

CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

REQUERIMENTO

RQ 562 /2015

L I D O

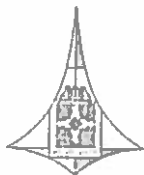
Em, 06 / 05 / 15

(Deputados Celina Leão, Raimundo Ribeiro e Outros) Assessoria de Plenário

Requerem a criação e instauração de Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar irregularidades na Concorrência Pública 01/2012 da Secretaria de Transportes do DF, que resultou na redução da quantidade de ônibus disponíveis à população e, conseqüentemente, uma má prestação e gestão do serviço de transporte público no DF, denominada "CPI DO TRANSPORTE PÚBLICO DO DF".

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL:

Os Deputados Distritais que subscrevem este Requerimento, nos termos do art. 68, da Lei Orgânica do Distrito Federal, arts. 72, 73 e 74, do Regimento Interno desta Casa, das Leis Federais 1.579/52 e 10.001/02, requerem a criação de Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a criação e instauração de Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar a Concorrência Pública nº 01/2012 da Secretaria de Transportes do DF, que resultou na redução da quantidade de ônibus disponíveis à população e, conseqüentemente, uma má prestação e gestão do serviço de transporte público no DF, denominada "CPI DO TRANSPORTE PÚBLICO DO DF".



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

O prazo de duração das investigações será de 180 (cento e oitenta dias) dias, devendo a mesma ser composta por 05 (cinco) membros.

Requerem estrutura física e administrativa para o desempenho dos trabalhos de investigação, bem como a requisição, em caráter transitório, sem ônus para a Casa, de 02 (dois) Técnicos do Tribunal de Contas do Distrito Federal, 02 (dois) Auditores de Controle Interno e 02 (dois) Auditores da Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal. Poderão ser solicitados, nas mesmas condições, servidores de qualquer Órgão ou Entidade da Administração Direta ou Indireta do DF ou do Poder Federal, necessários à execução dos trabalhos.

Requerem ainda, logo após a publicação e a designação dos membros da CPI, a convocação imediata para instalação dos trabalhos e eleição de seu Presidente.

JUSTIFICATIVA

Ao Poder Legislativo compete exercer a função típica legiferante, bem como a função fiscalizatória, sendo que esta última compreende a fiscalização e o controle dos atos públicos, seja por intermédio de requerimentos de informação, convocação de autoridades e investigações parlamentares.

A Constituição Federal, em seu art. 58, § 3º, estabelece regras para a investigação parlamentar, norma simétrica estatuída em nossa Lei Orgânica Distrital, em seu art. 68, § 3º, transcrevemos *in verbis*:

"Art. 68. A Câmara Legislativa terá comissões permanentes e temporárias, constituídas na forma e com as atribuições previstas no seu regimento interno ou no ato legislativo de que resultar sua criação."



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

§ 3º As comissões parlamentares de inquérito, que terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos no regimento interno, serão criadas mediante requerimento de um terço dos membros da Câmara Legislativa, para apuração de fato determinado e por prazo certo; sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Ministério Público e à Procuradoria-Geral do Distrito Federal, para que promovam a responsabilidade civil, criminal, administrativa ou tributária do infrator."

A propósito, comentando a alvitrada disposição constitucional, diz o saudoso Professor Hely Lopes Meirelles, com a habitual proficiência:

"(...) os constituintes de 1988 fixaram o entendimento já pacífico de que as atribuições do **Poder Legislativo não são só de fazer leis, mas também de inspecionar os administradores, fiscalizar os serviços públicos**, observar o modo como as leis são executadas e mais: investigar, no sentido mais amplo, a ocorrência de fato determinado, de interesse público, apontando os infratores ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil ou criminal deles. Deduz-se, daí, pois, que o fato determinado será presumivelmente ilícito, atingindo a esfera da Administração Pública, em geral, e envolvendo seus agentes. Justificam-se essas investigações para transparecer uma das atribuições dos administradores ou de tantos quantos gravitem em torno do interesse público."

O Distrito Federal concluiu o processo licitatório nº 01/2011-ST-DF, visando a Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Distrito Federal (Concorrência Pública 01/2012 – Secretaria de Transportes do DF).



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT



Tanto o Ministério Público junto ao Tribunal de Contas do DF, quanto o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios opinaram pelo cancelamento total da referida licitação.

Existem fortes indícios de atuação ilegal de grupos econômicos estabelecidos no Município de Curitiba junto à licitação do transporte público do Distrito Federal, com a finalidade de fraudar o processo licitatório.

Ocorre que, estes grupos formados por empresas e advogados comuns, o que indica uma associação pautada por ações coordenadas e organizadas, atuaram na licitação para o transporte público do DF, aniquilando a ampla concorrência, o que pode estar acarretando prejuízos irreparáveis aos cofres públicos do DF.

As Irregularidades dão conta de que surgem denúncias de formação de grupo econômico, destinados a vencerem e lograrem lucros exorbitantes na referida licitação.

As empresas vencedoras do certame, além de participarem de um mesmo grupo econômico, também possuíam o mesmo advogado (Senhor SACHA RECK).

Os fatos ainda são mais graves, quando se percebe que este Advogado prestou consultoria junto a Secretaria de Transporte, de forma subcontratada por empresa que recebeu recursos do BID. A função do referido Advogado era orientar a habilitação e inabilitação das propostas, conforme fatos abaixo elencados:

A) DA POSSÍVEL FORMAÇÃO DE MONOPÓLIO ENTRE AS EMPRESAS VENCEDORAS DO CERTAME.

A VIAÇÃO PIONEIRA, do GRUPO CONSTANTINO, venceu a licitação da bacia 02 e a VIAÇÃO PIRACICABANA, também do GRUPO



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

CONSTANTINO, venceu a licitação da bacia 01. Ocorre que estas empresas promoveram a alteração contratual durante o processo licitatório, com a finalidade, exclusiva, de burlar o referido processo licitatório. Entretanto, mantiveram a empresa COMPORTE como Holding das referidas empresas. (Doc. 04)

Destacamos, ainda, outro fato grave, os Drs. Guilherme Gonçalves e Sacha Reck são advogados das empresas Transporte Coletivo Grande Bauru, do Grupo CONSTANTINO. Constata-se, ainda, que o Grupo Constantino é proprietário da Holding COMPORTE Participações S/A, o que demonstra o vínculo entre as empresas e possível articulação para vencerem os lotes da referida licitação.

A Viação Pioneira, do Grupo Constantino (da qual Guilherme e Sacha Reck também são advogados), venceu a licitação da bacia 02 e a Viação Piracicabana, também do Grupo Constantino, venceu a licitação da bacia 01.

B) SACHA RECH PATROCINA OS INTERESSES DE EMPRESAS VENCEDORAS DO CERTAME NO DISTRITO FEDERAL.

Procurações datadas de novembro de 2012, período da atuação de Sacha Reck junto a Licitação do DF, comprovam que o mesmo patrocinava causas de empresas que lograram êxito no certame distrital, vejamos:

B1) PROCURAÇÃO OUTORGADA PELO GRUPO CONSTANTINO AO ADVOGADO SACHA RECH.

Em 05 de janeiro de 2012, a empresa Transporte Coletivo Grande Bauru LTDA outorgou procuração ao Advogado Sacha Reck, para que o mesmo atuasse em defesa dos interesses desta empresa junto a Comarca de Marília - SP.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

Ocorre que esta empresa pertence a HOLDING COMPORTE PARTICIPAÇÕES S.A, de propriedade do Grupo Constantino, que por sua vez, também é integrada pela empresa PIRACICABANA (EMPRESAS QUE INTEGRAM A HOLDING COMPORTE – GRUPO DE EMPRESAS DO SENHOR NENÊ CONSTANTINO).

Verifica-se que a Empresa Piracicabana, de propriedade da COMPORTE foi vencedora do lote 01, junto a Licitação do Transporte Público do Distrito Federal, onde o Advogado Sacha Reck atuou como “consultor”.

Verifica-se também que o Advogado Sacha Reck advogou e advoga para empresas que lograram êxito no certame distrital, em flagrante desrespeito ao princípio da IMPESSOALIDADE.

As informações trazidas acima foram ratificadas no depoimento prestado pelo próprio Advogado Sacha Reck, em ação de irregularidade em licitação no Município de Apucarana – PR, investigadas pelo Ministério Público do Estado do Paraná, onde o Advogado afirma patrocinar o Grupo Constantino. A licitação de Apucarana foi cancelada por irregularidades apontadas e comprovadas pelo Ministério Público do Paraná. (DOC. 06)

C) SACHA RECH CONSULTOR INFORMAL JUNTO A LICITAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO DO DF.

São diversos os documentos em que o Advogado Sacha Reck presta orientação as fases da licitação do DF (habilitação de empresas, solicitação de encaminhamento a diversos órgãos distritais, elaboração de atas ...)

Ocorre que o Secretário de Transporte do DF, JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO, declarou em oitiva junto a Comissão de Assuntos Sociais da Câmara Legislativa, que o Advogado Sacha Reck é consultor junto a licitação do transporte público do DF, chegando a



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

afirmar que "no Governo, como o jogo do bicho, vale o que está escrito, não é? é óbvio que qualquer pessoa que está dentro de uma secretaria e presta algum serviço tem um contrato, O Senhor Sacha Reck tem um contrato", afirmando ainda que o contrato dele "está no bojo do contrato do Banco Interamericano de Desenvolvimento, que tem as suas regras, que não é a da Lei n. 8.666", e esclareceu ainda "As contratações feitas pelo banco são através de lista fechada e é o banco que escolhe a melhor proposta. Ai, você contrata". (notas taquigráficas já entregues a essa CPI por esta Parlamentar)

Esta versão foi ratificada por nota oficial postada no sitio eletrônico do escritório de advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck, por meio das seguintes declaração:

"Este escritório atua na capital federal a partir de uma contrato firmado pelo Banco Interamericano do Desenvolvimento – BID em 2009, vinculado a um acordo de cooperação técnica com a Secretaria de Transporte do Distrito Federal."

Ora, esta Parlamentar solicitou esclarecimentos ao BID, sobre a atuação do Advogado Sacha Reck junto a licitação do Transporte Público do DF, pasmem que o BID desconhece o Advogado ou o seu escritório. (DOC. 09)

"Ressaltamos, ainda, que esta Instituição não possui nenhuma relação com o Senhor Sacha Breckwnfeld Reck e nem com o escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados.

Informamos, ainda, que o BID não participa do Procedimento Licitatório 001/2011 ..."



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

Importante ressaltar que mesmo que o Advogado fosse consultor do BID ou de empresas que prestam serviços ao BID, jamais poderia participara da referida licitação, vez que o BID declara o mesmo documento que não atua nesta licitação, transcrevemos esta declaração:

"Informamos, ainda, que o BID não participa do Procedimento Licitatório 001/2011 – ST e, portanto, não possui competência e informações necessárias para fazer análise sobre eventuais impedimentos no dito certame."

Ora, o Advogado Sacha Reck atuou na elaboração do Edital de licitação do Transporte Público do DF, orientou sobre recursos e habilitações e confeccionou a ata de julgamento das propostas sem contrato específico que lhe garantisse atuar neste certame.

O pior de tudo é saber que após esta atuação de consultoria, empresas que o Advogado representa lograram êxito no referido certame.

Busca-se com a instauração desta CPI defender interesses de toda a população do Distrito Federal, os quais foram violados com a finalização do processo de licitação referente a Concorrência Pública nº 01/2011.

Tal concorrência representa um montante de valor superior a 10 Bilhões de Reais. **Diante das irregularidades ocorridas no certame, é latente a destinação de recursos do Poder Público para as empresas concessionários do serviço, para subsidiar tarifas dos passageiros.** E, portanto, ultrapassam os limites da mera fiscalização do Estado, mas sim atingem a seara de atuação do poder público com correta destinação de recursos, que diversas vezes comprometem outras áreas como saúde e educação.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

Abaixo transcrevemos trechos da Representação nº 08/2013 do Ministério Público de Contas do Distrito Federal, por meio do qual, com propriedade ficou claramente demonstrado o SUPERFATURAMENTO DAS TARIFAS PROPOSTAS PELAS EMPRESAS CONTRATADAS POR MEIO DA LICITAÇÃO.

2. Foram publicados no DODF os resultados da licitação para outorga de concessão do serviço básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF), por meio de ônibus, referentes às bacias 2 a 5 (ver Anexo I), estando ainda pendente a bacia 1.

Tabela 1 – Resultados da Concorrência n.º 01/2011:

Bacia	Vencedora	Tarifa (R\$)	Tarifa Máxima (R\$)
2	Viação Pioneira	2,3661	2,5902
3	HP-ITA	2,8026	2,8309
4	Auto Viação Marechal	2,7192	2,7192
5	Expresso São José	2,7093	2,7093

Continuando com os trechos do Parecer do MP de Contas temos:

3. Em fases anteriores do Processo n.º 12086/11, denunciou o *Parquet* CERCEAMENTO À COMPETIÇÃO, em razão da ALEGAÇÃO DE SIGILO, pela Secretaria de Transportes, DAS PLANILHAS DETALHADAS E DAS MEMÓRIAS DE CÁLCULO RELATIVAS AO PROJETO BÁSICO. O resultado agora se apresenta, com a baixa competitividade do certame e com as tarifas técnicas vencedoras próximas ao teto fixado no Edital, sendo duas delas coincidentes com a tarifa máxima.

4. Sobre as tarifas, o *Parquet* também alertou que, CASO FOSSEM FIXADAS NO PATAMAR MÁXIMO, IMPLICARIAM TAXA INTERNA DE RETORNO (TIR) DE 12% PARA O CONCESSIONÁRIO VENCEDOR, conforme calculado no Edital, indicando estar esse valor superestimado em relação à TIR máxima de 8,95% fixado no Edital de Curitiba/PR de mesmo objeto, ou ainda a patamares de 6 a 8% para obras de infraestrutura do PAC. Por oportuno transcreve-se o excerto correspondente:



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

"3º indício - Da taxa interna de retorno (TIR) superestimada

"20. A própria Secretaria de Transportes, ao apresentar as tarifas técnicas na planilha consolidada à fl. 2351, indica a taxa interna de retorno (TIR) de 12% para o concessionário.

"21. Ora, o Edital da Concorrência n.º 05/2009 (anexo), que trata da licitação de transportes coletivo urbano de passageiros de Curitiba/PR, indica, no item 8.2, TIR máxima de 8,95%. Ou seja, a TIR do Edital do DF é 35% superior à TIR máxima do Edital de Curitiba/PR, indicando estar a tarifa técnica no DF superestimada. No entanto, não é possível estabelecer o grau dessa superestimativa em razão da ausência do memorial de cálculo e da planilha detalhada ...

...

6. Mais, com as vênias devidas, a unidade técnica buscou comparar taxa de juros (supõe-se aquela praticada no mercado) com a TIR de 12%, parâmetro da licitação em foco. Esta última é uma TIR não-alavancada, "aparente", "não real", NÃO CONSIDERA FINANCIAMENTOS. Explico. A TIR real, aquela que representa o ganho efetivo do concessionário, deve incorporar TODOS OS SUBSÍDIOS E VANTAGENS NO FLUXO DE CAIXA, INCLUSIVE AQUELAS DECORRENTES DE FINANCIAMENTO.

7. Como exemplo, cito o FINAME BNDES PSI (Programa de Sustentação do Investimento), que é uma linha de crédito subsidiada para a aquisição de bens de capital, como máquinas e equipamentos, incluindo ônibus. Em 2009, época da licitação em Curitiba/PR, a taxa era de 7%, conforme Circular n.º 71/09-BNDES (ver Anexo II), sendo hoje de apenas 3% (ver Anexo III).

8. Dessa forma, grosso modo, a alavancagem de capital de terceiro permitida na licitação de Curitiba/PR foi de 1,95%, sendo resultado da subtração da TIR máxima de 8,95% menos a taxa FINAME-BNDES de 7%. Na licitação em foco, a mesma alavancagem alcança 9%, ou 362% superior ao de Curitiba/PR, resultado da TIR máxima de 12%, menos a taxa FINAME-BNDES PSI de 3%. Impõe-se insistir nesse ponto para investigação de possível de superfaturamento.

...

15. Tais resultados, quando confrontados com indicadores atuais, como a SELIC de 7,5%, ou CDI de 7,2%, ou inflação de 6%, ou títulos públicos prefixados de 9,5% (LTNs) e pós-fixados de INPC + 4% (NTNBs) (todos valores médios coletados em 21/05/2013), INDICAM O SUPERFATURAMENTO DA TARIFA TÉCNICA, possivelmente decorrente da FALTA DE COMPETITIVIDADE DO CERTAME E DO SIGILO IMPOSTO AS PLANILHAS DETALHADAS E AOS MEMORIAIS DE CÁLCULO RELATIVOS AO PROJETO BÁSICO.

...



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

21. Por fim, registra o Ministério Público que A DENÚNCIA APRESENTADA PELA ABRADDEC, objeto de matérias do Jornal de Brasília (Anexo VII), TORNA-SE AINDA MAIS GRAVE SE CONSIDERADO O SIGILO IMPOSTO PELA JURISDICIONADA AO ORÇAMENTO DETALHADO E AO MEMORIAL DE CÁLCULO DA REVISÃO DOS DADOS DE QUILOMETRAGEM E DO TEMPO ESTIMADO DE VIAGENS, ESSENCIAIS À ELABORAÇÃO DE PROPÔSTAS. Tais dados foram modelados pelo Consórcio Logit/Logitrans.

22. Se se comprovarem verdadeiras as ligações entre o Consórcio, o escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados e as empresas Viação Pioneira (Grupo Constantino) e Auto Viação Marechal (Grupo Gulin), os dados sigilosos podem mesmo terem sido repassados a estas empresas favorecendo-as indevidamente. Esse ponto merece cautelosa investigação do E. TCDF.

...

30. Feitas essas considerações, o Ministério Público entende haver irregularidades suficientes a motivar a anulação de todo o certame. Embora na nobre e difícil missão de licitar, pela primeira vez, o transporte público coletivo do DF, a celeridade que se quis imprimir foi em grau excessivo, restando falhas não sanadas que prejudicaram a competitividade e a economicidade, ferindo de morte todo o processo licitatório.

31. Em face do exposto, é a presente REPRESENTAÇÃO para que o e. Plenário determine à Secretaria de Transportes, nos termos do § 6º do art. 7º e do caput e § 1º do art. 49, ambos da Lei n.º 8666/93, providências no sentido de anular a Concorrência Pública n.º 01/2011, por afronta ao artigo 7º, inciso I e § 2º, I e II, da Lei n.º 8666/93, ao alegar sigilo e não disponibilizar o orçamento detalhado e os

São latentes as irregularidades alhures apontadas na Licitação do DF. Este, também, foi o entendimento dos Órgãos Institucionais de Controle e Fiscalização do DF, como o Ministério Público do DF e Territórios e o Ministério Público do Tribunal de Contas, que recentemente, representaram pela anulação de todo o certame.

Cabe ressaltar que o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, reconheceu a "existência de um grupo econômico" formado pelas empresas do Grupo Constantino, lesando assim as regras do edital 01/2011 – ST.

Em virtude disto o Órgão Ministerial proferiu TERMO DE RECOMENDAÇÃO nº 04/2013, no sentido de revogar a decisão que habilitou



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

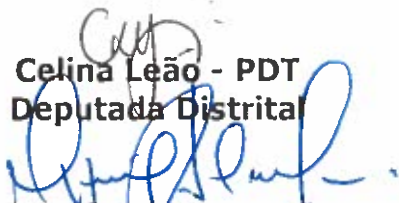


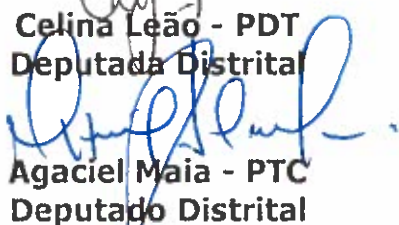
empresas do Grupo Constantino, que participaram do referido processo licitatório.

Diante do exposto apresentamos o requerimento de investigação parlamentar para leitura no expediente, publicação no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal e posterior instalação dos trabalhos.

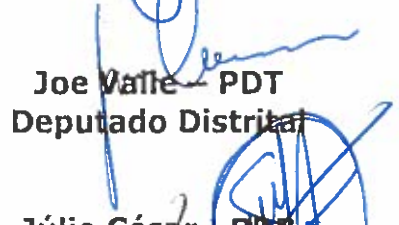
Sala das Sessões em,

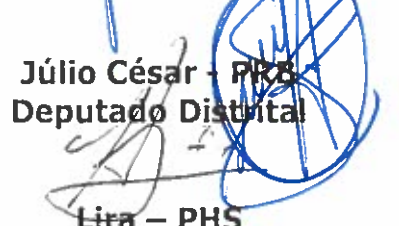
de 2015.

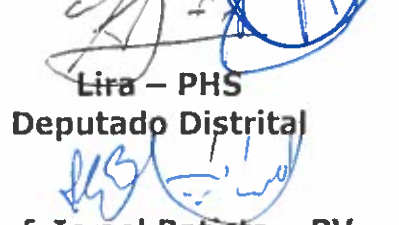

Celina Leão - PDT
Deputada Distrital

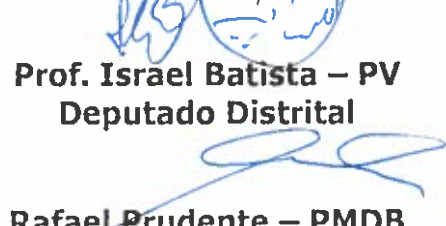

Agaciel Maia - PTC
Deputado Distrital

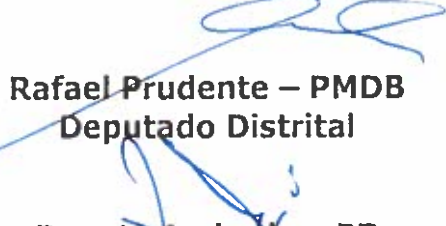

Cristiano Araújo - PTB
Deputado Distrital

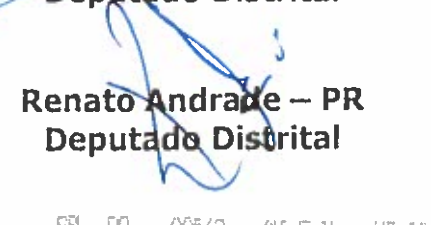

Joe Valle - PDT
Deputado Distrital

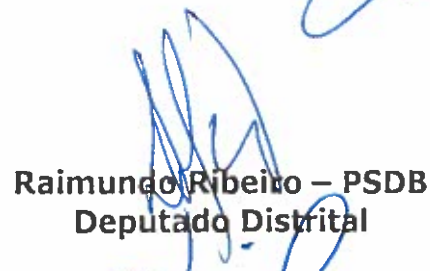

Júlio César - PRB
Deputado Distrital


Lira - PHS
Deputado Distrital


Prof. Israel Batista - PV
Deputado Distrital

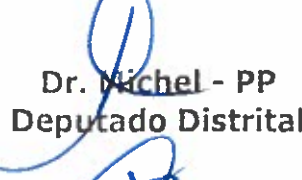

Rafael Prudente - PMDB
Deputado Distrital

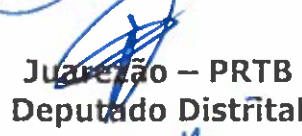

Renato Andrade - PR
Deputado Distrital


Raimundo Ribeiro - PSDB
Deputado Distrital


Chico Leite - PT
Deputado Distrital


Chico Vigilante - PT
Deputado Distrital

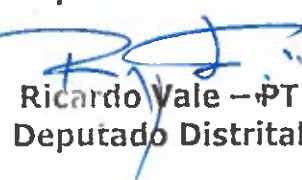

Dr. Michel - PP
Deputado Distrital


Juarezão - PRTB
Deputado Distrital


Liliane Roriz - PRTB
Deputada Distrital


Luzia de Paula - PEN
Deputada Distrital


Prof. Reginaldo Veras - PDT
Deputado Distrital


Ricardo Vale - PT
Deputado Distrital



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT

Robério Negreiros – PMDB
Deputado Distrital

Sandra Faraj – SD
Deputada Distrital

Wasny de Roure – PT
Deputado Distrital

Rodrigo Delmasso – PTN
Deputado Distrital

Telma Rufino – PPL
Deputada Distrital

Wellington Luiz - PMDB
Deputado Distrital



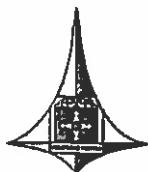
CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
Gabinete da Deputada Distrital Celina Leão - PDT



RELAÇÃO DE DOCUMENTOS ANEXOS:

- Edital de Licitação nº 1/2011;
- Pareceres do Sr. Sacha Reck para o GDF;
- Sócios da Viação Pioneira e Piracicabana;
- Relação das Bacias;
- Procuração Outorgada da Empresa Marechal;
- Procuração do Grupo Constantino para o Advogado Sacha Reck;
- Notas Taquigráficas da CPI de Curitiba – PR;
- Consultorias do Sacha Reck junto ao GDF;
- Notas Taquigráficas da CAS;
- Site Oficial do Advogado Sacha Reck;
- 1º Resposta do BID;
- Consultorias do Sacha Reck junto ao GDF;
- Parecer TCDF;
- Recomendação nº 04/2013 – MPDFT;
- Parecer MPDFT. 

Edital de Licitação nº 1/2011.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal

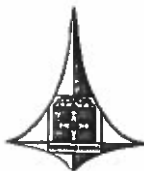
CONCORRÊNCIA PÚBLICA

**CONCESSÃO DO SERVIÇO BÁSICO RODOVIÁRIO DO SISTEMA DE
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL – STPC/DF**

EDITAL DE CONCORRÊNCIA Nº 01/2011-ST - REABERTURA

A Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, torna público que fará realizar licitação, na modalidade de concorrência pública, do tipo **MENOR TARIFA**, por meio dos lotes remanescentes de nº 1, 3 e 4, considerando que os lotes de nº 2 e 5 já foram adjudicados em certame anterior, tendo como finalidade a seleção de pessoas jurídicas ou consórcio(s) de pessoas jurídicas para a prestação e exploração do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, em regime de concessão, nos termos da Lei Orgânica do Distrito Federal, da Lei 8.666, de 21 de junho de 1993, Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, da Lei Distrital 4.011, de 12 de setembro de 2007 e das demais leis e decretos distritais correlatos, em conformidade com as disposições contidas neste Ato Convocatório e seus anexos.

BRASÍLIA
JANEIRO DE 2013



EDITAL DE CONCORRÊNCIA Nº 01/2011-ST - REABERTURA

Objeto: Esta Concorrência tem por objeto a outorga de Concessão para Prestação e Exploração de Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros, distribuída nos lotes remanescentes de nº 1, 3 e 4, considerando que os lotes de nº 2 e 5 já foram adjudicados em certame anterior, conforme descrição do presente **EDITAL** e seus anexos.

Abertura da Licitação e Entrega da Documentação: No dia 04 de fevereiro de 2013, às 10h (dez horas), na sede do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, situada no Setor de Administração Municipal/SAM, Bloco C, Auditório, em Sessão Pública. Os interessados em participar da Concorrência devem comparecer perante a **COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO** e entregar os envelopes contendo a documentação de habilitação e a proposta financeira exigidos neste **EDITAL**.

Abertura dos Envelopes: O início da abertura dos envelopes de habilitação ocorrerá na Sessão Pública de abertura do Certame, dia 04 de fevereiro de 2013, às 10h (dez horas), na sede do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, no endereço supracitado.

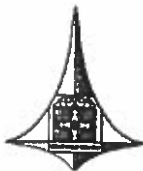
Retirada do Edital: O **EDITAL** estará disponível a partir do dia 02 de janeiro de 2013, no endereço eletrônico www.st.df.gov.br, ou para retirada na sala 1501 do Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, Brasília/DF.

Obtenção de Informações sobre este EDITAL: Quaisquer esclarecimentos ou informações a respeito do presente **EDITAL** e seus anexos, deverão ser solicitados até 3 (três) dias úteis antes da data designada para entrega das propostas, por meio de requerimento escrito, dirigido ao Presidente da **COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO**, mediante protocolo a ser realizado no seguinte endereço:

Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal

Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501 Brasília-DF

CEP: 70075-900



1 - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 - O Governo do Distrito Federal, conforme autorização legislativa promovida pela Lei Distrital 4.011, de 12 de setembro de 2007, considerando a Audiência Pública especialmente convocada e realizada em 14 de dezembro de 2011 e o ato de justificativa publicado no DODF nº 39, em 24 de fevereiro de 2012, torna público que fará realizar licitação, na modalidade de **CONCORRÊNCIA**, do tipo **MENOR TARIFA**, para delegar, mediante contratos de concessão, a exploração e prestação de Serviço Básico Rodoviário do STPC/DF, por meio dos lotes remanescentes de nº 1, 3 e 4, considerando que os lotes de nº 2 e 5 já foram adjudicados em certame anterior, nos termos definidos neste **EDITAL**.

2 - LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Concorrência reger-se-á pela Lei Distrital 4.011, de 12 de setembro de 2007, pela Lei Distrital 4.770, de 22 de fevereiro de 2012, pelas Leis Federais 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e suas alterações, pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis, assim como pelas disposições deste **EDITAL**.

3 - DEFINIÇÕES

3.1 - São adotadas as siglas, expressões e termos abaixo descritos, sem prejuízo de outros inseridos neste **EDITAL**, em seus Anexos ou, ainda, na legislação aplicável:

I. **ADJUDICATÁRIA(S)**: a(s) pessoa(s) jurídica(s) e/ou o(s) consórcio(s) de pessoas jurídicas a quem será adjudicado o objeto da licitação;

II. **CONTA DE COMPENSAÇÃO**: conta de consolidação de receitas e de pagamentos de remuneração de operadores do Serviço Básico Rodoviário, gerenciada e administrada pelo **PODER CONCEDENTE**, destinada à consolidação e compensação de todas as receitas provenientes da arrecadação da **TARIFA USUÁRIO**, do repasse de **SUBSÍDIO** e de outras fontes de receitas

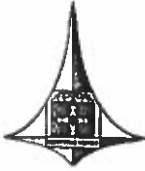


GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



acessórias, que realizará o pagamento da **REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS**;

- III. COMISSÃO:** a **COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO**, designada para o julgamento desta Concorrência, instituída pela Portaria nº 13, de 22 de fevereiro de 2012, publicada no DODF nº 39, de 24 de fevereiro de 2012 e alterada pela Portaria nº 43, de 31 de maio de 2012, publicada no DODF nº 109, de 5 de junho de 2012;
- IV. CONCESSIONÁRIA(S):** a(s) pessoa(s) jurídica(s) e/ou o(s) consórcio(s) de pessoas jurídicas com quem será(ão) celebrado(s) o(s) contrato(s) de concessão;
- V. CONTRATADA(S):** a(s) pessoa(s) jurídica (s) e/ou o(s) consórcio(s) de pessoas jurídicas que firmará(ão) os contratos de concessão;
- VI. CONTRATANTE:** o Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal;
- VII. CONTRATO:** o contrato de concessão a ser celebrado com as **LICITANTES** vencedoras da Concorrência;
- VIII. DF:** Distrito Federal;
- IX. DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO:** conjunto de documentos a serem apresentados pela **LICITANTE**, destinados a verificar a sua habilitação jurídica, técnica, qualificação econômico-financeira e regularidade fiscal para participar desta Licitação;
- X. EDITAL:** o presente Edital de Concorrência nº 01/2011-ST- REABERTURA e todos os seus anexos;
- XI. LICITANTE:** a pessoa jurídica ou consórcio de pessoas jurídicas que participe desta Licitação;
- XII. LINHA:** serviço básico rodoviário regular de transporte público coletivo de passageiros prestado segundo regras operacionais, equipamentos, itinerários, terminais, pontos de parada intermediários, horários e **TARIFA USUÁRIO** prefixados e estabelecidos pelo Poder Concedente;



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



- XIII. LOTE:** área geográfica (também denominada bacia) correspondente ao objeto da concessão titularizada por cada **CONCESSIONÁRIA**, compreendendo todas as linhas atuais, definidas no Anexo II do presente **EDITAL** para início da operação dos serviços licitados, e as futuramente criadas, modificadas ou incorporadas na forma estabelecida no presente **EDITAL**;
- XIV. PASSAGEIRO PAGANTE TRANSPORTADO:** usuário pagante transportado pela concessionária na prestação do serviço licitado - assim também considerados os usuários beneficiários de gratuidades tarifárias custeadas pelo Poder Concedente por meio do **SUBSÍDIO** -, computado a partir do pagamento em espécie ou validação de passagem por intermédio de cartão eletrônico, ainda que em regime de integração temporal, nos ônibus e, quando houver, terminais de integração e estações de transbordo do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal;
- XV. PODER CONCEDENTE:** Distrito Federal;
- XVI. PROPOSTA:** o conjunto formado pelos documentos apresentados pela **LICITANTE** na proposta financeira;
- XVII. REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA:** remuneração devida à **CONCESSIONÁRIA**, oriunda de recursos da arrecadação da **TARIFA USUÁRIO** em espécie, nos ônibus e, quando houver, terminais e estações de transbordo do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - **STPC/DF**, complementados com os repasses recebidos do Poder Concedente, junto à **CONTA DE COMPENSAÇÃO**, provenientes da comercialização de créditos eletrônicos de transporte, das fontes de **SUBSÍDIO** para custeio de gratuidades e de outras eventuais receitas acessórias, que corresponderá ao valor de sua **TARIFA TÉCNICA** vencedora da licitação, atualizada de acordo com as hipóteses de revisão e reajuste previstas no **CONTRATO DE CONCESSÃO**, multiplicada pelo número de **PASSAGEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS** pela mesma concessionária, registrados no Sistema de Bilhetagem Automática;
- XVIII. SECRETARIA:** Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, e/ou entidade ou órgão gestor por essa designado;
- XIX. STPC/DF:** Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.



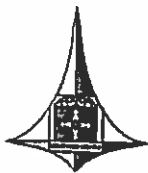
- XX. SUBSÍDIO:** valores repassados pelo Governo do Distrito Federal à **CONTA DE COMPENSAÇÃO**, estabelecidos em lei específica, destinados ao custeio de gratuidades e benefícios tarifários, os quais complementarão o montante necessário à constituição do valor de **REMUNERAÇÃO DA(S) CONCESSIONÁRIA(S)**;
- XXI. TARIFA USUÁRIO:** valor ou valores diferenciados de tarifa decretados pelo Governador do Distrito Federal para utilização do Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, os quais, relacionados ao número total de usuários pagantes de cada perfil tarifário e acrescidos do repasse de **SUBSÍDIO** e de outras eventuais fontes de receitas acessórias, devem propiciar a arrecadação de receita que assegure a remuneração das concessionárias pelas suas respectivas tarifas técnicas, para cada **PASSEIRO PAGANTE TRANSPORTADO**.
- XXII. TARIFA TÉCNICA:** valor, por **PASSEIRO PAGANTE TRANSPORTADO**, proposto pelas **LICITANTES** no presente certame e que servirá de parâmetro para a remuneração da concessão e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO**, no caso das **LICITANTES** vencedoras, observadas as condições de reajuste e revisão definidas no **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

4 - OBJETO DA CONCORRÊNCIA

4.1 - Esta Concorrência tem por objeto a outorga de Concessão para Prestação e Exploração do Serviço Básico Rodoviário do **STPC/DF**, utilizando veículos de transporte coletivo de passageiros, por meio dos lotes de serviços remanescentes de nº 1, 3 e 4, considerando que os lotes de nº 2 e 5 já foram adjudicados em certame anterior, conforme descrição deste **EDITAL**.

4.2 - **ESPECIFICAÇÕES:** no Anexo II – Projeto Básico, encontram-se descritos e delimitados os lotes de serviços licitados, bem como especificados os detalhamentos para a perfeita execução do objeto (especificações técnicas e demais esclarecimentos).

4.3 - A licitação será processada por meio dos lotes remanescentes de nº 1, 3 e 4, considerando que os lotes de nº 2 e 5 já foram adjudicados em certame anterior. As **LICITANTES** poderão apresentar proposta para quantos lotes lhes interessar,



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



estando a adjudicação limitada a apenas um lote por **LICITANTE**, conforme a ordem de julgamento definida no presente Edital.

4.3.1 - A Região Administrativa de Brasília será de acesso, embarque e desembarque de passageiros compartilhados entre as linhas de todos os lotes licitados. As linhas cujo itinerário se insira integralmente na Região Administrativa de Brasília, e aquelas linhas individualmente atribuídas ao Lote 1 nos Anexos II.2 e II.4 serão de operação exclusiva da concessionária deste Lote.

4.3.2 - As **LINHAS** atualmente exploradas de forma direta pelo Distrito Federal, por intermédio da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. - TCB, relacionadas no Anexo II.9, estão excluídas do objeto das concessões ora licitadas e permanecerão sob a exploração do Governo do Distrito Federal, independente da sua localização geográfica. Durante a vigência dos contratos de concessão, não serão atribuídas novas **LINHAS** no serviço básico rodoviário para exploração direta pela TCB.

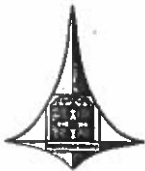
4.4 - As novas **LINHAS** que forem criadas pela **SECRETARIA** em função do crescimento natural da população ou da dinâmica do uso e ocupação do solo do DF, bem como da divisão, prolongamento ou fusão de linhas, fazem parte do objeto das concessões ora licitadas, de modo que tais serviços serão de responsabilidade da(s) **CONCESSIONÁRIA(S)** do(s) respectivo(s) lote(s), resguardando-se a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do **CONTRATO**.

4.4.1 - As novas **LINHAS**, criadas ao longo da **CONCESSÃO**, que tiverem itinerário adstrito a um determinado lote ou que liguem este lote à Região Administrativa de Brasília serão de operação exclusiva da concessionária do respectivo lote.

4.4.2 - As novas **LINHAS** cujo itinerário percorra mais de um lote, atravessando ou não a Região Administrativa de Brasília, terão sua oferta distribuída entre as **CONCESSIONÁRIAS** dos respectivos lotes envolvidos, de forma proporcional à participação de cada lote na demanda de passageiros envolvida, a ser levantada pela **SECRETARIA**.

4.5 - Para o início da operação dos serviços, as linhas a serem exploradas por lote estão definidas no Anexo II.2 do presente **EDITAL**. Durante a vigência da concessão, poderão ser incorporados os serviços definidos no Anexo II.8, os quais,

Paula



atualmente, encontram-se em exploração mediante contratos de permissão com prazo em vigor, findo o qual os serviços e a demanda correspondente poderão ser atribuídos às **CONCESSIONÁRIAS**, a critério do **PODER CONCEDENTE**, observando a área de abrangência de cada lote e as regras do item 4.4 deste **EDITAL**.

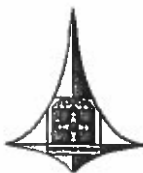
4.5.1 - Quando da incorporação dos serviços referidos no presente item, será promovida a revisão das **TARIFAS TÉCNICAS**, de acordo com os novos investimentos, os custos demandados e a quantidade de **PASSAGEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS** levantados pela **SECRETARIA**, a fim de se garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos **CONTRATOS DE CONCESSÃO**.

4.6 - Caso, durante a concessão, o **DF** venha a implantar novos modais de transporte, com a utilização de distinta tecnologia de material rodante, diverso do modo rodoviário, como trem, metrô ou similares, poderá ser reduzido o objeto das concessões ora licitadas, observados os limites legais, sem que disso resulte qualquer direito à indenização às **CONCESSIONÁRIAS**, ressalvados os ressarcimentos do saldo residual de bens que sejam definidos como reversíveis.

4.6.1 - Ocorrendo a hipótese definida no presente item, será realizada a revisão das **TARIFAS TÉCNICAS**, para manutenção da equação econômico-financeira dos contratos, utilizando-se como parâmetro a preservação da Taxa Interna de Retorno de Investimento prevista nas planilhas de fluxo de caixa das propostas vencedoras da licitação, excluído qualquer provisionamento de lucros cessantes.

4.7 - Incluem-se no objeto da concessão, como obrigação inerente à execução do objeto principal, além de outras estabelecidas neste **EDITAL** e na legislação vigente:

4.7.1 - O fornecimento, a instalação, a manutenção, renovação e atualização tecnológica dos equipamentos embarcados do Sistema Integrado de Mobilidade e dos equipamentos do Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão, conforme especificação técnica do Anexo II.7 do presente **EDITAL**, os quais serão operados pela **SECRETARIA** ou por entidade por essa designada, de forma compartilhada com a(s) **CONCESSIONÁRIA(S)**, de acordo com o referido anexo;



4.7.2 - A possibilidade de a(s) **CONCESSIONÁRIA(S)** explorar(em) publicidade na parte exterior e interior dos veículos de transporte coletivo de passageiros, na forma física ou eletrônica, por meio de televisores ou similares, devendo a receita arrecadada com essa atividade, quando implantada, ser compartilhada na forma prevista no item 5.

4.8 - As linhas cujo itinerário inclua a faixa exclusiva da Estrada Parque Taguatinga – EPTG, bem como quaisquer outras faixas exclusivas destinadas ao tráfego de veículos do STPC/DF, sempre tendo em conta o planejamento operacional, serão atendidas com veículos que viabilizem a operação naquelas vias e, se e quando necessário, que possuam portas em ambos os lados, observadas as especificações da Resolução n.º 4.741, de 16 de abril de 2012, do Conselho de Transportes do Distrito Federal.

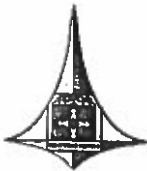
4.8.1 - Para fins de proposta na presente licitação, as **LICITANTES** deverão considerar a utilização apenas de veículos com portas à direita. Durante a vigência da concessão, no exercício de suas prerrogativas legais e de acordo com a conveniência e oportunidade ao interesse público, o **PODER CONCEDENTE** poderá determinar a utilização de veículos com portas à esquerda ou em ambos os lados, consoante prevê o Manual inserido no Anexo II.5 deste **EDITAL**, promovendo, concomitantemente, a revisão da **TARIFA TÉCNICA**, caso necessário, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos **CONTRATOS**.

5 - REMUNERAÇÃO DA CONCESSÃO

5.1 - A **REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS**, que assegurará o equilíbrio econômico-financeiro dos **CONTRATOS DE CONCESSÃO**, decorrerá do valor da **TARIFA TÉCNICA**, apresentado nas propostas vencedoras da licitação, multiplicado pelo número de **PASSAGEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS**.

5.2 - As receitas necessárias para a constituição do valor de **REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS**, consolidado em **CONTA DE COMPENSAÇÃO**, advirão da cobrança da **TARIFA USUÁRIO** e do repasse do **SUBSÍDIO** para custeio de gratuidades tarifárias.

5.3 - A remuneração de cada **CONCESSIONÁRIA** corresponderá ao valor de sua **TARIFA TÉCNICA**, devidamente atualizado conforme as hipóteses de reajuste e



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



revisão previstas no **CONTRATO DE CONCESSÃO**, multiplicado pelo número de **PASSEGEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS** por ela.

5.3.1 - As receitas decorrentes do pagamento de **TARIFA USUÁRIO** em espécie, auferidas diretamente pela concessionária nos ônibus do Sistema e, quando houver, terminais de integração e estações de transbordo do Sistema, permanecerão em seu domínio a título de pagamento antecipado.

5.3.2 - Os valores oriundos do repasse do **SUBSÍDIO** e do pagamento de **TARIFA USUÁRIO**, por intermédio da comercialização de créditos eletrônicos, que será efetuada pela **SECRETARIA** ou por terceiro por ela designado, bem como as receitas acessórias eventualmente existentes serão consolidados na **CONTA DE COMPENSAÇÃO** e repassados a cada **CONCESSIONÁRIA**, na forma e na periodicidade definidas no Decreto Distrital 33.559, de 1º de março de 2012 (Anexo III), em montante que, acrescido das receitas em espécie auferidas diretamente pela respectiva **CONCESSIONÁRIA**, totalize o valor de sua **TARIFA TÉCNICA**, multiplicado pelo número de **PASSEGEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS** por ela no mesmo período de referência.

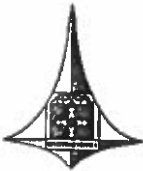
5.4 - As regras e condições para reajuste e revisão da **TARIFA TÉCNICA** estão estabelecidas no Anexo I – Minuta do Contrato de Concessão.

5.4.1 - Para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos **CONTRATOS**, a **TARIFA USUÁRIO** deverá ser fixada, reajustada e revisada, pelo **PODER CONCEDENTE**, em valores que, relacionados aos passageiros pagantes de cada perfil tarifário e considerando o repasse do **SUBSÍDIO** e outras eventuais receitas acessórias, propiciem arrecadação suficiente para a constituição do valor de **REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS**.

5.4.1.1 - É vedada a utilização de **SUBSÍDIO** para fins outros que não estrito custeio de gratuidades e benefícios tarifários.

5.5 - As receitas acessórias decorrentes da exploração publicitária, de qualquer natureza, no interior ou na parte externa dos veículos das **CONCESSIONÁRIAS**, na forma física ou eletrônica por meio de televisores ou similares, se e quando implantada pela(s) **CONCESSIONÁRIA(S)**, ao longo da concessão, na forma do item 5.6, serão rateadas da seguinte forma:

Paula



a) 50% (cinquenta por cento) auferidas pela(s) **CONCESSIONÁRIA(S)**, como incentivo;

b) 50% (cinquenta por cento) comporão a **CONTA DE COMPENSAÇÃO**, sendo contabilizadas para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos **CONTRATOS DE CONCESSÃO** e a preservação da modicidade da **TARIFA USUÁRIO**.

5.6 - A exploração das atividades referidas no subitem anterior deverá ser disciplinada por contrato firmado entre a(s) **CONCESSIONÁRIA(S)** e terceiro(s), avença que, necessariamente, deverá ser submetida à prévia e expressa anuência do Poder Concedente, por intermédio da **SECRETARIA**, bem como seus eventuais aditivos ou contratos correlatos.

5.7 - As atividades referidas no subitem 5.5 serão, anualmente, objeto de auditoria a ser realizada pelo Poder Concedente.

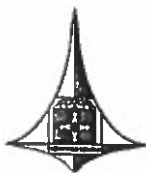
6 - DAS GRATUIDADES E BENEFÍCIOS TARIFÁRIOS

6.1 - As gratuidades tarifárias do **STPC/DF** são aquelas previstas na legislação distrital vigente.

6.2 - Por intermédio do repasse do **SUBSÍDIO** à **CONTA DE COMPENSAÇÃO**, o **PODER CONCEDENTE** promoverá o custeio total ou parcial de gratuidades e benefícios tarifários, contribuindo para a modicidade dos valores de **TARIFA USUÁRIO**.

6.2.1 - O repasse do **SUBSÍDIO** referido no presente item correrá por dotação orçamentária vinculada ao orçamento da **SECRETARIA** ou do ente por essa designado, nos termos das Leis Distritais 4.582/11 e 4.583/11.

6.2.2 - Para início da **CONCESSÃO**, serão custeadas, por meio do **SUBSÍDIO**, as tarifas dos estudantes e portadores de necessidades especiais, conforme previsto nas Leis Distritais 4.582/11 e 4.583/11. Durante a **CONCESSÃO**, na forma da Lei, poderão ser custeados, por **SUBSÍDIO**, outros passageiros isentos, visando assegurar a constituição do valor de **REMUNERAÇÃO DA(S) CONCESSIONÁRIA(S)** e preservar a modicidade da **TARIFA USUÁRIO**.



7 - DOS INVESTIMENTOS INICIAIS E DO VALOR ESTIMADO DA CONTRATAÇÃO

7.1 – Os valores estimados dos investimentos iniciais da concessão, para início da operação de cada um dos lotes licitados, correspondem a:

7.1.1 – Lote 1: R\$ 150.904.139,28 (cento e cinquenta milhões, novecentos e quatro mil, cento e trinta e nove reais e vinte e oito centavos);

7.1.2 – Lote 3: R\$ 191.027.854,32 (cento e noventa e um milhões, vinte e sete mil, oitocentos e cinquenta e quatro reais e trinta e dois centavos);

7.1.3 – Lote 4: R\$ 166.988.039,05 (cento e sessenta e seis milhões, novecentos e oitenta e oito mil, trinta e nove reais e cinco centavos); e

7.2 – O valor estimado do contrato por lote, fixado com base na receita estimada da concessão, tendo-se por base os valores máximos de **TARIFA TÉCNICA** fixados neste **EDITAL** e a demanda de **PASSAGEIROS PAGANTES TRANSPORTADOS** informada no Anexo II.2, corresponde a:

7.2.1 – Lote 1: R\$ 1.417.275.530,20 (um bilhão, quatrocentos e dezessete milhões, duzentos e setenta e cinco mil, quinhentos e trinta reais e vinte centavos);

7.2.2 – Lote 3: R\$ 1.413.734.304,70 (um bilhão, quatrocentos e treze milhões, setecentos e trinta e quatro mil, trezentos e quatro reais e setenta centavos);

7.2.3 – Lote 4: R\$ 1.393.216.599,50 (um bilhão, trezentos e noventa e três milhões, duzentos e dezesseis mil, quinhentos e noventa e nove reais e cinquenta centavos);

8 - PRAZO DA CONCESSÃO

8.1 - O prazo da concessão será de 10 (dez) anos, podendo ser prorrogado, por igual período e por uma única vez, por meio de aditamento aos **CONTRATOS DE CONCESSÃO**, devidamente justificado em processo administrativo próprio.



8.2 - O prazo máximo para início da operação dos serviços concedidos é de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de assinatura deste **CONTRATO**, podendo ser prorrogado, por deliberação do **PODER CONCEDENTE**, em requerimento próprio da(s) **CONCESSIONÁRIA(S)**, justificado e comprovado, necessariamente, na impossibilidade de fornecimento e/ou fabricação de bens da concessão no prazo estabelecido, por motivo que não decorra de ação ou omissão da(s) **CONCESSIONÁRIA(S)**.

8.2.1. O início da operação dos serviços se dará por meio da emissão de ordem de serviço pelo **PODER CONCEDENTE**.

8.3 - A partir do início da operação, cada **CONCESSIONÁRIA** deverá contar com frota, equipamentos e recursos humanos integralmente disponíveis, atendendo a todas as especificações estabelecidas neste **EDITAL** e seus anexos.

8.3.1 - Em relação às instalações e equipamentos de garagem, as **CONCESSIONÁRIAS**, durante os primeiros 24 (vinte e quatro) meses de operação dos serviços, poderão utilizar terreno, instalações e equipamentos provisórios, bem como serviços terceirizados de abastecimento, lavagem e manutenção dos veículos, até a conclusão da(s) Garagem(ns) definitiva(s), atendendo a todas as especificações do Anexo II.6 do **EDITAL**.

8.4 - Os equipamentos embarcados do Sistema Integrado de Mobilidade e do Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão, especificados no Anexo II.7 deste **EDITAL**, deverão estar integralmente disponíveis e instalados nos ônibus das concessionárias até a data de início da operação, os quais serão operados pela **SECRETARIA**, de forma compartilhada com a(s) **CONCESSIONÁRIA(S)**, de acordo com o referido anexo.

8.5 - As **CONCESSIONÁRIAS** de cada um dos lotes licitados deverão iniciar a prestação dos serviços com frota 100% (cem por cento) nova (zero quilômetro), atendendo a todas as especificações do Anexo II.5 deste **EDITAL** e a configuração inicial de categorias e quantitativos definidos no Anexo II.2. A renovação ou incorporação de veículos, ao longo da concessão, somente poderá ser feita por veículos novos (zero quilômetro).



9 - ANEXOS AO EDITAL

9.1 - Integram este EDITAL os seguintes Anexos:

Anexo I - Minuta do Contrato de Concessão;

Anexo II - Projeto Básico:

II.1 - Informações gerais do STPC/DF;

II.2 - Especificações dos Lotes Licitados;

II.3 - Diretrizes para melhorias futuras na Infraestrutura do STPC/DF;

II.4 - Ordens de Serviços dos Lotes Licitados;

II.5 - Especificações de Frota;

II.6 - Especificações de Garagem;

II.7 - Especificações das Funcionalidades Mínimas do Sistema Integrado de Mobilidade (tecnologia) e do Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão;

II.8 - Relação de Serviços Atualmente Operados por Contratos de Permissão em vigor por prazo determinado;

II.9 - Relação de Serviços explorados diretamente pelo DF por meio da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. - TCB;

II.10 - Tabelas de Partida da Frota;

II.11 - Parâmetros Econômico-Financeiros.

Anexo III - Legislação Distrital Vigente;

Anexo IV - Manual de Instruções para a Elaboração da Proposta Financeira:

IV.1 - Modelo de Proposta de Tarifa;

IV.2 - Instruções para elaboração do Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira;

IV.3 - Instruções - Planilhas - Formatos de Informações Mínimas;





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



IV.4 – Cópia da Convenção Coletiva de Trabalho 2011/2013 e Pisos Salariais de Motoristas e Cobradores do STPC/DF;

Anexo V - Modelos de Declaração e Procuração de Credenciamento;

Anexo V.1 - Modelo de Declaração de Observância às Restrições ao Trabalho de Menores;

Anexo V.2 - Modelo de Declaração de Disponibilidade dos Equipamentos do Sistema Integrado de Mobilidade e do Sistema de Vigilância de Frota por Câmeras de Televisão;

Anexo V.3 - Modelo de Declaração de Disponibilidade de Frota;

Anexo V.4 - Modelo de Declaração de Disponibilidade de Garagem;

Anexo V.5 - Modelo de Declaração de Não Impedimento da Licitante;

Anexo V.6 - Modelo de Procuração para Credenciamento;

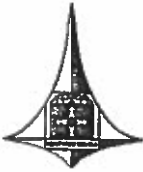
Anexo V.7 - Modelo de Declaração de Não Impedimento dos Dirigentes, Diretores ou Administradores;

Anexo V.8 - Modelo de Declaração de Aceitação dos Termos do Edital e de Conhecimento de Todas as Informações e Condições para o Cumprimento das Obrigações;

Anexo V.9 - Modelo de Declaração de Compromisso de Adoção de Práticas de Sustentabilidade Ambiental;

Anexo VI - Disciplina do Sistema de Controle da Qualidade do Serviço Básico Rodoviário do STPC/DF;

Anexo VII – Manual de Condicionantes Socioambientais.



10 - INFORMAÇÕES SOBRE A LICITAÇÃO

10.1 - As **LICITANTES** poderão requerer informações e esclarecimentos de dúvidas sobre a concorrência ou sobre o Edital de Licitação, mediante requerimento escrito, endereçado à **COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO**, na pessoa de seu Presidente, mediante protocolo no endereço da **SECRETARIA**, a seguir transcrito:

Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501
Brasília-DF
CEP: 70075-900

10.2 - O prazo limite para apresentação de pedido de esclarecimentos à **COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO** é de 03 (três) dias úteis, contados retroativamente da data definida para entrega dos envelopes e abertura da presente licitação. As consultas serão respondidas por escrito e disponibilizadas a todas as **LICITANTES** por meio do endereço eletrônico www.st.df.gov.br. As respostas terão caráter vinculante para o julgamento da licitação, sendo de responsabilidade das **LICITANTES** a sua consulta junto ao referido sítio.

11 - IMPUGNAÇÃO AO EDITAL

11.1 - Decairá do direito de impugnar os termos deste **EDITAL**, perante a **COMISSÃO**, a **LICITANTE** que não o fizer até o segundo dia útil que anteceder a data de entrega das **PROPOSTAS** e abertura da licitação.

11.2 - A impugnação feita tempestivamente pela **LICITANTE** não a impedirá de continuar participando do processo licitatório, até o trânsito em julgado da decisão a ela pertinente.



12 - ENTREGA DA DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO E DAS PROPOSTAS

12.1 - Na data e hora fixadas no preâmbulo deste **EDITAL**, no endereço supra informado, os interessados em participar da licitação devem comparecer perante a **COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO** e entregar os envelopes contendo a **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** e a **PROPOSTA** exigidas neste **EDITAL**, por intermédio de seu representante legal ou procurador habilitado.

13 - CONTEÚDO DA DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO E DAS PROPOSTAS

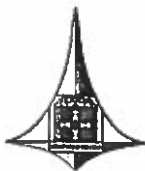
13.1 - Para a apresentação da **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** e da **PROPOSTA** exigidas neste **EDITAL**, a **LICITANTE** deve examinar, cuidadosamente, todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e outras referências citadas neste **EDITAL**.

13.2 - Eventuais deficiências no atendimento aos requisitos e exigências para a apresentação da **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** e da **PROPOSTA** serão consideradas de responsabilidade exclusiva da **LICITANTE**, acarretando-lhe a inabilitação ou desclassificação, conforme o caso, na forma prevista no presente **EDITAL**.

14 - CUSTOS DE APRESENTAÇÃO DA DOCUMENTAÇÃO

14.1 - A **LICITANTE** arcará com todos os custos relacionados com a preparação e apresentação de sua **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** e de sua **PROPOSTA**, não se responsabilizando a **SECRETARIA** ou o **DF**, em nenhuma hipótese, por tais custos, quaisquer que sejam os procedimentos seguidos na licitação, ou os resultados desta.





15 - OBTENÇÃO DO EDITAL

15.1 - O EDITAL e seus Anexos podem ser obtidos na sede da Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal ou por meio do seguinte endereço eletrônico www.st.df.gov.br.

Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501
Brasília-DF
CEP: 70075-900

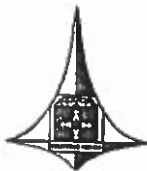
16 - PARTICIPAÇÃO NA LICITAÇÃO

16.1 - REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO

16.1.1 - Poderão participar da Licitação as pessoas jurídicas ou consórcio de pessoas jurídicas que tenham no seu objeto social previsão de atividade econômica que inclua a operação de serviços de transporte coletivo de passageiros, que comprovem o atendimento das condições e demais exigências deste **EDITAL** e da legislação em vigor.

16.1.2 - Será vedada a participação de pessoas jurídicas, isoladas ou consorciadas, que se enquadrem nas seguintes condições:

- a) Declaradas inidôneas por ato do Poder Público, ou suspensas do direito de licitar, ou contratar com a Administração do DF;
- b) Em processo de falência ou recuperação judicial ou extrajudicial;
- c) Impedidas de licitar, contratar, transacionar com a Administração do DF e quaisquer de seus órgãos descentralizados;
- d) Em liquidação ou dissolução;
- e) Enquadradas nas disposições contidas no art. 9º da Lei 8.666/1993 e alterações posteriores;



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



- f) Que tenham sócios, acionistas, dirigentes, integrantes de sua diretoria ou administradores que sejam ocupantes de cargo, emprego ou função pública do DF;
- g) Que tiverem controle societário e/ou administradores, comum(ns) com outro proponente ou pessoa jurídica integrante de outro consórcio que concorra em qualquer dos lotes desta licitação;
- h) Que participem, direta ou indiretamente, em mais de um consórcio ou, simultaneamente, em consórcio e de forma isolada, ainda que para lotes distintos;

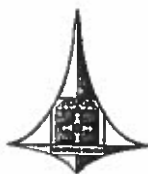
16.1.3 - Na licitação, será admitida a participação de pessoas jurídicas reunidas em **CONSÓRCIO**, atendidas as seguintes condições, além das demais estabelecidas no presente **EDITAL**, sob pena de inabilitação:

- a) Apresentação, pelo **CONSÓRCIO**, no envelope de **HABILITAÇÃO**, do compromisso público ou particular de constituição de consórcio, subscrito pelos consorciados, com indicação do nome do consórcio, da consorciada líder responsável pelo consórcio, da proporção da participação de cada integrante e do prazo de duração do consórcio, o qual não poderá ser inferior ao prazo de duração do contrato de concessão;
- b) Caberá à consorciada líder a representação do consórcio durante toda a licitação e a execução do contrato de concessão;
- c) A consorciada líder será a principal responsável, junto ao Poder Concedente, pelos compromissos assumidos no contrato de concessão, tanto na fase de licitação quanto na de execução do contrato, sem prejuízo da responsabilidade solidária dos demais consorciados pelos atos praticados em consórcio;
- d) O impedimento de participação, nesta Licitação, de pessoa jurídica consorciada por intermédio de mais de um consórcio ou isoladamente;

16.1.4 - O **CONSÓRCIO** constituído deverá observar as proporções de participação de cada consorciada, definidas no compromisso de constituição de consórcio referido no item anterior.

16.1.5 - A pessoa jurídica que optar por participar em **CONSÓRCIO** não poderá concorrer, nesta licitação, como integrante de outros **CONSÓRCIOS** ou isoladamente, ainda que para lotes distintos, seja diretamente, seja indiretamente por empresa pertencente ao mesmo Grupo Econômico (controle societário comum) ou com quem tenha administrador comum.





16.1.6 - Caso vencedor da licitação, o **CONSÓRCIO** deverá ser formalmente constituído e registrado no Órgão Competente, na forma da Lei, antes da assinatura do **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

16.1.7 - As **LICITANTES** poderão apresentar proposta para todos e quaisquer lotes que lhes interessarem, estando, no entanto, a adjudicação limitada a apenas um lote, conforme a ordem de julgamento definida no presente **EDITAL**.

16.1.8 - A participação nesta Licitação implica a integral e incondicional aceitação de todos os termos, cláusulas e condições do presente **EDITAL**, dos seus Anexos e das normas que o integram, sem prejuízo do exercício do direito de impugnação de que trata este **EDITAL**.

17 - PROCESSAMENTO DA LICITAÇÃO

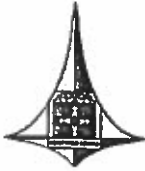
17.1 - FASES DA CONCORRÊNCIA

17.1.1 - Esta Concorrência, em cada um de seus lotes, julgados em ordem sequencial, será realizada em três fases, compreendendo:

a) A primeira fase destina-se a verificar a regularidade da **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** apresentada pelas **LICITANTES**;

b) A segunda fase, da qual só participarão as **LICITANTES** habilitadas, destina-se a avaliar a **PROPOSTA FINANCEIRA** e a divulgar a classificação final das **PROPOSTAS** e o vencedor da licitação, em cada um de seus lotes;

c) A terceira fase destina-se à homologação do resultado do julgamento, à adjudicação do objeto da Concorrência e à verificação do cumprimento pela **LICITANTE** declarada vencedora, em cada lote, das exigências formuladas para a celebração do contrato de concessão.



18 - ENTREGA E EXAME DA DOCUMENTAÇÃO

18.1 - DISPOSIÇÕES GERAIS

18.1.1 - Na data e hora fixadas neste **EDITAL**, no endereço antes indicado, em Sessão Pública, as **LICITANTES** entregarão sua **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** e sua **PROPOSTA** à **COMISSÃO**, por intermédio de seu(s) representante(s) legal(is) e/ou representante(s) credenciado(s), na forma do Anexo V.6 deste **EDITAL**, não se admitindo remessa por via postal ou por outro meio não previsto neste **EDITAL**.

18.1.1.1 - As **LICITANTES** que não se fizerem representar por pessoa adequadamente habilitada ou credenciada, com poderes em contrato social, estatuto ou procuração específica, terão seus envelopes recebidos e analisados pela **COMISSÃO**, bem como sua participação assegurada na licitação, não podendo, entretanto, manifestar-se, durante a sessão nem rubricar documentos ou fazer quaisquer impugnações ou registros em ata.

18.1.2 - A **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** e as **PROPOSTAS** deverão ser apresentadas em língua portuguesa, de forma legível, sem emendas ou rasuras.

18.1.3 - Cada volume da **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** e das **PROPOSTAS** deverá ser precedido de um sumário, com a indicação das matérias e páginas correspondentes.

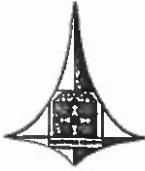
18.1.4 - Todas as folhas deverão ser rubricadas pelo representante legal da **LICITANTE** e numeradas sequencialmente, apresentando, ao final de cada volume, um Termo de Encerramento.

18.1.5 - Os documentos solicitados devem ser apresentados em original, por qualquer processo de cópia autenticada por cartório competente ou por servidor da Administração do DF ou publicação em órgão da imprensa oficial.

18.1.6 - A **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** e a **PROPOSTA** devem ser apresentadas em apenas uma via.

18.1.7 - As **LICITANTES** que apresentarem proposta para mais de um lote deverão entregar apenas um envelope de habilitação, para todos os lotes, e tantos





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



envelopes de **PROPOSTA** quantos forem os lotes em que pretendam concorrer, sendo um envelope de **PROPOSTA** específico para cada lote.

18.1.8 - Os envelopes (invólucros) devem ser entregues lacrados e conter identificação, com os seguintes dizeres:

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
ENVELOPE Nº 01 CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 01/2011-ST -
REABERTURA
CONCESSÃO DO SERVIÇO BÁSICO DO SISTEMA DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL
DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO
LOTE(S) Nº _____
PROPONENTE: _____ (razão social ou nome do consórcio)

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
ENVELOPE Nº 02 CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 01/2011-ST -
REABERTURA
CONCESSÃO DO SERVIÇO BÁSICO DO SISTEMA DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL
PROPOSTA FINANCEIRA
LOTE Nº _____
PROPONENTE: _____ (razão social)

19 - SESSÃO PÚBLICA DE ENTREGA DA DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO E DA PROPOSTA

19.1 - Aberta a Sessão Pública para a entrega e recebimento da **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** e da **PROPOSTA**, o Presidente da **COMISSÃO** solicitará aos representantes das **LICITANTES** a entrega dos envelopes, acompanhados dos documentos comprobatórios de seus poderes de representação, inclusive da procuração para credenciamento, se for o caso, observando-se o modelo próprio fornecido no Anexo V.6 do presente **EDITAL**. Os documentos de representação e credenciamento deverão ser apresentados fora dos envelopes para conferência da Comissão.



19.2 - Somente os representantes das **LICITANTES** ou seus procuradores, devidamente credenciados, presentes à Sessão, poderão manifestar-se sobre os trabalhos ou requerer registros em ata. Havendo vícios na documentação de representação da **LICITANTE**, os envelopes de habilitação e proposta serão recebidos e analisados, mas será impedida qualquer manifestação da **LICITANTE** ou rubrica de documentos durante os trabalhos.

19.3 - Iniciada a Sessão, o Presidente da **COMISSÃO** solicitará que os representantes das **LICITANTES** rubriquem o Envelope de nº 2, seu e das demais **LICITANTES** que concorram no mesmo lote, devendo os mesmos permanecerem fechados e lacrados sob depósito da **COMISSÃO**, até a realização da respectiva Sessão Pública convocada para a sua abertura.

19.4 - Concluída a rubrica, a **COMISSÃO** procederá à abertura dos Envelopes de nº 1, contendo a **DOCUMENTAÇÃO DA HABILITAÇÃO**.

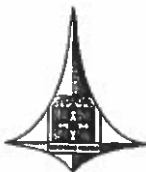
19.5 - Abertos os Envelopes de nº 1, os documentos ali contidos serão rubricados pelos membros da **COMISSÃO** e pelos representantes das **LICITANTES** presentes, após o que será dada a palavra a estes últimos e aos membros da **COMISSÃO** que dela quiserem fazer uso ou que desejarem fazer registros em ata; em seguida será lavrada e assinada ata pelos presentes, após o que será encerrada a Sessão.

20 - EXAME DA DOCUMENTAÇÃO

20.1 - Encerrada a Sessão Pública para a entrega e recebimento dos envelopes, a **COMISSÃO** procederá ao exame e julgamento da **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** das **LICITANTES**, divulgando, no Órgão de Imprensa Oficial do Distrito Federal, o resultado do julgamento.

20.2 - Transcorrido o prazo legal para interposição de recurso, havendo desistência ou renúncia do direito de recorrer por todas as **LICITANTES**, ou após o julgamento dos recursos interpostos, a **COMISSÃO** dará início à fase de julgamento das propostas do certame, que ocorrerá de forma sequencial e sucessiva, na seguinte ordem: primeiramente será julgado o Lote 3 da licitação, em seguida o Lote 4 e, por último, o Lote 1.





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



20.3 - Iniciando a fase de julgamento de propostas, a **COMISSÃO** convocará as **LICITANTES** para comparecerem à Sessão Pública de abertura dos Envelopes de nº 3 das **LICITANTES** habilitadas no Lote 3.

20.4 - Abertos os Envelopes de nº 2, os documentos ali contidos serão rubricados pelos membros da **COMISSÃO** e pelos representantes das **LICITANTES**, após o que será dada a palavra a estas últimas e aos membros da **COMISSÃO** que dela quiserem fazer uso ou que desejarem fazer registros em ata; em seguida será lavrada e assinada ata pelos presentes, após o que será encerrada a Sessão.

20.5 - Nessa mesma Sessão, a **COMISSÃO**, logo após a abertura dos trabalhos, promoverá a devolução dos Envelopes de nº 2 das **LICITANTES** inabilitadas, no respectivo Lote.

20.6 - Encerrada a Sessão Pública para abertura e rubrica da documentação contida no Envelope de nº 2, a **COMISSÃO** procederá ao exame e julgamento da **PROPOSTA FINANCEIRA**, divulgando, no **ÓRGÃO DE IMPRENSA OFICIAL DO DF**, o resultado do julgamento.

20.7 - Transcorrido o prazo legal para interposição de recurso, havendo desistência ou renúncia do direito de recorrer por todas as **LICITANTES**, ou após o julgamento dos recursos interpostos, a **COMISSÃO** divulgará a classificação final das **LICITANTES** no **ÓRGÃO DE IMPRENSA OFICIAL DO DF**.

20.8 - Transcorrido o prazo legal para interposição de recurso ou após o julgamento dos recursos interpostos, a **COMISSÃO** declarará a **LICITANTE** vencedora do certame, no respectivo Lote, encaminhando o processo ao Secretário de Estado de Transportes do Distrito Federal para homologação e adjudicação.

20.9 - Homologado o resultado da licitação, no respectivo lote e adjudicado o seu objeto à **LICITANTE** vencedora, esta ficará impedida de participar dos demais lotes ainda não julgados, permanecendo os seus respectivos envelopes de proposta fechados, lacrados e retidos pela Comissão Especial de Licitação, até o encerramento da licitação, quando serão devolvidos lacrados e fechados à referida **LICITANTE**.

20.10 - Após a adjudicação referida no item anterior, a **COMISSÃO** procederá ao julgamento do lote subsequente, conforme ordem definida no item 20.2 deste **EDITAL** e observando o disposto nos itens 20.3 a 20.8, adotando o mesmo





procedimento, sucessivamente, para os demais lotes até concluir o julgamento e adjudicação de todos os lotes do certame.

20.11 - Concluída a adjudicação de todos os lotes, as **LICITANTES** adjudicatárias serão convocadas pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal para atender as exigências formuladas para a celebração do contrato de concessão e promover a assinatura desse instrumento, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da convocação.

20.12 - PROMOÇÃO DE DILIGÊNCIAS

20.12.1 - É facultada, à **COMISSÃO**, a promoção de diligência destinada a esclarecer ou a complementar a instrução do processo administrativo licitatório, vedada a inclusão posterior de documento ou informação que deveria constar originalmente da **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** e da **PROPOSTA**.

21 - DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO

21.1 - DISPOSIÇÃO GERAL

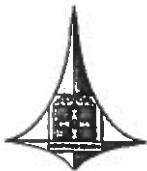
21.1.1 - Para a habilitação nesta Concorrência, os interessados devem apresentar, no Envelope nº 1, a documentação exigida neste item 21.

21.1.2 - Os documentos exigidos poderão ser apresentados em original, por qualquer processo de cópia autenticada por cartório competente ou por servidor da Administração do DF ou publicação em órgão da imprensa oficial.

21.1.3 - Os documentos apresentados deverão estar dentro de seu prazo de validade quando da data marcada para a abertura da licitação e entrega da **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** e da **PROPOSTA**; os documentos que não possuírem validade expressa no seu próprio corpo não serão aceitos se tiverem data de emissão anterior a 60 (sessenta) dias contados da data marcada para a abertura da licitação, a exceção dos documentos que possuem validade indeterminada, como os atestados de capacidade técnica.

21.2 - HABILITAÇÃO JURÍDICA

21.2.1 - A documentação relativa à habilitação jurídica consiste em:



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



21.2.1.1 - Ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor (com todas as suas alterações ou consolidado), da pessoa jurídica isolada ou de cada consorciada, devidamente registrado no órgão competente, em se tratando de sociedade comercial, e, no caso de sociedade por ações, também acompanhado dos documentos de eleição de seus administradores, devidamente publicados;

21.2.1.2 - O objeto social deve incluir a atividade de Transporte Coletivo de Passageiros;

21.2.1.3 - Inscrição do ato constitutivo, no caso de sociedades civis, acompanhada de prova da diretoria em exercício;

21.2.1.4 - Tratando-se de consórcio, apresentação do compromisso público ou particular de constituição do consórcio, observado o disposto no item 16.1.3 e seguintes deste **EDITAL**;

21.2.1.5 - Declaração da **LICITANTE** ou de cada pessoa jurídica consorciada que observa a proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre aos menores de dezoito anos e de qualquer trabalho aos menores de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de catorze anos (art. 7º, XXXIII da Constituição Federal e Lei 8666/1993, art. 27, V), conforme modelo do Anexo V.1 do presente **EDITAL**;

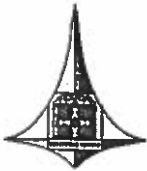
21.2.1.6 - Declaração, emitida pela **LICITANTE** ou por cada pessoa jurídica consorciada, que seus dirigentes, integrantes da sua diretoria ou administradores não se encontram no exercício de cargo, emprego ou função pública, na Administração do DF, conforme modelo do Anexo V.7 do presente **EDITAL**;

21.2.1.7 - Declaração, emitida pela **LICITANTE** (pessoa jurídica isolada ou consórcio) de inexistência de fatos impeditivos para sua habilitação na presente licitação e de que está ciente da obrigatoriedade de declarar ocorrências posteriores, conforme modelo do Anexo V.5 do presente **EDITAL**;

21.2.1.8 - Declaração, emitida pela **LICITANTE** (pessoa jurídica isolada ou consórcio), de que tomou conhecimento de todas as informações e condições para o cumprimento das obrigações, objeto desta licitação, conforme modelo do anexo V.8 do presente **EDITAL**;



Paula



21.3 - REGULARIDADE FISCAL

21.3.1 - A documentação relativa à regularidade fiscal consiste em:

21.3.1.1 - Prova de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ, pertinente ao ramo de atividade da **LICITANTE** ou pessoa jurídica consorciada e compatível com o objeto licitado;

21.3.1.2 - Prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual ou distrital e, se houver, municipal relativo ao domicílio ou sede da **LICITANTE** ou pessoa jurídica consorciada, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto licitado;

21.3.1.3 - Prova de regularidade com a Fazenda Federal, mediante Certidão Conjunta Negativa ou com efeitos de negativa referente a Tributos Federais Administrados pela Secretaria da Receita Federal, bem como em relação à Dívida Ativa da União, fornecida pela Secretaria da Receita Federal (SRF) e Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) do Estado onde está sediada a **LICITANTE** ou pessoa jurídica consorciada;

21.3.1.4 - Prova de regularidade com a Fazenda Estadual mediante certidão negativa ou com efeito negativo, emitida pela Fazenda do Estado onde está sediada a **LICITANTE** ou pessoa jurídica consorciada;

21.3.1.5 - Prova de regularidade com a Fazenda Municipal mediante certidão negativa ou com efeito negativo, emitida pela Fazenda do Município onde está sediada a **LICITANTE** ou pessoa jurídica consorciada, englobando tributos mobiliários;

21.3.1.6 - Prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Distrito Federal, mediante certidão negativa ou com efeito de negativa, emitida em nome da **LICITANTE** ou pessoa jurídica consorciada, exigida exclusiva e tão somente para as **LICITANTES** sediadas no Distrito Federal;

21.3.1.7 - Prova de regularidade relativa ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), por meio de certidão negativa ou com efeito de negativa, emitida em nome da **LICITANTE** ou pessoa jurídica consorciada;

21.3.1.8 - Prova de regularidade relativa à Seguridade Social, mediante certidão negativa ou com efeito de negativa de débitos relativos às contribuições



previdenciárias e às de terceiros, expedida pela Secretaria da Receita Federal, emitida em nome da **LICITANTE** ou pessoa jurídica consorciada.

21.3.1.9 - Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas – CNDT, nos termos do Título VII-A da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943, emitida em nome da **LICITANTE** ou pessoa jurídica consorciada.

21.3.2 - Tratando-se de consórcio, a documentação referida no presente item deverá ser apresentada, individualmente, por cada uma de suas pessoas jurídicas integrantes.

21.4 - QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

21.4.1 - A documentação relativa à qualificação técnica, no tocante à demonstração de experiência, consiste em:

21.4.1.1 - A **LICITANTE** deverá apresentar atestado emitido em seu nome, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado prestadora de serviço público, pertinente e compatível com o objeto da presente licitação, apto a comprovar o desempenho da prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros, em linhas urbanas, suburbanas, intermunicipais e/ou interestaduais, em quantidades pertinentes e compatíveis com o objeto da presente licitação.

21.4.1.1.1 - Considera(m)-se pertinente(s) e compatível(is) com o objeto da presente licitação o(s) serviço(s) anterior(es) que atenda(m) os seguintes quantitativos:

21.4.1.1.1.1 Totalizem frota atual (ou existente na data de assinatura do atestado), composta por veículos do tipo microônibus e/ou ônibus (enquadrado em qualquer das categorias descritas no Anexo II.5 deste **EDITAL**), correspondente a, no mínimo, 40% (quarenta por cento) do número de veículos da frota inicial prevista no presente **EDITAL** (Anexo II) para operação do lote onde proponha a **LICITANTE**; e,

21.4.1.1.1.2 - Totalizem uma quantidade média mensal de passageiros transportados (pagantes ou não), apurada em qualquer período contínuo de pelo menos 6 (seis) meses, de, no mínimo, 40% (quarenta por cento) do número de passageiros médios mensais estimados para o Lote onde concorra a **LICITANTE**, informados no Anexo II do presente **EDITAL**.





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



21.4.1.1.2 - Caso a prestação de serviço tenha sido realizada por subconcessão, o atestado fornecido pela subconcedente deverá ser homologado pelo respectivo Poder Concedente, tendo em vista o disposto no art. 26 da Lei Federal 8.987/1995.

21.4.1.1.3 - O atestado deverá ser apresentado em nome da **LICITANTE**, por se tratar de comprovação de experiência técnico-operacional, sendo vedada a apresentação de atestados em nome de sócios ou responsáveis técnicos da proponente;

21.4.1.1.3.1 – O atestado deverá informar o local, a natureza, o quantitativo e o tipo de veículos da frota utilizada na prestação do respectivo serviço e o número médio mensal de passageiros transportados (pagantes ou não), à época de sua emissão, bem como assinalar o prazo pelo qual a **LICITANTE** presta ou prestou o serviço.

21.4.1.1.4 - De forma anexa a cada atestado, deverá ser apresentada declaração da **LICITANTE**, informando o nome, cargo, endereço e telefone de funcionário do órgão emitente do atestado que possa prestar, caso necessário, esclarecimentos sobre o documento, em caso de diligência da **COMISSÃO**.

21.4.1.1.5 - Tratando-se de **CONSÓRCIO**, a comprovação referida no item 21.4.1.1 e seus subitens poderá ser feita, individualmente, por uma de suas empresas integrantes, ou por meio do somatório dos quantitativos representados nos atestados de quaisquer de suas consorciadas, independente do percentual de participação de cada uma no **CONSÓRCIO**, não sendo obrigatório que todas as consorciadas apresentem atestado.

21.4.1.1.6 - Para atendimento dos quantitativos definidos no item 21.4.1.1.1, será admitida a soma ilimitada de atestados da **LICITANTE** ou de empresas consorciadas, desde que atendam as exigências de conteúdo definidas nos itens anteriores.

21.4.1.2 - Para os **LICITANTES** que propuserem em mais de um lote, considerar-se-á, para fins de habilitação, apenas o quantitativo correspondente ao Lote que possua o maior número de veículos para início da operação.

21.4.1.3 - Para fins de qualificação técnica, o **LICITANTE** deverá apresentar Compromisso de disponibilidade de imóvel(is) destinado(s) à instalação de garagem(ns) para execução do serviço licitado, pelo período de vigência do contrato de concessão, conforme Modelo do Anexo V.4 do presente **EDITAL**.

Paulo



21.4.1.3.1 – As **LICITANTES** vencedoras deverão disponibilizar e adequar o(s) imóvel(is) destinados à(s) garagem(ns) às condições técnicas mínimas exigidas no Anexo II.6 do presente **EDITAL**, até a data de início da operação dos serviços, sob pena de rescisão do contrato, por caducidade, ressalvado o disposto no item 8.3.1.

21.4.1.4 - Para fins de qualificação técnica, a **LICITANTE** deverá apresentar declaração de disponibilidade da frota necessária ao início da operação, nos termos exigidos no presente **EDITAL**, conforme modelo do Anexo V.3.

21.4.1.4.1 - Observado o disposto no item 8.5 deste **EDITAL**, a frota a ser utilizada ao longo da concessão não poderá ser composta por veículos com idade individual superior a: (i) nas categorias miniônibus, midiônibus e ônibus básico, 7 (sete) anos e (ii) nas categorias padron, articulado e biarticulado, 10 (dez) anos.

21.4.1.4.1.1 Para aferição da idade de cada veículo, ao longo da vigência do **CONTRATO DE CONCESSÃO**, será adotada a seguinte fórmula:

$$IV = AC - AM$$

IV= Idade do Veículo, em número de anos.

AC= Ano em curso (exemplo: 2012 ou 2013).

AM= Ano modelo do veículo (exemplo: 2010 ou 2011), conforme previsto no Certificado de Registro do Veículo (CRV ou CRLV).

21.4.1.5 - A **LICITANTE** deverá apresentar declaração, conforme Modelo do Anexo V.2 do presente **EDITAL**, comprometendo-se, caso vencedora da licitação, a fornecer e instalar os equipamentos embarcados, necessários ao funcionamento do Sistema Integrado de Mobilidade e do Sistema de Vigilância da Frota por Câmeras de Televisão, até a data de início da operação, atendendo a todas as exigências definidas no Anexo II do presente **EDITAL**.

21.4.1.6 - A **LICITANTE** deverá apresentar declaração, conforme Modelo do Anexo V.9 do presente **EDITAL**, comprometendo-se, caso vencedora da licitação, a adotar as práticas de sustentabilidade ambiental previstas na Lei Distrital 4.770/2012.



21.5 - QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

21.5.1 - A documentação relativa à qualificação econômico-financeira será constituída por:

21.5.1.1 - Balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da Lei, que comprovem a boa situação financeira da **LICITANTE**, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados por índices oficiais, quando encerrados há mais de 3 (três) meses da data estabelecida para a entrega da **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO**;

21.5.1.1.1 - O Balanço Patrimonial e a Demonstração do Resultado do Exercício deverão ser apresentados mediante cópia extraída do Livro Diário, acompanhados dos respectivos Termos de Abertura e Encerramento do Livro Diário, devidamente registrados na Junta Comercial competente, ou mediante cópia das Demonstrações devidamente arquivadas na Junta Comercial competente, salvo na hipótese do item seguinte;

21.5.1.1.2 - O Balanço Patrimonial e a Demonstração do Resultado do Exercício, no caso de pessoas jurídicas enquadradas no SPED CONTÁBIL (Sistema Público de Escrituração Digital Contábil), deverão ser apresentados por meio de cópia impressa e física das demonstrações digitais, acompanhadas do recibo de entrega do livro digital perante a Receita Federal.

21.5.1.1.3 - Quando se tratar de sociedade anônima de capital aberto, a documentação referente ao balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social deverá ser acompanhada das publicações exigidas por Lei.

21.5.1.2 - Certidão negativa de falência, concordata e recuperação judicial, emitida pelo(s) distribuidores(s) da sede da **LICITANTE**;

21.5.1.2.1 - Não será aceita certidão negativa de falência, concordata e recuperação judicial com prazo de validade vencido ou que, mesmo não tendo prazo de validade, tenha sido expedida há mais de 60 (sessenta) dias, contados retroativamente da data de entrega das propostas.

21.5.1.2.2 - Tratando-se de **CONSÓRCIO** a exigência do item 21.5.1.2 deverá ser atendida, individualmente, por cada uma de suas consorciadas.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



21.5.1.3 - A **LICITANTE** deverá apresentar Demonstrativo de Índice de Endividamento Geral (EG), por intermédio de Memória de Cálculo, assinada por contabilista comprovadamente habilitado e pelo representante legal da **LICITANTE**, definido pela fórmula abaixo e relativo ao balanço a que se refere o item 21.5.1.1 deste **EDITAL**:

$$EG = \frac{PASSIVO\ CIRCULANTE + EXIGÍVEL\ A\ LONGO\ PRAZO}{ATIVO\ TOTAL}$$

a) Será considerada como portadora de boa situação financeira, a **LICITANTE** que obtiver Índice de Endividamento Geral (EG) igual ou inferior a 0,80 (oitenta centésimos), observando-se, no cálculo, duas casas decimais após a vírgula, desprezando-se as demais sem qualquer tipo de arredondamento.

21.5.1.3.1 - Tratando-se de **CONSÓRCIO**, os documentos exigidos no item 21.5.1.1 deverão ser apresentados, individualmente, por cada uma de suas consorciadas, e a prova de índice mínimo referida no item 21.5.1.3 deverá ser realizada pelo somatório proporcional dos valores de ativo e passivo representados no balanço de cada uma de suas consorciadas, observando-se a participação de cada empresa no consórcio. Exemplo: Um consórcio composto, hipoteticamente, por duas pessoas jurídicas, com participações rateadas na razão de 60% (sessenta por cento) para a empresa A e 40% (quarenta por cento) para a empresa B, deverá calcular seu índice de Endividamento Geral (EG) da seguinte forma:

$$EGc = \frac{PC(A) \times 0,60 + PC(B) \times 0,40 + ELP(A) \times 0,60 + ELP(B) \times 0,40}{AT(A) \times 0,60 + AT(B) \times 0,40}$$

Sendo:

EGc= Endividamento Geral do Consórcio

PC(A)= Passivo circulante da empresa A

PC(B)= Passivo circulante da empresa B

ELP(A)= Exigível a longo prazo da empresa A

Paula



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



ELP(B)= Exigível a longo prazo da empresa B

AT(A)= Ativo total da empresa A

AT(B) Ativo total da empresa B

21.5.1.4 - A **LICITANTE** deverá comprovar, através do balanço a que se refere o item 21.5.1.1, possuir patrimônio líquido em montante correspondente a, no mínimo, 7% (sete por cento) do valor dos investimentos iniciais estimados para o respectivo lote onde concorra, definido no item 7.1 do presente **EDITAL**. Em caso de participação em mais de um lote, considerar-se-á, para habilitação, apenas o maior valor de investimentos iniciais dentre os lotes onde proponha a **LICITANTE**.

21.5.1.4.1 - Tratando-se de **CONSÓRCIO**, a comprovação referida no presente item deverá ser feita por intermédio do somatório dos quantitativos representados no balanço de cada uma de suas consorciadas, observando-se que cada consorciada, no mínimo, deverá comprovar valor de patrimônio líquido proporcional à sua participação percentual no **CONSÓRCIO**. Exemplo: a consorciada que detiver 20% (vinte por cento) de participação no consórcio deverá comprovar valor de patrimônio líquido equivalente a, no mínimo, 20% (vinte por cento) do montante exigido para a habilitação do consórcio no respectivo Lote, e assim sucessivamente, até atingir a totalidade estabelecida no presente **EDITAL**.

22. JULGAMENTO DA HABILITAÇÃO

22.1. A **COMISSÃO** examinará a **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO**, julgando inabilitadas as **LICITANTES** que não atenderem, integralmente, aos requisitos exigidos neste **EDITAL**.

22.2. Se todas as **LICITANTES** forem inabilitadas, a **COMISSÃO** poderá fixar o prazo de 8 (oito) dias úteis para a apresentação da **DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO** escoimada dos vícios e/ou irregularidades constatadas.

22.3. A inabilitação da **LICITANTE** implica preclusão do seu direito de participar das fases seguintes desta concorrência.

Paula



23 - DA PROPOSTA FINANCEIRA

23.1 - A PROPOSTA FINANCEIRA deve ser elaborada de acordo com a orientação-padrão do Anexo IV e apresentada no Envelope nº 2, conforme previsto neste **EDITAL**.

23.1.1 - A LICITANTE deverá apresentar a declaração da proposta de valor de **TARIFA TÉCNICA** para o respectivo lote onde concorra, firmada por seu representante legal, conforme modelo do Anexo IV.1, acompanhada do Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, de acordo com as orientações dos Anexos IV.2 e IV.4 deste **EDITAL** e contendo as informações mínimas dos modelos de planilhas do Anexo IV.3.

23.1.1.1 - As LICITANTES que concorram em mais de um lote, deverão apresentar os documentos referidos no presente item para cada lote, em envelopes distintos e devidamente identificados.

23.1.2 - Os valores máximos de TARIFA TÉCNICA para cada um dos lotes licitados são os seguintes:

23.1.2.1 - R\$ 2,6584 para o Lote nº 1;

23.1.2.2 - R\$ 2,8309 para o Lote nº 3;

23.1.2.3 - R\$ 2,7192 para o Lote nº 4;

23.1.3 - Na apresentação da PROPOSTA FINANCEIRA a LICITANTE deverá excluir os encargos referentes ao ICMS do preço do litro do óleo diesel, nos termos das disposições normativas distritais em vigor.

23.1.4 - Na definição do preço unitário de insumos e frota e dos salários de pessoal deve ser considerada a data-base de 14 de setembro de 2012.

23.2 - Serão desclassificadas as PROPOSTAS FINANCEIRAS que não atenderem às exigências do Anexo IV, que não observarem o valor máximo do respectivo Lote, ou cujo estudo de viabilidade econômico-financeira seja manifestamente inexecutável, financeiramente incompatível, ou que possua informações incompatíveis com os dados fornecidos no presente **EDITAL** e seus anexos.





23.3 - As propostas apresentadas em cada Lote serão classificadas em ordem crescente, do menor para o maior valor de **TARIFA TÉCNICA**.

23.4 - Será declarada vencedora da licitação, em cada lote, a **LICITANTE** que, uma vez classificada, apresentar **PROPOSTA** com menor valor de **TARIFA TÉCNICA** dentre todas as propostas apresentadas no respectivo Lote.

23.5 - Em caso de empate entre duas ou mais **PROPOSTAS**, a vencedora da licitação será definida mediante sorteio, em ato público, para o qual todas as **LICITANTES** serão convocadas.

23.6 - Se todas as **LICITANTES** do respectivo Lote forem desclassificadas, a **COMISSÃO** poderá fixar-lhes o prazo de 8 (oito) dias úteis para a reapresentação da **PROPOSTA FINANCEIRA**, exclusivamente para o Lote em questão, escoimada dos vícios e/ou irregularidades constatadas.

24 - PRAZO DE VALIDADE DAS PROPOSTAS

24.1 - Decorridos 60 (sessenta) dias da data da entrega dos envelopes, sem convocação para a contratação, ficam as **LICITANTES** liberadas dos compromissos assumidos, sendo facultado, todavia, à **COMISSÃO**, solicitar-lhes a renovação do prazo de validade das respectivas **PROPOSTAS** até a data de celebração do **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

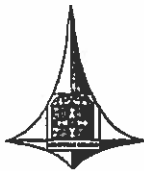
25 - HOMOLOGAÇÃO E ADJUDICAÇÃO

25.1 - O processo de licitação, em cada lote, após a declaração do vencedor pela **COMISSÃO**, será submetido à deliberação do Secretário de Estado de Transportes do Distrito Federal, para homologação e adjudicação do seu objeto à **LICITANTE** vencedora.

25.1.1 - A adjudicação estará limitada a um Lote por **LICITANTE**, conforme procedimento de julgamento definido no item 20 deste Edital.

25.1.2 - A homologação produzirá os seguintes efeitos jurídicos:





a) A aquisição do direito da **LICITANTE** vencedora de celebrar o **CONTRATO DE CONCESSÃO**, no respectivo Lote;

b) A vinculação da **LICITANTE** vencedora, no respectivo Lote, ao cumprimento das condições estabelecidas neste **EDITAL** para assinatura do **CONTRATO DE CONCESSÃO**.

25.2 - REVOGAÇÃO E ANULAÇÃO DA LICITAÇÃO

25.2.1 - A autoridade competente, por razões de interesse público decorrente de fato superveniente devidamente comprovado, poderá revogar a presente licitação; ou ainda, poderá declarar sua nulidade quando verificar ilegalidade em qualquer de suas fases.

25.2.2 - A anulação ou revogação do procedimento administrativo licitatório não gera qualquer direito à indenização das **LICITANTES**.

25.3 - RECURSOS

25.3.1 - Em face das decisões da **COMISSÃO** quanto à fase de habilitação e julgamento de **PROPOSTAS** as **LICITANTES**, dentro do respectivo Lote, poderão interpor recurso, com efeito suspensivo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da data da publicação ou da comunicação da decisão à **LICITANTE**.

25.3.2 - Interposto o recurso, este será comunicado às demais **LICITANTES** do respectivo Lote, que poderão impugná-lo no prazo de 5 (cinco) dias úteis.

25.3.3 - O recurso será dirigido ao Secretário de Estado de Transportes, por intermédio do Presidente da **COMISSÃO**. A **COMISSÃO** poderá reconsiderar sua decisão, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, ou, nesse mesmo prazo, fazê-lo subir, devidamente informado, à autoridade superior.

26 - ASSINATURA DO CONTRATO DE CONCESSÃO

26.1 - CONVOCAÇÃO PARA A ASSINATURA DO CONTRATO

26.1.1 - Conforme procedimento definido no item 20 do presente Edital, a **LICITANTE ADJUDICATÁRIA**, de cada Lote, será convocada para cumprir, no



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria de Estado de Transportes



prazo de até 30 (trinta) dias, contados do recebimento da convocação, prorrogável na forma do art. 64, §1º, da Lei 8.666/1993, com as condições para assinatura do contrato de concessão, assinar esse instrumento e definir os procedimentos necessários para o início da operação do serviço, nos termos exigidos no presente **EDITAL**.

26.1.2 - No prazo referido no item acima, a **LICITANTE ADJUDICATÁRIA**, de cada lote deverá, como condição para a assinatura do **CONTRATO DE CONCESSÃO**:

a) No caso de **CONSÓRCIO**, apresentar a prova de constituição e registro do consórcio nos órgãos competentes, observadas as cláusulas do termo de compromisso apresentado na documentação de habilitação;

b) apresentar garantia de execução contratual, nos termos definidos neste **EDITAL**;

c) apresentar prova de regularidade fiscal perante a Fazenda do Distrito Federal, mediante certidão negativa ou com efeito de negativa.

26.1.3 - Em caso de descumprimento das exigências definidas no subitem anterior ou de recusa da **LICITANTE ADJUDICATÁRIA** em assinar o **CONTRATO DE CONCESSÃO**, poderão ser convocadas as **LICITANTES** remanescentes, do respectivo lote, em ordem sucessiva de classificação, na forma do art. 64, § 2º, da Lei 8.666/1993.

26.1.4 - A **LICITANTE** que descumprir qualquer das condições estabelecidas para assinatura do **CONTRATO DE CONCESSÃO** ou deixar de firmar esse instrumento, dentro do prazo definido na respectiva convocação, estará sujeita às sanções legais cabíveis.

26.1.5 - A **LICITANTE** adjudicatária que, após a assinatura do **CONTRATO DE CONCESSÃO**, descumprir o prazo máximo de início da operação ou não apresentar frota, equipamentos e/ou infraestrutura operacional em conformidade com as exigências deste **EDITAL** e de seus Anexos, se sujeitará à pena de extinção do contrato, por caducidade, à execução da garantia contratual e às demais sanções previstas em Lei e no Contrato de Concessão, ressalvado o disposto nos itens 8.2 e 8.3.1.



26.2 - GARANTIA DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

26.2.1 - Como condição para assinatura do contrato de concessão, a **LICITANTE ADJUDICATÁRIA**, de cada lote, deverá apresentar garantia de execução das obrigações contratuais, com validade de 12 (doze) meses, devendo ser prorrogada, anualmente, antes de seu vencimento, até o final do prazo de concessão, podendo ser prestada em quaisquer das modalidades previstas no art. 56 da Lei Federal 8.666/1993, quais sejam:

- a) Dinheiro;
- b) Títulos da dívida pública;
- c) Seguro-garantia; ou
- d) Fiança-bancária.

26.2.2 - A garantia de execução das obrigações contratuais deverá ser apresentada, em cada lote, em valor correspondente a 3% (três por cento) do valor dos investimentos iniciais estimados para o respectivo lote, descrito no item 7.1 do presente **EDITAL**.

27 - DISPOSIÇÕES FINAIS

27.1 - Os serviços previstos neste **EDITAL** terão início formal com a expedição da Ordem de Serviço pelo Governo do Distrito Federal.

27.2 - As **CONCESSIONÁRIAS** deverão dar máxima prioridade, na contratação de sua mão de obra, aos atuais funcionários vinculados ao **STPC/DF**.

Brasília, 02 de janeiro de 2013.

SECRETÁRIO DE ESTADO

PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÕES

Pareceres do Sr.
Sacha Reck para o
GDF.

Guilherme Gonçalves
Sacha Reck

0140

Curitiba, 21 de agosto de 2012.

AO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES
SUBSECRETARIA DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

Ref.: Concorrência 01/2011-ST
Minuta de resposta ao pedido de esclarecimentos solicitado pela empresa
Expresso Brasília Ltda.

Senhor Subsecretário,

Encaminhamos, a seguir, resposta pertinente ao pedido de
esclarecimentos formulado pela EXPRESSO BRASÍLIA LTDA., referente à
Concorrência nº 01/2011 – ST.

Nesta oportunidade, renovamos nossos votos da mais elevada
estima e consideração.

Atenciosamente,

Sacha B. Reck

Folha nº: 021987

Processo nº: 090.000.455/2010

Rubrica: *263122*

Sacha Breckenfeld Reck

GUILHERME GONÇALVES & SACHA RECK ADVOGADOS ASSOCIADOS

Orientações: Minuta de Resposta ao Pedido de Esclarecimentos

Expresso Brasília Ltda. – 17.08.2012

1 – Expresso Brasília Ltda., através de seu Vice Presidente, ao final signatário, tendo em vista o Edital de Concorrência nº 1/2011, solicita esclarecimentos quanto ao cálculo de Tarifas Técnicas de cada Lote constante do Edital em pauta, e de conformidade com a Decisão nº 1.581/2012 do Egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal.

O esclarecimento, ora solicitado, é de fundamental importância para elaboração de Proposta Financeira, visto não ser possível conclusão a respeito por meio dos Parâmetros Econômico-Financeiros (Anexo II.11) e Instruções-Planilhas-Formatos de Informações Mínimas (Anexo IV.3) e ainda quanto o Manual de Instruções para elaboração da Proposta Financeira (Anexo IV).

Sem a visualização de preços de componentes, diesel, lubrificantes, pneus, veículos (Chassis e Carroceria) e coeficientes de consumo e fatores de utilização, não há como efetuar-se o cálculo de tarifas técnicas, por lote/bacia, em consonância com a viabilidade econômica e financeira, estabelecida no Edital em referência.

Desta forma e face ao exposto, esta empresa solicita fornecer as informações necessárias através de memória de cálculo descritiva, que resultou nos valores máximos de tarifa técnica estabelecidos no Edital e, sem mais para o momento, certos da atenção de V. Sa. apresenta votos de cordiais saudações.

Resposta: A versão republicada do Edital de Licitação atendeu a todas as exigências impostas pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal, inclusive no que diz respeito à demonstração de viabilidade econômico-financeira da concessão e das tarifas técnicas máximas fixadas no instrumento convocatório. Saliente-se que, especificamente, os parâmetros econômico-financeiros informados no Anexo II.11 foram inseridos no Edital em cumprimento a determinação do

Guilherme Gonçalves
Sacha Reck

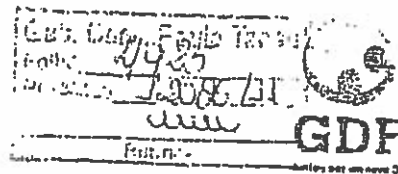
0143

Tribunal de Contas do Distrito Federal, tendo sido submetidos à apreciação dessa E. Corte, que, posteriormente veio a autorizar o prosseguimento do certame licitatório. A viabilidade econômico-financeira dos contratos licitados está apresentada no Anexo II.11 do Edital. No tocante à elaboração da proposta financeira, não assiste razão ao licitante quando menciona que o Edital carece de dados indispensáveis para tanto. O Anexo IV do Edital de Licitação e seus subanexos fornecem, em nível exaustivo de detalhamento, todos os modelos, itens, formatos e planilhas para que os licitantes formulem as suas propostas e, notadamente, elaborem o estudo de sua viabilidade econômico-financeira. Todas as informações operacionais necessárias aos cálculos financeiros inerentes à formulação das propostas são fornecidas no Anexo II do Edital. Não se olvide que não se trata de licitação com tarifa pré-fixada no Edital de Licitação. É justamente a proposta de tarifa técnica, a ser apresentada pelos licitantes, que será o elemento de julgamento do certame e o parâmetro contratual de equilíbrio econômico-financeiro, especificamente para os vencedores. Portanto, não obstante o Edital forneça exaustivos formatos e modelos de planilhas para a proposta financeira, cabe aos licitantes o preenchimento de tais planilhas e a efetiva elaboração dessa proposta, com base nos preços de insumos, frota e demais fatores específicos de sua organização e perfil empresarial, observadas as demais informações fornecidas no Edital de Licitação. É elementar para um interessado que tenha a efetiva experiência exigida como critério de habilitação no certame conhecer ou pelo menos saber onde consultar os preços de diesel, pneus, frota e demais informações internas básicas de uma empresa que opera transporte coletivo de passageiros.

Protocolo	021990
Processo nº	000.000.456/2010
Assinatura	<i>[Assinatura]</i> 163122



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Gabinete do Secretário



OFÍCIO Nº 591 /2013 - GAB/ST

Brasília, 27 de maio de 2013.

Senhor Presidente,

Reportamo-nos à Decisão n.º 2138/2013, proferida por esse Egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal na Sessão Ordinária n.º 4599, realizada em 16 de maio de 2013, para rogarmos a compreensão dessa colenda Corte de Contas no sentido de autorizar a dilação do prazo, por igual período, para apresentação das alegações relativas aos fatos suscitados nas representações firmadas pela Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Cidadania - Abradec.

Impende destacar que, por intermédio do Ofício n.º 557/2013-GAB/ST, foram solicitadas ao consultor Sasha Brekenfeld Reck informações referentes às denúncias de forma a melhor fundamentar a resposta desta Secretaria.

De tal sorte, ressentimos a necessidade de maior prazo para a consolidação das informações.

Atenciosamente,

Paulo Victor Rada
PAULO VICTOR RADA DE REZENDE
Secretário de Estado - Em exercício

TRIBUNAL DE CONTAS DO DF
27 MAI 16 38 32 004532
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES

Excelentíssimo Senhor
INÁCIO MAGALHÃES FILHO
Presidente do Tribunal de Contas do Distrito Federal - TCDF
Brasília - DF

“Brasília – patrimônio da humanidade”

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441-3406



Paulo



**Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Gabinete do Secretário**



OFÍCIO Nº 677/2013 - GAB/ST

Brasília, 24 de junho de 2013.

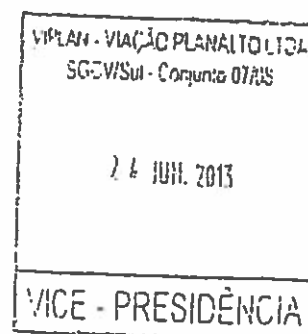
Senhor Vice-Presidente,

Em resposta ao documento recebido nesta Pasta em 27 de maio de 2013, dessa Viação Planalto Ltda - VIPLAN, atinente a solicitação de cópias dos contratos firmados com todas as consultorias que tem auxiliado o trabalho da Comissão Especial de Licitação n.º 01/2011 - ST, esclarecemos que a demanda foi encaminhada a Unidade Especial de Gerenciamento do Programa - UEGP, tendo àquela Unidade informado que esta Pasta não tem nenhum contrato firmado com as empresas inseridas no sobredito documento, conforme Memorando n.º 68/2013 - UEGP/ST, em anexo.

Atenciosamente,

Paulo Victor Rada de Rezende
PAULO VICTOR RADA DE REZENDE
Secretário Adjunto de Transportes

Ao Senhor
WAGNER CANHEDO AZEVEDO FILHO
Vice-Presidente da Viação Planalto Ltda - VIPLAN
SGCV/SUL, Conjuntos 07 e 08
CEP 72215-100
Brasília-DF



"Brasília - patrimônio da humanidade"

Anexo do Palácio do Buriti, 15º Andar - Sala 1501, Brasília (DF) - CEP: 70.075-900
Telefone: (061) 3441-3421 - fax: (061) 3441-3408 - gabinete@st.df.gov.br
st.gabinete@gmail.com
GAB/ST-ASL



For. D. von: 49.85
For: 1.2056/11
For: 1.2056/11
Guilherme Gonçalves
Sacha Reck

Curitiba, 24 de maio de 2013.

AO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES
SUBSECRETARIA DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

Ref.: Ofício GP nº. 4096/2013 - Representações formuladas pela Associação Brasileira de Defesa do Consumidor Meio Ambiente e Cidadania – ABRADDEC, em atendimento à decisão nº. 2138/2013 do TCDF.

Senhor Subsecretário,

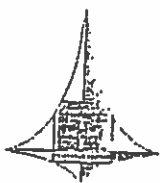
Vimos, por meio desta, requerer seja postulado, ao Tribunal de Contas do Distrito Federal, a prorrogação do prazo para atendimento do Item II da Decisão nº. 2138/2013 - TCDF, em que se determina à Secretaria de Transportes do Distrito Federal – ST/DF a apresentação de manifestação quanto às representações firmadas por Associação Brasileira de Defesa do Consumidor Meio Ambiente e Cidadania – ABRADDEC.

Nesta oportunidade, renovamos nossos votos da mais elevada estima e consideração.

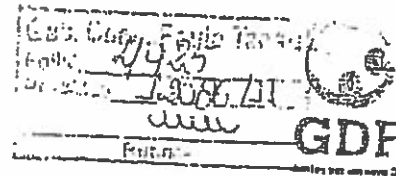
Atenciosamente,

Sacha B. Reck

Sacha Breckenfeld Reck



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Gabinete do Secretário



OFÍCIO Nº 591 /2013 - GAB/ST

Brasília, 27 de maio de 2013.

Senhor Presidente,

Reportamo-nos à Decisão n.º 2138/2013, proferida por esse Egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal na Sessão Ordinária n.º 4599, realizada em 16 de maio de 2013, para rogarmos a compreensão dessa colenda Corte de Contas no sentido de autorizar a dilação do prazo, por igual período, para apresentação das alegações relativas aos fatos suscitados nas representações firmadas pela Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Cidadania - Abradec.

Impende destacar que, por intermédio do Ofício n.º 557/2013-GAB/ST, foram solicitadas ao consultor Sasha Brekenfeld Reck informações referentes às denúncias de forma a melhor fundamentar a resposta desta Secretaria.

De tal sorte, ressentimos a necessidade de maior prazo para a consolidação das informações.

Atenciosamente,

Paulo Victor Rada
PAULO VICTOR RADA DE REZENDE
Secretário de Estado - Em exercício

RECEBUEMOS
27 MAI 16 38
004532
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES
GABINETE DO SECRETARIO

Excelentíssimo Senhor
INÁCIO MAGALHÃES FILHO
Presidente do Tribunal de Contas do Distrito Federal - TCDF
Brasília - DF

“Brasília – patrimônio da humanidade”

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441-3406

Paulo

Sócios da Viação Pioneira e Piracicabana.

Gab: Conc. P. 110 Tadeu
 Folha 4343
 Processo: 80086111
 Rubrica

JUCESP PROTOCC 1.3
 2.141.1821-2-8



(Handwritten signature and initials)

**INSTRUMENTO PARTICULAR DE 43ª ALTERAÇÃO DO CONTRATO SOCIAL DA SOCIEDADE
 EMPRESÁRIA LIMITADA**

VIAÇÃO PIRACICABANA LTDA.

CNPJ/MF nº 54.360.623/0001-02

NIRE nº 35211103453

(Handwritten signature and initials)

Pelo presente Instrumento Particular de Alteração de Contrato Social, os abaixo assinados:

COMPORTE PARTICIPAÇÕES S/A, sociedade por ações com sede na Avenida Dom Jaime Barros Câmara, nº. 300 - sala 09 - Planalto - CEP: 09895-400, na Cidade de São Bernardo do Campo, Estado de São Paulo, NIRE 35300191293, inscrita no CNPJ/MF sob o nº. 05.169.726/0001-76, neste ato representada por seus diretores, os Srs. Henrique Constantino, brasileiro, divorciado, empresário, portador da CI/RG nº 1.022.856 SSP-DF, inscrito no CPF/MF sob o nº 443.609.911-34, domiciliado na Rua Funchal, nº 551 - 10ª andar - Vila Olímpia, CEP 04551-060, São Paulo/SP; e Joaquim Constantino Neto, brasileiro, casado, empresário, portador da CI/RG nº. 17.365.750 SSP/SP, inscrito no CPF/MF nº 084.864.028-40, domiciliado na Rua Funchal, 551, 10ª andar, São Paulo/SP - CEP 04551-060; e;

GLARUS PARTICIPAÇÕES S.A., sociedade por ações com sede na Cidade de São Bernardo do Campo, Estado de São Paulo, Avenida Dom Jaime Barros Câmara, nº 300, sala 18, Bairro Planalto, São Bernardo do Campo, São Paulo, CEP: 09895-400, NIRE 35300439481, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 15.912.466/0001-30, neste ato representada por seus diretores, os Srs. Maria Zélia Rodrigues de Souza Franca, brasileira, casada, portadora da CI/RG nº 37.521.997-3 SSP/SP e inscrita no CPF/MF nº 442.337.286-04, domiciliada em São Paulo/SP;

CARTÃO DE TABELA DE NOTAS
 Av. Dr. Carlos de Mello, 1855 - Tel 308-8100
 São Paulo/SP - 05011-900
 a Presença de
 1 (uma) cópia
 apropriada emitida pela parte, conforme
 original em arquivo.

S. Paulo
 15º
 07 JAN 2015

VILCO LOURENTE
 DO O SELO DE
 AUTENTICAÇÃO

RECEBIMOS
 DO SENHOR
 DESENHADO
 AUTENTICAÇÃO
 1059AQ698529

Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10ª andar, Vila Olímpia, CEP 04551-060 e Paulo Sérgio Coelho, brasileiro, casado, portador da CI/RG nº 426.172-MG e inscrito no CPF/MF nº 162.329.256-53, domiciliado em São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10ª andar, Vila Olímpia, CEP 04551-060,

Únicos sócios da Sociedade Empresária Limitada denominada VIAÇÃO PIRACICABANA LTDA. ("Sociedade"), com seus atos constitutivos registrados na Junta Comercial do Estado de São Paulo sob o NIRE 35211103453, em 28/08/1992, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 54.360.623/0001-02 e com sede na Cidade de Piracicaba, Estado de São Paulo, Estrada Antonio Abdalla, nº 235, Jardim Califórnia, CEP 13424-700, decidem, de forma unânime, alterar o seu Contrato Social, conforme segue:

1. Aceitar as renúncias anexas, apresentadas em 06/09/12, na sede da Sociedade, pelos administradores, Senhores Henrique Constantino, brasileiro, divorciado, portador da CI/RG nº 1.022.856 SSP/DF e inscrito no CPF/MF nº 443.609.911-34, domiciliado em São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10ª andar, Vila Olímpia, CEP 04551-060; Ricardo Constantino, brasileiro, casado, portador da CI/RG nº 671.071 SSP/DF e inscrito no CPF/MF nº 546.988.806-10, domiciliado em São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10ª andar, Vila Olímpia, CEP 04551-060; Joaquim Constantino Neto, brasileiro, casado, portador da CI/RG nº 17.365.750 SSP/SP e inscrito no CPF/MF nº 084.864.028-40, domiciliado em São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10ª andar, Vila Olímpia, CEP 04551-060; e Constantino de Oliveira Junior, brasileiro, casado, portador da CI/RG nº 929.100 SSP/DF e inscrito no CPF/MF nº 417.942.901-25, domiciliado em São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10ª andar, Vila Olímpia, CEP 04551-060.
2. Designar para o cargo de administradores, com mandato por prazo indeterminado, os senhores: Maria Zélia Rodrigues de Souza Franca, brasileira, casada, diretora financeira, portadora da CI/RG nº 37.521.997-3 SSP/SP e inscrita

CARTÃO DE 157 TABELA DE NOTAS
 A. O. Cópia de 10/12/12
 AUTENTICAÇÃO: Potência a Presidência
 deprostituição enviada pela para
 o primeiro processo do R.
 S. Paulo.
 157 01/12/2012
 Christiano Corvelho
 ESCRITVÃO AUTORIZADO
 CUSTAS CONTRA-RECEITA - R\$ 2,25

Gab: Cons. Paulo Tadeu
Folha 4346
Processo 15026/11
Carência

Financeiras, inclusive Banco do Brasil S/A, Caixa Econômica Federal, representação junto aos órgãos Públicos Municipais, Estaduais e Federais, Autarquias, Entidades Paraestatais, Órgãos do Poder Judiciário e outros."

4. Em razão das deliberações supramencionadas, os sócios resolvem consolidar o Contrato Social, alterando a cláusula que foi modificada por este instrumento, ratificando as demais e renumerando-as, quando necessário, passando este a vigorar com a seguinte nova redação:

**"CONTRATO SOCIAL
VIAÇÃO PIRACICABANA LTDA."**

CAPÍTULO I

Da Denominação Social, da Sede,
do Objeto e do Prazo de Duração.

CLÁUSULA 1ª. - A sociedade tem a denominação social de "VIAÇÃO PIRACICABANA LTDA.", e tem sede e foro na Cidade de Piracicaba, Estado de São Paulo, Estrada Antonio Abdalla, nº 235, Jardim Califórnia, CEP: 13424-700, podendo manter filiais, escritórios e representações em qualquer localidade no país ou no exterior, mediante deliberação dos sócios, atribuindo-lhes capital autônomo para os fins de direito.

Parágrafo Primeiro. - A sociedade possui as seguintes filiais:

GARAGENS:

1 - AMERICANA - SP

Rua Gildo Cía nº 110 - Nossa Senhora de Fátima - CEP 13465-000

CNPJ/MF nº. 54.360.623/0017-61



Gest. Cont. 43.44	Paulo Tadeu
Folha 1302611	
Processo	

2 - SÃO PAULO - SP

Rua Capitão Francisco Teixeira Nogueira, nº108 -Garagem - Água Branca - CEP 05037-030

CNPJ/MF nº 54.360.623/0018-42

3 - SANTOS - SP

Av. Rangel Pestana nº 475 - Jabaquara - CEP 11013-553

CNPJ/MF nº. 54.360.623/0022-29

4 - CUBATÃO - SP

Rua Ten Cel PM Geraldo Aparecido Corrêa nº 60 - Sítio Cafezal - CEP 11505-020

CNPJ/MF nº. 54.360.623/0025-71

5 - PRAIA GRANDE - SP

Rua B Ligação Elétrica nº 26.477 - Parte - Jardim Quietude - CEP 11718-145

CNPJ/MF nº. 54.360.623/0031-10

6 - SÃO VICENTE - SP

Rua Francisco Emílio de Sá Júnior nº 335 - Parte - Jockey Club - CEP 11360-150

CNPJ/MF nº. 54.360.623/0032-09

7 - UBERABA - MG

Avenida Jovita Pinheiro, 680 - Santa Maria, CEP 38045-764.

CNPJ/MF nº. 54.360.623/0039-77

AGÊNCIAS

1 - AMERICANA - SP

Rua Ítalo Boschero, nº. 220 - Campo Limpo - Terminal Rodoviário - CEP 13460-000

CNPJ/MF nº. 54.360.623/0003-66

CARTÓRIO DO 15º TABELÃO DE NOTAS
At. Dr. Carlos de Mello, 1855 Tel 3235100
AUTENTICAÇÃO: Autenticamos a presente cópia
conforme a tirada pela parte, conforme
fórmula apresentada.

S. Paulo, 07 JAN. 2013
15º
VALOR QUENTE
COM O SELLO DE
AUTENTICAÇÃO

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA
DEPARTAMENTO DE POLÍCIA CIVIL
AUTENTICAÇÃO
1059AQ698532

Gab. Coor.	Arquivo
Folha	1208611
Processo	1208611

RECIBO

2 - SANTA BÁRBARA DO OESTE - SP

Rua da Agricultura, nº. 3500 - Br. Loteamento Industrial - CEP 13450-000
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0004-47

3 - SÃO VICENTE - SP

Av. Capitão Mor Aguiar, nº. 631 - Guichê 3 A - CEP 11310-200
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0005-28

4 - SANTOS - SP

Praça dos Andradas, nº. 45 - guichê 32 - Terminal Rodoviário - CEP 11010-100
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0006-09

5 - PIRACICABA - SP

Rua Marechal Deodoro, nº. 1817 - Bairro dos Alemães - CEP 13416-580
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0007-90

6 - PIRACICABA - SP

Av. Armando Sales de Oliveira, nº. 2277 - Guichê 09 - Term. Rodov. - Centro
CEP 13400-010 - CNPJ/MF nº. 54.360.623/0008-70

7 - ABUAS DE SÃO PEDRO - SP

Praça dos Rouxinóis, s/n - Centro - CEP 13525-000
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0009-51

8 - SÃO PEDRO - SP

Avenida dos Imigrantes, s/n - Centro - CEP 13520-000
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0010-95

9 - SÃO PAULO - SP

Av. Cruzeiro do Sul, nº. 1800 - guichê 68 - Terminal Rodoviário - Santana
CEP 02030-000 - CNPJ/MF nº. 54.360.623/0011-76

CARTÓRIO DO 15º TABELÃO DE NOTAS
Av. Dr. Carlos de Mello, 1855 - Tel 2283.5100
AUTENTICADO: Autentico a Presente cópia
reproduzida em nome da parte, conforme
certificado de autenticidade.
S. Paulo
15º
07 JAN 2013
VALDO ROQUE
COO 0 Selo de
AUTENTICIDADE

Christiano Carvalho
TITULO AUTORIZADO
GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO
AUTENTICADO
1059AQ698534

Cart. Cons.	4349
Folha	29086/11
Process.	

10- NOVA ODESSA - SP

Av. Carlos Botelho, s/n - sala 2 - Centro - Terminal Rodoviário - CEP 13460-000
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0013-38

11- MONGAGUÁ - SP

Rua Lourdes Costa da Ponte, nº. 96 - Term. Rod. - Box 5 - Balneário Umuarama
CEP 11730-000 - CNPJ/MF nº. 54.360.623/0014-19

12 - SANTA BÁRBARA DO OESTE - SP

Rua do Ósmio, nº. 263 - Bairro Jardim Molton - CEP 13450-000
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0015-08

13 - ITANHAÉM - SP

Av. Rui Barbosa, s/n - Centro - CEP 11740-000
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0016-80

14 - PRAIA GRANDE - SP

Rua Valter José Alves, nº. 200 - V. Mirim - Terminal Rodoviário Tático - Box 28
CEP 11705-030 - CNPJ/MF nº. 54.360.623/0019-23

15 - SÃO VICENTE - SP

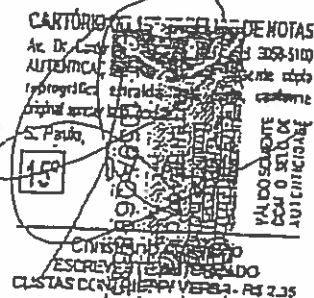
Av. Dep. Ulisses Guimarães, 310 - Loja 1 - Jardim Rio Branco - CEP 11013-201
CNPJ/MF nº 54.360.623/0023-00

16 - SANTOS - SP

Avenida Ana Costa, nº. 549 - loja 11 - 1º pavimento - Gonzaga - Santos/SP
CEP 11060-003 - CNPJ/MF nº. 54.360.623/0024-90

17 - SANTOS - SP

Praça dos Andradas, nº. 45 - Guichê 47 - Centro - CEP 11010-907
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0026-52



Genl: Com. Paulo Tadeu
Folha: 1360
Processo: 190456/11

20/05/11

18 - SÃO VICENTE - SP

Rua Frei Gaspar, 365 - lj 106 Shopping Brisamar - Centro - S Vicente
CEP 11310-060 - CNPJ/MF nº. 54.360.623/0027-33

19 - OSASCO - SP

Rua Erasmo Braga, nº. 1500 - Presidente Altino - CEP 06213-008
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0028-14

20 - SÃO BERNARDO DO CAMPO - SP

Rua Domingos João Ballotim, nº. 21 - Centro - Term. Rod. João Setti Guimarães 11
CEP 09720-030 - CNPJ/MF nº. 54.360.623/0029-03

21 - PRAIA GRANDE - SP

Av. dos Trabalhadores, s/nº - Tude Bastos - Terminal Rodoviário - Box 27
CEP 11726-000 - CNPJ/MF nº. 54.360.623/0030-39

22 - PRAIA GRANDE - SP

Rua Walter José Alves, nº. 200 - Sala 26 - Vila Mirim - CEP 11705-030
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0033-81

23 - SANTOS - SP

Rua Visconde de Embaré, s/n - Valongo - CEP 11010-240
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0034-62

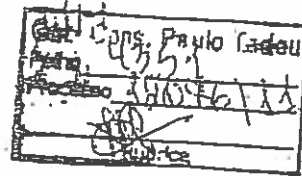
24 - SANTOS - SP

Avenida Vereador Álvaro Guimarães, 653 - Rádio Clube - CEP 11.088-181
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0035-43

25 - PRAIA GRANDE - SP

Av. dos Trabalhadores, s/nº - Terminal Rodoviário Tude Bastos - BOCA DO RIO DO 15º TABELÃO DE BOCA
CEP 11726-000 - CNPJ/MF nº. 54.360.623/0036-24

15/07/11 Christiano Carvalho ESCREVENTE AUTORIZADO CUSTAS CONTRIB. P/VERBA - R\$ 2,15



15/12/2013

h

26 - PERUÍBE - SP

Av. 24 de dezembro; 650 - Guichê 04 - Jd. São Luiz - CEP 11750-000
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0037-05

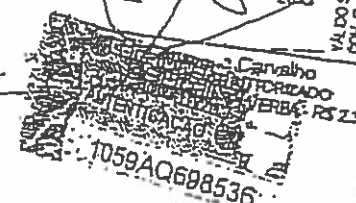
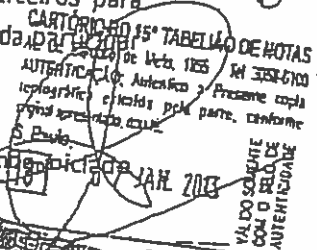
27 - CUBATÃO - SP

Av. Henry Borden, s/n, Loja Comercial nº 05 - Vila Santa Rosa, CEP 11515-000
CNPJ/MF nº. 54.360.623/0038-96

Parágrafo Segundo. - A cada estabelecimento filial, é atribuído um capital de R\$1,00 (um real) destacado do capital social exclusivamente para efeitos fiscais e registro próprio.

CLÁUSULA 2ª. - A sociedade tem como objeto principal o transporte rodoviário de passageiros, por meio de ônibus, microônibus e vans, sejam em linhas regulares ou sob forma de fretamento, em qualquer parte do território nacional ou internacional; prestação de serviços de transporte turístico de superfície previsto na legislação em vigor; transporte de passageiros no interior dos aeroportos; agenciamento de turismo e correlatos; venda de bilhetes de viagens para qualquer finalidade; venda de passagens aéreas; transporte coletivo urbano e suburbano com venda antecipada de Vales Transporte, Passes Público e Escolares; transporte rodoviário de cargas e encomendas em geral, inclusive de petróleo e seus derivados a granel; locação de veículos (não se trata de leasing); exploração de postos de serviços rodoviários com lavagem, lubrificação, borracharia, serviços de oficina em geral para atender veículos da sociedade e de terceiros; locação de equipamentos relacionados ao transporte; exploração por conta própria ou de terceiros, dos serviços de visualização de bens; locação de espaço em bens e locais fixos e móveis bem como em veículos em geral, próprios ou de terceiros para veiculação ou outros fins não proibidos por normas expressas; podendo ainda, em outras sociedades seja na qualidade de quotista ou acionista.

CLÁUSULA 3ª. - O prazo de duração da sociedade é indeterminado, tendo início em 15/12/2013.



Dat. Comp. Paulo Tadeu
 Folha 47/57
 Processo 10026151

607851

10

suas atividades em 07.01.1959.

CAPÍTULO II
Do Capital Social

CLÁUSULA 4ª - O capital social da sociedade é de R\$ 33.328.000,00 (trinta e três milhões e trezentos e vinte e oito mil reais), dividido em 33.328.000 (trinta e três milhões e trezentos e vinte e oito mil) quotas, no valor unitário de R\$1,00 (um real). totalmente subscritas e integralizadas em moeda corrente nacional, distribuído entre os sócios da seguinte forma:

SÓCIOS	QUOTAS	VALOR
COMPORTE PARTICIPAÇÕES S/A	33.327.999	33.327.999,00
GLARUS PARTICIPAÇÕES S/A	1	1,00
TOTAL	33.328.000	33.328.000,00

Parágrafo Único - A responsabilidade dos sócios é restrita ao valor de sua quota, mas todos respondem solidariamente pela integralização do capital social. C. sócios não respondem subsidiariamente pelas obrigações sociais.

CAPÍTULO III
Da Administração

CLÁUSULA 5ª - A administração da sociedade será exercida pelos Srs. (a) Maria Zélia Rodrigues de Souza Franca, brasileira, casada, diretora financeira, portadora da CI/RG nº 37.521.997-3 SSP/SP e inscrita no CPF/MF nº 442.337.286-04, domiciliada em São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, 04551-060; (b) Paulo Sérgio Coelho, brasileiro, casado, administrador, portador da CI/RG nº 37.521.997-3 SSP/SP e inscrita no CPF/MF nº 442.337.286-04, domiciliado em São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, 04551-060.

07 JAN 2015

Christiano Carvalho
 ESCRIVENTE AUTORIZADO
 OJISTAS CONTRIB. PI VERBA - RS 2

Gati. Cons. Paulo Tasso
 Folha 4793
 Processo 12046114
 2/11/2014

nº 426.172-MG e inscrito no CPF/MF nº 162.329.256-53, domiciliado em São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, Vila Olímpia, CEP 04551-060; e (c) José Efraim Neves da Silva, brasileiro, casado, administrador, portador da CI/RG nº 3.800.555-4 SSP/SP e inscrito no CPF/MF nº 080.434.698-49, domiciliado em São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Funchal, nº 551, 10º andar, Vila Olímpia, CEP 04551-060, que representarão a sociedade ativa, passiva, judicial ou extrajudicialmente, com amplos, gerais e ilimitados poderes de administração, podendo para tanto, sempre em conjunto de 02 (dois), praticar todos os atos e operações relativos ao objeto social, inclusive a aquisição ou alienação de bens do ativo permanente; emissão de cheques, notas promissórias e letras de câmbio, representação junto às Instituições Financeiras, inclusive Banco do Brasil S/A, Caixa Econômica Federal, representação junto aos órgãos Públicos Municipais, Estaduais e Federais, Autarquias, Entidades Paraestatais, Órgãos do Poder Judiciário e outros.

Parágrafo Primeiro. - A destituição dos sócios ora nomeados administradores somente se operará pela aprovação de quotistas representando a maioria do capital social.

Parágrafo Segundo. - Poderão os sócios nomear administradores estranhos, observado o quorum mínimo estabelecido no artigo 1.061 do Código Civil.

Parágrafo Terceiro. - Os administradores receberão um "pró-labore" mensal, a ser precisamente fixado em reunião de quotistas.

Parágrafo Quarto. - A sociedade não possuirá Conselho Fiscal.

Parágrafo Quinto. - Ficam os administradores dispensados de prestar caução para garantir seus atos administrativos.

CLÁUSULA 6ª. - As procurações outorgadas pela sociedade o serão pelos administradores em conjunto de 2 (dois) e, além de mencionarem explicitamente os poderes conferidos, deverão, com exceção daquelas para fins judiciais, conter a seguinte cláusula: "Revogada por este instrumento".

CAVALCANTE E TABELA DE PREÇOS
EXP. 14112022 de 10/01/2022
HUMBERTO CARVALHO
Tecnologia Aplicada pela Prática
S. Paulo
15º 07 JAN 2022
CHRISTIANO CARVALHO
ESCREVENDO CARVALHO
CUSTAS CONTR. PI VERBA - R\$ 2,25

Carta: Carta. Paulo Tadeu
Folha: 13/14
Processo: 305561-13

INTERESSE

12

de validade limitado.

Parágrafo Primeiro. - Os procuradores assinarão isoladamente, exceto quando se tratar de operações com instituições financeiras, públicas ou privadas, relativas à emissão ou endosso de cheques e transferências de numerários entre contas correntes da mesma titularidade, quando se torna obrigatória a assinatura em conjunto com outro procurador independente de ordem. Todavia, para contrair ou renovar empréstimos, adquirir ou alienar ativos móveis e imóveis, participações societárias, transferências ou amortizações, permissões e concessões adjudicadas à sociedade, é obrigatória a assinatura de um dos administradores indicados acima.

CLÁUSULA 7ª. ~~São expressamente vedados, sendo nulos e inoperantes com~~ relação à sociedade, os atos de qualquer dos sócios, administradores, diretores, procuradores ou funcionários que a envolverem em obrigações relativas a negócios ou operações estranhos ao objeto social, tais como fianças, avais, endossos ou quaisquer outras garantias em favor de terceiros.

CAPÍTULO IV Das Deliberações

CLÁUSULA 8ª. - Para as alterações deste contrato será necessária a aprovação dos quotistas representando, no mínimo, 3/4 (três quartos) de capital social.

CLÁUSULA 9ª. - As deliberações dos sócios serão tomadas em reunião, devendo a mesma ser convocada sempre que o interesse social exigir, por qualquer dos sócios, em primeira convocação, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, e em segunda convocação, com antecedência mínima de 2 (dois) dias, mediante carta com aviso de recebimento, contendo necessariamente a data, horário, local da reunião e respectiva ordem do dia.

Parágrafo Primeiro. - As reuniões serão realizadas na sede social.

CARTÓRIO DO 1º TABELÃO DE NOTAS
Av. Dr. Carlos de Mello, 1855 - 13º andar - Jd. Paulista
IDENTIFICAÇÃO: 005561-13
Data: 07 JAN 2013
Hora: 14:00
Assinatura: [assinatura]
Rubrica: [rubrica]
CUSTAS: 1059,00
1059,00

19086

12

impossibilidade de realização da reunião na sede social, a convocação indicará com clareza o lugar da reunião, que em nenhum caso será fora da municipalidade da sede.

Parágrafo Segundo. - Será necessária, para a instalação da reunião, em primeira convocação, a presença de quotistas representando, no mínimo, o quorum necessário para a deliberação das matérias constantes da ordem do dia e, em segunda convocação, com qualquer número de sócios. As deliberações dos sócios serão tomadas de acordo com os quoruns estabelecidos no artigo 1.076, combinado com o artigo 1.071 do Código Civil.

Parágrafo Terceiro. - Os sócios deverão reunir-se ao menos uma vez por ano, nos 4 (quatro) meses seguintes ao término do exercício social, para deliberar sobre o balanço patrimonial e o de resultado econômico, os quais se encontrarão sobre a mesa de trabalho para apreciação, oportunidade em que, após feitas as deduções legais, os lucros apurados, ou os prejuízos verificados, serão distribuídos ou suportados pelos sócios, na proporção de suas quotas, mediante deliberação dos sócios representando a maioria do capital social.

CAPÍTULO V

Do Exercício Social e Da Escrituração

CLÁUSULA 10ª. - O exercício social coincidirá com o ano civil.

CLÁUSULA 11ª. - Em 31 de dezembro de cada ano serão elaborados o inventário, o balanço patrimonial e o balanço de resultado econômico.

Parágrafo Primeiro. - Também poderão ser levantados inventários ou balanços mensais, bimestrais, trimestrais, semestrais ou em períodos menores.

Parágrafo Segundo. - Os lucros apurados em balanço ficarão suspensos até a posterior deliberação dos administradores, podendo ser distribuídos como dividendos.

CARTÓRIO DO 15º TABELÃO DE NOTAS
Ar. D. Cartório de Nota. 19086/11
AUTENTICAÇÃO: Autentica o presente documento
improprático e irregular pela parte constante
S. Paulo
17 JAN. 2013
VALDO RUIZ DE LIMA
AUTENTICADOR

1059AQ698541

(S) Cont. 2/10/70
 Form 4466
 Processed 12/20/70
 (S)

transferidos para Reservas de Lucros, de Inversões Especiais ou Renovação de Frota. Os prejuízos da sociedade serão suportados pelos sócios proporcionalmente às suas quotas do capital social.

CAPÍTULO VI

Das Disposições Gerais

CLÁUSULA 12ª. - Qualquer sócio que desejar transferir ou de qualquer forma alienar as quotas representativas do capital social de que seja proprietário (a "Parte Ofertante"), direta ou indiretamente, seja a outros sócios ou a quaisquer terceiros, deverá antes oferecê-las aos demais sócios (as "Partes Ofertadas", sendo cada qual uma "Parte Ofertada") (o "Direito de Preferência"), mediante notificação escrita, da qual deverá constar o número de quotas que a Parte Ofertante deseja alienar e os termos e condições para tal alienação (as "Quotas Ofertadas") (a "Notificação de Oferta").

Parágrafo Primeiro. - No prazo de 15 (quinze) dias contados do recebimento da Notificação de Oferta, as Partes Ofertadas deverão notificar a Parte Ofertante, por escrito, de seu interesse ou não em adquirir a totalidade das Quotas Ofertadas (a "Contra-Notificação de Oferta"). Serão consideradas válidas apenas as Contra-Notificações de Oferta para aquisição da totalidade das Quotas Ofertadas. O não envio da Contra-Notificação de Oferta por uma Parte Ofertada, no prazo estabelecido nesta CLÁUSULA, será considerado como renúncia tácita a seu respectivo Direito de Preferência.

Parágrafo Segundo. - Na hipótese de nenhuma Parte Ofertada apresentar uma
Contra-Notificação de Oferta, a Parte Ofertante estará livre para alienar,
Ofertadas, desde que nos mesmos termos e condições da Notificação de Oferta,
concluir o negócio em 15 (quinze) dias, contados da expiração do prazo para
Contra-Notificação de Oferta.

Parágrafo Terceiro. - Na hipótese de recebimento de uma Contra-Notificação, a Oferta pela Parte Ofertante, esta e a(s) respectiva(s) Parte(s) Ofertada(s) terá(ão) validade por prazo determinado, a ser estabelecido em contrato.

Calb. Cons. Paulo Tadeu
Foto 4364
Processo 302614
Assinatura

15

dias para concluir o negócio. Tendo sido recebida mais de uma Contra-Notificação de Oferta, as respectivas Partes Ofertadas comprarão a totalidade das Quotas Ofertadas na proporção de suas participações no capital da sociedade, descontadas as participações da Parte Ofertante e de qualquer Parte Ofertada que não tenha apresentado Oferta.

Parágrafo Quarto. - Será ineficaz em relação à sociedade, a cessão ou transferência de quotas feitas com infração às regras estabelecidas nesta CLÁUSULA.

CLÁUSULA 13ª. - Na hipótese de falecimento, extinção, impedimento e/ou exclusão de qualquer um dos sócios, a sociedade não se dissolverá, continuando suas atividades com os herdeiros e/ou sucessores respectivos.

Parágrafo Primeiro. - Não havendo acordo nesse sentido, os haveres do sócio falecido, extinto, impedido ou excluído, apurados em balanço especialmente levantado na ocasião, serão pagos a seus herdeiros e/ou sucessores, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, em 24 (vinte e quatro) prestações mensais, sem qualquer incidência de juros ou correção monetária, devendo o capital social sofrer a correspondente redução, salvo se os demais sócios suprirem o valor correspondente às quotas detidas pelo sócio falecido, extinto, impedido ou excluído.

Parágrafo Segundo. - Aplicar-se-á o disposto no parágrafo anterior no caso de pagamento da quota do sócio dissidente.

CLÁUSULA 14ª. - A sociedade será dissolvida de pleno direito quando ocorrerem quaisquer das causas previstas no art. 1.044 do Código Civil Brasileiro.

Parágrafo Único. - Em caso de liquidação ou dissolução da sociedade, o liquidante será nomeado por deliberação da maioria dos presentes em reunião convocada para esse fim. Nessa hipótese, os haveres da sociedade serão empregados na liquidação das obrigações e o remanescente, se houver, rateado entre os quotistas na proporção de suas participações.

15

07 JAN 2008

Christiano Carvalho
ESCREVENTE AUTORIZADO
CUSTA CONTRA. FV VERBA - R\$ 2,15

Gab. Cons. Paulo Tadeu
 Folha 0358
 Processo 19026/11
 16

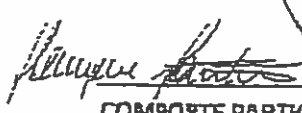
número de quotas que cada um possuir, conforme balanço especialmente levantado.

CLÁUSULA 15ª. - Esta sociedade será supletivamente regida pelas normas da sociedade anônima.

CLÁUSULA 16ª. - O foro da Cidade de Piracicaba, Estado de São Paulo é o competente para dirimir quaisquer dúvidas ou controvérsias decorrentes do presente instrumento.

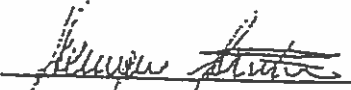
E, por estarem assim certas e ajustadas, assinam as partes o presente instrumento de 40ª Alteração do Contrato Social, em 3 (três) vias de igual forma e teor, na presença das 2 (duas) testemunhas abaixo assinadas.

Piracicaba (SP), 10 de setembro de 2012.


COMPORTE PARTICIPAÇÕES S/A
 Henrique Constantino Joaquim Constantino Neto


GLARUS PARTICIPAÇÕES S.A.
 Maria Zélia Rodrigues de Souza França Paulo Sérgio Coelho

Administradores Retirantes:


 Henrique Constantino


 Ricardo Constantino

CARTÓRIO DO 1º TABELÃO DE J. C.
 Av. Dr. Carlos de Mello, 1855 - 13020-000
 AUTENTICAÇÃO: Atestamos a fidedignidade da
 reprodução desta cópia pelo 1º Tabelião de J. C.
 S. Paulo
 15/ 07 JAN 2013
 Christiano Carvalho
 ESCRIVÃO AUTORIZADO
 CUSTAS CONTR. PI VERBA - R\$ 2,35

Gal: Cons. Paulo Fedeu
 Pcia: 4339
 Processo: 8202611
 15/08/2015

17

Joaquim Constantino Neto

Constantino de Oliveira Junior

Administradores Ingressantes:

Maria Zélia Rodrigues de Souza França

Paulo Sérgio Coelho

José Efraim Neves da Silva

Testemunhas:

1- [Assinatura]
 Nome: [Assinatura]
 CPE: 234.670.993.55
 RG: 27.621.610.1.54154

2- [Assinatura]
 Nome: ANA E. FANGONIELLE
 CPF: 324.536.945-46
 RG: 30 EES 098-7 SSP/SP



SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO
 ECONÔMICO, CIENTIA E TECNOLOGIA
 JUNTA COMERCIAL DO ESTADO
 DE SÃO PAULO

CERTIFICADO O REGISTRO
 SOB O NÚMERO 473.826/12-4
 GISELA SIMONE DESCHIN
 SECRETARIA GERAL



(folha de assinaturas da 43ª alteração do contrato social da Viação Piracicabana Ltda.)

CARTÓRIO DE REGISTRO DE EMPRESAS
 Av. Dr. Carlos de Faria, 100 - Jd. Iguatemi
 AUTENTICAÇÃO: Este documento é uma
 reprodução fiel do original, conforme
 original arquivado no Cartório.
 S. Paulo, 15 de Agosto de 2015
 15/08/2015
 0860
 2015
 Cristiano Carvahio
 ESCRIVÃO AUTORIZADO
 CUSTAS: R\$ 2,35

Relação das Bacias.

Pesquisar...



INÍCIO INSTITUCIONAL SERVIÇOS INFORMAÇÕES TRANSPORTES NOTÍCIAS GALERIA SALA DE IMPRENSA

Licitação do Novo Sistema de Transporte Público Coletivo

Regiões atendidas pelas bacias que estão sendo licitadas:

Bacia 1

Brasília, Sobradinho, Planaltina, Cruzeiro, Sobradinho 2, Lago Norte, Sudoeste/Octogonal, Varjão e Fercal

Frota: 417 ônibus

Situação: Já licitada e com contrato assinado - Vencedora: Viação Piracicabana

Bacia 2

Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way, Santa Maria, São Sebastião e Gama

Frota: 640 ônibus

Situação: Já licitada e com contrato assinado - Vencedora: Viação Pioneira

Bacia 3

Núcleo Bandeirante, Samambaia, Recanto das Emas e Riacho Fundo 1 e 2

Frota: 483 ônibus

Situação: Já licitada - Vencedora: HP-ITA

Bacia 4

Parte de Taguatinga e do Park Way, Celândia, Guará e Águas Claras

Frota: 464 ônibus

Situação: Já licitada - Vencedora: Auto Viação Marechal

Bacia 5

SIA, SCIA, Vicente Pires, Celândia (ao norte da Av. Hélio Prates), Taguatinga (ao norte da QNG 11) e Brazlândia

Frota: 576 ônibus

Situação: Já licitada e com contrato assinado - Vencedora: Expresso São José

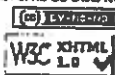
**Horários
dos ônibus**Passo Livre
Estudantil**DF TRANS MOVEL**

DFTransOficial

Editais para concessão do serviço básico (Secretaria de Transportes)

VOCÊ ESTÁ AQUI: Início » Informações » Acompanhamento da licitação do Novo STPC

Transporte Urbano do Distrito Federal
SAIN - Estação Rodoferrviária - Ala Sul - Sobreloja - CEP: 70.631-900
Telefone: (61) 3043-0401 | E-mail: ouvidoria.dftrans@dftrans.df.gov.br
2013 Governo do Distrito Federal

<http://www.df.gov.br>*Paula*

Procuração Outorgada da Empresa Marechal.

PROCURAÇÃO

Outorgante: AUTO VIAÇÃO MARECHAL LTDA, pessoa jurídica de direito privado, com sede na Município de Curitiba, Paraná, na Rua Tapajós, nº 55, Bairro Santa Raimunda, inscrita no CNPJ sob nº 26.557.062/0001-04, neste ato representada por seus administradores Marco Antônio Gulin, portador do RG nº 969.654-2 SSP/PR e inscrito no CPF nº 186.423.579-91 e Delfino José Gulin, portador do RG nº 411.996 SSP/PR e inscrito no CPF nº 003.068.949-04.

Outorgado(s):

Guilherme de Salles Gonçalves, brasileiro, separado judicialmente, advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob o número 21.969; Carlos Henrique de Mattos Sabião, brasileiro, casado, advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob o nº 36.544; Satcha Breckenfeld Reck, brasileiro, casado, advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob o nº 98.088; Natália Pereira Cordeiro Ritzke, brasileira, solteira, advogada inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob o nº 50.664; Nathalia Lima Barreto, brasileira, solteira, advogada inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob o nº 56.631; Emerson Gabardo, brasileiro, solteiro, advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob o nº 25.736; Danielle Wardowski Cintra Martins, brasileira, casada, advogada inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob o nº 57.151; Gabriela da Silva Batista Lopes, brasileira, solteira, advogada inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob o nº 54.622; Carolina Pinto Coelho, brasileira, casada, advogada, inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil sob o nº 38.430.

Todos pertencentes à Sociedade de Advogados Guilherme Gonçalves & Advogados Associados, CNPJ nº 05.960.252/0001-86, com endereço na Rua Visconde do Rio Branco, 1358, 10º andar, Curitiba/PR, Telefone (41) 3075-5379.

Poderes: Amplos, gerais e limitados, inclusive os da cláusula "ad iudicium". E mais para representar o(s) Outorgante(s) em Juízo ou fora dele, para propor e contestar ações que julgarem convenientes, negociações, procedimentos administrativos, representação está igualmente válida perante autoridades administrativas e policiais, podendo firmar acordos, assumir compromissos, dar e receber quitação, levantar depósitos de qualquer natureza, transigir, retirar guias em execução em nome do outorgante, desistir da demanda, praticando, enfim, todos os atos que julgarem necessários ao fiel desempenho deste mandato na defesa dos interesses do(s) Outorgante(s), junto ou separadamente e independente da ordem de colocação de seus nomes, podendo, inclusive, substabelecer com ou sem reserva de poderes. O(s) outorgante(s) não poderão se valer de qualquer das prerrogativas

000110
FR

00027

Documento assinado digitalmente, conforme MP nº 2.200-2/2001, Lei nº 11.419/2006, regulamentar PJOPM 6RHK6 VMB8C PCTDD
Validação desde em <http://portal.jbr.jus.br/projud> - Identificador: PJOPM 6RHK6 VMB8C PCTDD

anteriormente descritas sem o consentimento dos outorgados, em especial transigir, dar quitação e firmar acordos. Este instrumento tem a especial finalidade de defender os interesses da Outorgante na propositura de medidas judiciais visando o cumprimento das cláusulas, condições e obrigações dos Contratos Administrativos resultantes da Concorrência Pública nº 066/2009, da URBS - Urbanização de Curitiba S.A.

RENUMERADO

Curitiba, 14 de novembro de 2012.

000278


ALTO FIDELIDADE MARÉCHAL LTDA

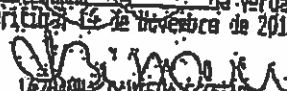
Marco Antonio Gulin e Deigo José Gulin

OUTORGANTE

TABELIONATO BACELLAR
Distrito do Bacacheri
ROGERIO FORTUGAL BACELLAR - TABELIAO

Reconheço a(s) firma(s) de:
[CÓPIA] - MARCO ANTONIO GULIN.....
[CÓPIA] - DEIGO JOSE GULIN.....
por SEMELHANÇA

Em testemunho da verdade.
Curitiba, 14 de novembro de 2012


ROGERIO FORTUGAL BACELLAR
TABELIAO


CURITIBA - PR
Nº 120203

Documento assinado digitalmente, conforme MP nº 2.200-2/2001, Lei nº 11.419/2006, regulamentada pelo Decreto nº 7.713/2011, de 17/06/2011. Validade do documento: 14/11/2012. Identificador: FJ8PM.6RNK8-V488C PCF0E

4f

Procuração do Grupo
Constantino para o
Advogado Sacha
Reck.

Wf



Grande Bauru

PROCURAÇÃO "AD JUDICIA"

TRANSPORTE COLETIVO GRANDE BAURU LTDA, empresa com sede na Rua Sérgio Arcângelo, 3-01/C, Jd. Nicéia, nesta cidade e comarca de Bauru/SP, devidamente inscrita no CNPJ sob nº 10.554.840/0001-50, neste ato representada pelo Sr. José Antonio Jacomelli, Administrador de Empresas, residente e domiciliado na cidade de Bauru/SP, à Rua João Croce, Lt 10, Qd C, portador da cédula de identidade nº 16.848.527-8 e do CPF nº 043.198.908-76, nomeia a constitui como procuradores, Guilherme de Salles Gonçalves, brasileiro, casado, advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob nº 21.989; Sacha Breckenfeld Reck, brasileiro, casado, advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob o nº 38.083; Nahima Peron Coelho Razuk, brasileira, solteira, advogada inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob nº 39.669; Emerson Gabardo, brasileiro, solteiro, advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob nº 25.736; Danielle Wardowski Cintra Martins, brasileira, casada, advogada inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob nº 57.151; Igor Gomes Rocha, brasileiro, solteiro, advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional do Paraná, sob nº 58.067; Nathalia Lima Barreto, brasileira, solteira, advogada, inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil sob o nº 56.631; Gabriela da Silva Batista Lopes, brasileira, solteira, advogada, inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil sob o nº 54.622. Todos pertencentes à Sociedade de Advogados Guilherme Gonçalves & Advogados Associados, CNPJ nº 05.960.252/0001-86, com endereço na Rua Visconde do Rio Branco, nº 1358, 10º andar, Curitiba - PR, Telefone (41) 3075-5379. E Dr. Cristiano de Souza Mazeto, brasileiro, advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seccional São Paulo, sob o nº 148.760, com escritório profissional localizado à Rua Rafael Ottaiano, nº 130, CEP 17519-040, Marília, São Paulo, Telefone (14) 3422-5747, a quem confere amplos poderes de representação para o foro em geral, com a cláusula "ad judicium", em qualquer Juízo, Instância ou Tribunal, podendo desistir, transigir, prestar declarações, podendo receber citação, agindo em conjunto ou separadamente, podendo ainda substabelecer esta em outrem, com ou sem reservas de iguais poderes, dando tudo por bom, firme e valioso, especialmente para representar nos nação Ordinária, Com Pedido de Antecipação de Tutela, nº de Ordem 292/2011, ajuizada pela Empresa de Auto Ônibus Botucatu Ltda. perante a Vara da Fazenda Pública da Comarca de Marília/SP que visa a reforma e a anulação dos atos administrativos decorrentes da Concorrência Pública nº 023/2010.

Bauru, 05 de janeiro de 2.012.

TRANSPORTE COLETIVO GRANDE BAURU LTDA

José Antonio Jacomelli
Administrador Executivo

TRANSPORTE COLETIVO GRANDE BAURU LTDA.

Rua Sérgio Arcângelo, 3-01 - Jardim Nicéia - Bauru - SP - CEP 13.047-430
Fone: (14) 4009-1700 - Site: www.grandebauru.com.br
CNPJ 10.554.840/0001-50



JUCESP 11-4
0.648.486/11-4
1953
1951 1982

TRANSPORTE COLETIVO GRANDE BAURU LTDA.
SINGULAR NIRE 35222982483 CNPJ 10.554.840/0001-50

TERCEIRA ALTERAÇÃO DE CONTRATO SOCIAL ALTERAÇÃO

Súmula: a) Substituição de Administrador Conselheiro
b) Consolidação Contratual

Pelo presente instrumento de alteração de contrato social, os abaixo assinados, (a) MAX EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES S/A, sociedade por ações, com sede na cidade de Presidente Prudente, Estado de São Paulo, à Avenida Manoel Goulart, 2007 - Vila Santa Helena, CEP 19.025-240, com Contrato Social de Constituição arquivado na Junta Comercial do Estado de São Paulo - JUCESP, em sessão de 28/01/ 1986, sob NIRE 35900327951 e ato de transformação para sociedade por ações em sessão de 27/12/05, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ sob nº 76.467.224/0001-70, neste ato representada pelos seus acionistas e administradores os Senhores PAULO SÉRGIO BONGIOVANNI, brasileiro, casado em regime de comunhão parcial de bens, empresário, domiciliado na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, à Av. Pacaembu, nº 1.079, Bairro Pacaembu, CEP 01234-001, portador da Cédula de Identidade de Registro Geral - CIRG nº 8.411.120 SSP/SP e inscrito no Cadastro de Pessoa Física - CPF sob o nº 051.061.748-48 e CELSO MITSURU OISHI, brasileiro, casado em regime de comunhão parcial de bens, empresário, residente e domiciliado na cidade de Presidente Prudente, Estado de São Paulo, à Alameda Ana Maia Eugênio, nº 555, Parque Residência Damha 1, Jardim Alto da Boa Vista, CEP 19.053-360, portador da Cédula de Identidade de Registro Geral - CIRG nº 8.756.806 SSP/SP e inscrito no Cadastro de Pessoa Física - CPF sob o nº 005.030.128-40; (b) COMPORTE PARTICIPAÇÕES S.A., sociedade por ações, com sede na Cidade de São Bernardo do Campo, Estado de São Paulo, à Avenida Dom Jaime de Barros Câmara, nº 300, sala 9, Bairro Planalto, CEP 09.895-400, com Contrato Social de Constituição firmado em 10/05/2002 e arquivados na Junta Comercial do Estado de São Paulo - JUCESP, sob NIRE 35.300.191.293, por despacho em sessão 10/06/2002, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ sob nº 05.169.726/0001-76, neste ato representada por seus acionistas e administradores, os Senhores JOAQUIM CONSTANTINO NETO, brasileiro, empresário, casado em regime de comunhão parcial de bens, domiciliado na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, à Rua Funchal, nº 551, 10.º Andar, Vila Olímpia, CEP 04.551-060, portador da Cédula de Identidade de Registro Geral - CIRG nº 17.365.750 SSP/SP e inscrito no Cadastro de Pessoa Física - CPF sob o nº 084.864.028-40 e RICARDO CONSTANTINO, brasileiro, empresário, casado em regime de separação total de bens, domiciliado na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, à Rua Funchal, nº 551, 10.º Andar, Vila Olímpia, CEP 04551.060, portador da Cédula de Identidade de Registro Geral - CIRG nº 671.071 SSP/DF e inscrito no Cadastro de Pessoa Física - CPF sob o nº 545.988.806-10.; (c) PMG PARTICIPAÇÕES LTDA, sociedade empresária, estabelecida na cidade de Londrina, Estado do Paraná, à Rua Messias Wilmar de Souza, nº 756, Sala 03, Vila Recreio, CEP 86.025-780, com Contrato Social de Constituição firmado em 20/01/2001 e arquivado na Junta Comercial do Estado do Paraná - JUCEPAR, em sessão de 10/04/2001, sob NIRE 412.045.430-4 e sétima (7ª) e última alteração contratual registrada sob nº 20075053586, em 20/11/2007 inscrita no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ sob nº 04.396.020/0001-84; neste ato representada pelos sócios administradores Senhora MARA CAROLINA COELHO CONSTANTINO, brasileira, empresária e arquiteta, solteira, residente e domiciliada na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, à Rua da Paz, nº 470, apto 112, Centro, CEP 80.060-160, com registro profissional CREA/PR nº 76774/D, portadora da Cédula de Identidade de Registro Geral - CIRG nº 30.655.346-6 SSP/SP, inscrita no Cadastro de Pessoa Física - CPF sob nº 277.822.178-65 e Senhor PEDRO PAULO COELHO CONSTANTINO, brasileiro, empresário, casado em regime de separação total de bens, residente e domiciliado na cidade de Maringá, Estado do Paraná, à Rua Arthur Thomas, 10 Apto. 701, Centro, CEP 87.013-250, portador da Cédula de Identidade de Registro Geral - CIRG nº 33.848.321-1 SSP/SP e inscrito no Cadastro de Pessoa Física - CPF sob o nº 216.055.873-65; sócios titulares da totalidade das quotas de capital da TRANSPORTE COLETIVO GRANDE BAURU LTDA., sociedade empresária, concessionária de serviço de transporte público, com sede na cidade e comarca de Bauru, Estado de São Paulo, à Rua Sérgio Arcângelo, nº 3-1C - Sala 1 - Jardim Nicéia - CEP 17.047-430, com Contrato Social de Constituição firmado em 08/12/2008, registrado sob NIRE 35222982483, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ sob nº 10.554.840/0001-50, resolvem de comum acordo e na melhor forma de direito, alterar o Contrato Social em vigor, e de PROTESTO DE BOM FÉ, cláusulas e condições a seguir enumeradas:

Carlos Roberto Felício - Tabelião
AUTENTICAÇÃO
Em presença da replicante conforme
contado do que deu fé.
27 DEZ 2011
Sandra Perleia Zulani
C. M. de Morais Dias

Notas Taquigráficas da CPI de Curitiba – PR.



Câmara Municipal de Curitiba

ATAS DAS REUNIÕES

ATA DA QUARTA REUNIÃO
ORDINÁRIA DA COMISSÃO
PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DO
TRANSPORTE COLETIVO DE
CURITIBA

Ata da 4ª Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo, realizada no dia vinte e cinco de julho de dois mil e treze, às quatorze horas e trinta minutos, sob a presidência do Vereador Jorge Bernardi, Presidente.- Foi declarada aberta a reunião, com a presença dos Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Valdemir Soares, Serginho do Posto, Chico do Uberaba, Geovane Fernandes, Mauro Ignacio, Chicarelli, Cristiano Santos, Professora Josete e Noemia Rocha.- A Mesa achava-se composta pelos Vereadores: Jorge Bernardi, Presidente da CPI; Serginho do Posto, Vice-Presidente; Bruno Pessuti, Relator; Valdemir Soares, Vice-Relator e Chico do Uberaba, membro integrante da CPI; e pelos representantes do Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana (Setransp), Engenheiro Antonio José Vellozo, Doutor Sacha Breckenfeld Reck, Advogado.- Em seguida, passou-se à deliberação dos requerimentos encaminhados à Comissão, os quais foram lidos, votados e aprovados.- O Relator procedeu a leitura de Ofício recebido do Senhor Roberto Gregório da Silva Junior, Presidente da Urbs.- Foi concedida a palavra ao Senhor Dante Gulim, Presidente do Sindicato das Empresas do Transporte Coletivo, que apresentou algumas sugestões debatidas pelo Setransp para melhorias no Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba e colocou-se à disposição da Comissão para quaisquer esclarecimentos.- Em seguida, foi dado início aos depoimentos.- O Doutor Sacha Breckenfeld Reck fez uma explanação sobre a tarifa técnica do Transporte Coletivo da Cidade de Curitiba.- Os convidados Engenheiro Antonio José Vellozo e Doutor Sacha Breckenfeld Reck foram arguidos pelos Vereadores: Jorge Bernardi e Bruno Pessuti.- Foi suspensa a Sessão para que a Deputada do Distrito Federal Celina Leão, procedesse a entrega de documentação sobre o Transporte Coletivo do Distrito Federal.- Reaberta a Reunião, continuaram arguindo os convidados, os Vereadores: Valdemir Soares, Chicarelli, Professora Josete, Serginho do Posto, Noemia Rocha e Chico do Uberaba.- O Senhor Presidente agradeceu a presença dos convidados e dos presentes à Reunião, convocando outra, para quinta-feira, dia 1º de agosto, às nove horas e encerrou a reunião.- Do que para constar, nós, Jacqueline Machado Durand e Maria Inês Wrubel, Redatoras, lavramos a presente Ata, a qual depois de lida, será assinada pelos Vereadores integrantes da Comissão.

4

(M) ATA DA REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DO TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA, CONVOCADA PARA APURAR POSSÍVEIS IRREGULARIDADES NO TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA, REALIZADA NO DIA 25 DE JULHO DE 2013, SOB A PRESIDÊNCIA DO VEREADOR JORGE BERNARDI, PRESIDENTE.

Às 14h25min, inicia-se a reunião.

O SR. PRESIDENTE:- Invocamos as bênçãos de Deus para declararmos aberta a reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga irregularidades no transporte coletivo de Curitiba, com a presença dos seguintes Srs. Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Chico do Uberaba, Chicarelli, Mauro Ignácio, Geovane Fernandes, Valdemir Soares, Noemia Rocha, Serginho do Posto, Cristiano Santos e Professora Josete; com ausências justificadas dos Vereadores Paulo Rink e Toninho da Farmácia. Antes de passarmos à votação das proposições que estão na Mesa, gostaria de informar a esta Casa que esta Comissão Parlamentar de Inquérito está fazendo um trabalho sério. Nós temos a incumbência desta Casa, que tem trezentos e vinte anos de existência e que desde os seus primórdios sempre foi considerada a Casa dos homens bons desta Cidade, homens e mulheres de boa índole, e o esforço de todos os treze Vereadores que compõem esta CPI é esclarecer todos os fatos que são objetos desta Comissão Parlamentar de Inquérito, começando pela investigação sobre o lucro, os indícios de lucro excessivo das empresas, indícios de irregularidades no processo licitatório, indícios de irregularidades na tarifa do transporte coletivo e indícios de irregularidades também no recolhimento do Imposto Sobre Serviços. E o empenho desta presidência, e não tenho dúvidas de que é o empenho dos treze Vereadores, de todos os partidos, será no sentido de esclarecer os fatos. Disse isso na primeira reunião e reitero hoje: a CPI não tem por objetivo julgar e punir ninguém, a Comissão Parlamentar de Inquérito é um instituto democrático previsto na nossa Constituição Federal e tem como objetivo investigar irregularidades no âmbito da administração pública. Quem processa, quem julga, é o Poder Judiciário, nós apenas investigamos. E aqueles que trabalham para que esta CPI não obtenha resultados, certamente, no final dos trabalhos, ficarão decepcionados, porque o esforço de todos nós aqui e de toda a comunidade curitibana é que atinjamos os objetivos, ou seja, que possamos dar total transparência a todos os atos e principalmente a todo o processo que é objeto desta CPI. Passo, agora, a palavra ao nosso Relator, Vereador Bruno Pessuti, para que ele possa ler os documentos que chegaram até esta Casa.

O SR. BRUNO PESSUTI:- (Lê) Requerimento do Vereador Valdemir Soares solicitando à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo a especificação de como foram utilizados os chassis Volvo. Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que a Urbanização de Curitiba S/A, Urbs, especifique o motivo pelo qual foram utilizados apenas cem



ônibus com o chassi Volvo para os biarticulados. Especifique também porque os trezentos ônibus restantes não foram utilizados, ou se foram utilizados para outra categoria de ônibus que não os biarticulados.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Para discutir, com a palavra o Vereador Valdemir Soares.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Sr. Presidente, os requerimentos vão ser votados um por um, agora, nesse primeiro período, antes dos trabalhos. Esse requerimento, nobre Relator, é de autoria de quem?

O SR. BRUNO PESSUTI:- É o seu requerimento.

O SR. VALDEMIR SOARES:- O senhor poderia repetir, eu estava respondendo um e-mail no momento.

O SR. BRUNO PESSUTI:- É referente à utilização dos chassis volvo nos biarticulados. O senhor quer que eu leia na íntegra novamente?

O SR. VALDEMIR SOARES:- Por favor.

O SR. BRUNO PESSUTI:- (Lê) Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que a Urbanização de Curitiba S/A, Urbs, especifique o motivo pelo qual foram utilizados apenas cem ônibus com o chassi Volvo para os biarticulados. Especifique também porque os trezentos ônibus restantes não foram utilizados, ou se foram utilizados para outra categoria de ônibus que não os biarticulados.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Pode colocar em votação, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE:- Encerrada a discussão, em votação. (Pausa). APROVADO.

O SR. BRUNO PESSUTI:- (Lê) Requerimento do Vereador Chicarelli solicitando à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte a cópia dos documentos fiscais, desde dezembro de 2012, da empresa que gerencia o transporte coletivo na capital, a Urbs. Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte a cópia dos documentos fiscais, desde dezembro de 2012, da empresa que gerencia o transporte coletivo na capital, a Urbs. Esses documentos seriam o descritivo com valores e cópia das notas fiscais dos gastos mensais de custeio da Urbs. Esses documentos podem ser chamados de: Livro Caixa, Livro de despesas, Livro Razão.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Para discutir, com a palavra o Vereador Chicarelli.

O SR. CHICARELLI:- Boa tarde a todos. Eu acho, Jorge, que cada Vereador vai ter um enfoque, embora trabalhemos em grupo. Mas o Vereador aqui vai ficar cobrando ou analisando com todo o empenho, e isso eu espero até varar madrugadas, algumas coisas que acho pertinentes. Quero me debruçar sobre isso e, lógico, atender as demandas que os cidadãos, pais, mães, filhos, cobram da gente, que é a questão dos custos, e principalmente, no final, termos a tão sonhada redução de tarifa do transporte de Curitiba, e melhor, a Urbs vai ter que manter a qualidade, rever as isenções e dar isenções para quem realmente precisa. Para isso, já fiz o desafio ao presidente da Urbs, assim como faço na Câmara Municipal de Curitiba, comecei a analisar a documentação desde o ano passado, dezembro de 2012, e pretendo fazer do mesmo jeito com toda a documentação da Urbs. Porque a Urbs é sim solidária às empresas de transporte coletivo de Curitiba. E já havia percebido que, quanto aos documentos fiscais das empresas, já há alguns Vereadores aqui, inclusive o Vereador Valdemir Soares, movimentando-se nesse sentido. Não quis podar, nem atravessar o requerimento do ilustre Vereador Valdemir Soares, reconhecemos o trabalho dele, e eu de pronto coloquei esse para que eu possa analisar os livros fiscais da empresa que gerencia o transporte coletivo de Curitiba.

O SR. PRESIDENTE:- Continua em discussão. (Pausa). Para discutir, com a palavra o Vereador Valdemir Soares

O SR. VALDEMIR SOARES:- Muito obrigado, presidente. Eu achei muito pertinente, Vereador Chicarelli, a sua colocação, e até é importante que as pessoas que estão acompanhando esta Comissão entendam que haverá, em algumas situações, o interesse de Vereadores integrantes desta CPI de buscarem informações iguais, semelhantes, idênticas ou parecidas, e o discernimento vir até de uma forma em tempo muito próximo. Então, pode acontecer sim, Sr. Presidente, e para que as pessoas entendam a dinâmica desse trabalho, que estamos fazendo com total autonomia e cada um tem o seu posicionamento, cada um tem o seu discernimento, que pode acontecer, pela relevância de um assunto, de dois ou mais Vereadores fazerem requerimentos parecidos, semelhantes, idênticos, iguais, e só notarmos isso no decorrer da apresentação aqui ao departamento jurídico da CPI. E é natural, é normal, porque a questão administrativa, Vereador Chicarelli, a questão do balanço, a questão contábil das empresas, a questão de números financeiros, é de interesse de todos os integrantes da CPI. Nós só vamos ter um resultado, um relatório bem embasado, bem detalhado e um relatório que a Cidade de Curitiba quer que esta CPI venha a apresentar no final dos trabalhos, se tivermos esses números esmiuçados, detalhados, de forma oficial. Então, quero dizer que vou votar favorável ao requerimento de V.Exa., e que isso aí vai acontecer várias outras vezes. E esta CPI, e este Parlamento, que vai voltar aos trabalhos a partir do dia 05 de agosto, com as suas Sessões Plenárias, com certeza os próprios Vereadores vão trazer também várias sugestões aos integrantes desta CPI, e muitas assim, parecidas, próximas, porque o assunto de interesse deste Parlamento e desta Comissão Parlamentar de Inquérito se enfoca em princípios e atenuantes. E um dos princípios é a questão de lucros exorbitantes, possibilidades de irregularidades na questão administrativa financeira, nas questões econômicas, tanto da Urbs S/A, como das empresas do transporte coletivo. Então, fortaleço a palavra de V.Exa. e vou votar no seu requerimento e em qualquer outro que tenha também teor parecido com o que nós apresentamos aqui nesta tarde.

O SR. PRESIDENTE:- Continua em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO.

O SR. BRUNO PESSUTI:- (Lê) Requerimento do Vereador Chicarelli solicitando à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte que seja estudada a contratação de auditores fiscais do transporte para auditar números de usuários do transporte coletivo.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Para discutir, com a palavra o Vereador Chicarelli. Quero lembrar a todos que são dois minutos para cada Vereador, para discutir o requerimento.

O SR. CHICARELLI:- Obrigado, querido presidente. Só para explicar os requerimentos que pedi auditoria, por isso que coloquei até que essa Mesa discutisse e se reunisse para buscarmos essa pessoa que seja um auditor, eu coloquei lá um auditor de transporte coletivo, porque, em busca na Internet, inclusive temos uma visitante de Brasília aqui, uma deputada distrital, existe lá já uma associação, porque os problemas de transporte coletivo não são de Curitiba, são do País todo, então já está se criando uma profissão, ou um grupamento de auditores que estão se especializando em transporte coletivo. E temos sim que buscar esses auditores para conferir as planilhas e também pedir para que se faça uma checagem no número de usuários de Curitiba. É inconcebível uma Cidade que se diz ter o melhor transporte coletivo, ter o maior quilômetro de linhas exclusivas, oferecer uma passagem justa e uma qualidade, ser a única Capital do País em que há um decréscimo tarifário na planilha; a cada mês diminui-se ou aumenta-se a tarifa técnica porque diminui-se o número de usuários, sendo que em nenhuma capital do País, com exceção de Florianópolis, onde temos que permanece um número parecido de usuários, em outras cidades do País tem aumentado o número de usuários, e só em Curitiba tem diminuído. As explicações foram irrelevantes, Sr. Presidente, dos gestores que vieram aqui, da Urbs e do sindicato, eu não acredito nessa fábula, e estou pedindo que o senhor encaminhe para contratarmos em primeiro lugar um auditor que confira, até em contraposição com essa empresa que faz auditoria, quantos usuários nós temos no transporte coletivo de Curitiba.

O SR. PRESIDENTE:- Continua em discussão. (Pausa). Para discutir, com a palavra o Vereador Mauro Ignácio

O SR. MAURO IGNACIO:- Só para reforçar o que o Chicarelli está pedindo, lembrando que na última reunião, no final da minha fala, quando interrogava o Sr. Vellozo, eu cobrei essa questão também. Eu acho que é claro que precisamos de uma equipe técnica para dar suporte, que venha, porque não temos o domínio desse tema da Urbs, e precisamos de um suporte técnico. Então, acho que é relevante aprovar esse requerimento e outros que venham no mesmo sentido.

O SR. PRESIDENTE:- Passamos a palavra ao Vereador Valdemir Soares.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Muito obrigado, presidente. É importante, queria já pedir, presidente, no momento oportuno, uma reunião para que pudéssemos definir como seria a possibilidade da contratação, ou desse auditor, ou desses auditores, ou de uma equipe de auditores, até porque colocamos em votação no início dos trabalhos que seria pertinente a Comissão deliberar essa situação, se fosse necessário. E já vemos que realmente vamos ter que ter pessoas qualificadas, auditores que possam nos ajudar e nos acompanhar nesse processo. Então, gostaria

de, num momento próximo, realizarmos uma reunião com os integrantes da CPI, caso esse requerimento seja aprovado, acredito que vai ser aprovado por unanimidade, não houve nenhum acordo de aprovação de nenhum requerimento antes de começarmos a sessão, mas acredito que será aprovado, para vermos como poderemos imediatamente fazer essa contratação. Até porque, nas próximas reuniões, nós já vamos ter representantes aqui da Urbs, pelo menos vamos convocar, já falo que não vai ser um convite, vai ser uma convocação, para que tenhamos representantes da Urbs que venham trazer balanços e informações financeiras administrativas, e também representantes das onze empresas que compõem os três consórcios que atendem a nossa população com o transporte coletivo. Então, só, Sr. Presidente, pedir para que V.Exa. possa marcar uma reunião para podermos deliberar isso, de que forma esta Casa vai poder fazer essa contratação.

O SR. PRESIDENTE:- Continua em discussão. (Pausa). Para discutir, Vereadora Noemia Rocha.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Quero fazer coro com os demais Vereadores em relação à importância dessa auditoria, que nos dá um respaldo maior para que possamos, com técnicos especializados nessa área, avançar em relação ao nosso trabalho da CPI. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE:- Para discutir, com a palavra a Vereadora Professora Josete.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Sr. Presidente, julgo pertinente o requerimento do nobre colega, Vereador Chicarelli, só que acho que temos que adequar um pouco os termos ali porque senão fica um tanto confuso, e tecnicamente acho que não é adequado chamarmos de auditor fiscal, né? Talvez pudéssemos melhorar esse texto. Sugiro que talvez fosse pertinente a retirada do requerimento, que pudéssemos, enquanto CPI, todos os Vereadores, sentar e contribuir para uma redação mais adequada. Acho que é viável, é pertinente, acho que temos que inclusive buscar o Presidente da Casa para ver toda a questão de uma contratação de uma empresa especializada, no entanto, acho que temos que pensar num requerimento mais detalhado, para que não incorramos em um equívoco. É só nesse sentido a preocupação: melhorarmos a redação; e acho que seria pertinente que toda a Comissão pudesse sentar e debater isso com calma e fazer uma formulação mais adequada. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE:- Para discutir, com a palavra o Vereador Bruno Pessuti.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Só para fortalecer que se trata de um requerimento de estudo, não de contratação imediata. Então, votarei favorável para que seja realizado um estudo e, na sequência, se for necessário e se viabilizar a contratação, Professora Josete, iremos, em conjunto, todos os Vereadores, formular um requerimento mais bem elaborado na questão técnica.

O SR. PRESIDENTE:- Continua em discussão. (Pausa). O Vereador Chicarelli vai retirar ou não?

O SR. CHICARELLI:- Eu vou continuar porque o Bruno foi muito sensato, e quero até parabenizá-lo pela colocação.

O SR. PRESIDENTE:- Em votação. (Pausa). APROVADO.

O SR. BRUNO PESSUTI:- (Lê) Requerimento do Vereador Chicarelli solicitando à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte que seja estudada a contratação de auditores fiscais do transporte para auditar a verificação das planilhas que serão divulgadas pelas empresas do transporte coletivo.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO.

O SR. BRUNO PESSUTI:- (Lê) Requerimento do Vereador Bruno Pessuti, requer à Comissão Parlamentar de Inquérito a cópia dos balanços contábeis acompanhados dos demonstrativos financeiros das empresas que operam a rede integrada do transporte coletivo de Curitiba. Requer à Comissão a cópia dos balanços contábeis acompanhado de demonstrativos financeiro das empresas que operam a rede integrada do transporte coletivo de Curitiba . No demonstrativo devem constar discriminadas as informações de receitas e despesas dispostas analiticamente. Solicita-se o balanço contábil e demonstrativos financeiros anuais de 2010/2011/2012 e as mensais de 2013 dos consórcios e de cada empresa participante de cada consorcio das empresas que operam no sistema integrado.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Esse requerimento trata do assunto abordado na semana passada referente às empresas disserem que tem prejuízo Então, a copia dos balanços é importante e acredito que outros Vereadores também fizeram requerimentos nesse sentido e peço aprovação de todos os Vereadores .

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Requerimento do Vereador Valdemir Soares, requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do transporte coletivo de Curitiba que sejam prestadas pelas empresas concessionárias do transporte coletivo do Município de Curitiba e pelos consórcios informações sobre sua evolução patrimonial, bem como informações sobre o endividamento advindo da operação do sistema. As empresas deverão prestar tais informações no período compreendido entre os anos de 2008 a 2012, os consórcios prestarão informações a partir do ano de 2010.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO.

4

O SR. VALDEMIR SOARES:- Ficou bem claro e discutimos de forma extensa essa questão na reunião passada, são números extremamente necessários para que possamos concluir o nosso relatório final. Então, acho que é pertinente a todos os Vereadores votarem e aprovarem esse pedido para ver essa evolução patrimonial das empresas e poder analisar o crescimento financeiro ou não dessas mesmas empresas que gerenciam o transporte nesses últimos anos.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Requerimento do Vereador Valdemir Soares, requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do transporte coletivo de Curitiba, que sejam prestadas informações sobre as ações existentes ajuizadas pelas empresas concessionárias do transporte coletivo de Curitiba pelos consórcios, pela Setransp contra a Urbs. As informações deverão ser prestadas pela Urbs e conter, natureza da ação, vara para qual o processo foi distribuído, número dos autos, o pedido e o valor que está sendo cobrado da Urbs pelas empresas consórcios e Setransp.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Sr. Presidente, fiz esse requerimento, juntamente com o pedido da convocação da presença de representantes jurídicos e financeiros, tanto da Urbs como das empresas, e acredito que quando esse representantes convocados estiverem aqui em uma das próximas reuniões já trarão essas informações em respeito dessas ações. O Dr. Veloso falou por alto na vez passada quando convidado, a Urbs também se pronunciou, mas com muitas interrogações. Então, espero que quando vir a esta Casa os assessores jurídicos, que sob juramento serão testemunha, serão convocados, estarão aqui falando em relação de ações, questões jurídicas e financeiras já tragam essas informações que estamos aprovando aqui na Sessão da CPI.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Requerimento do Vereador Valdemir Soares, requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do transporte coletivo de Curitiba, que os representantes das empresas financeira e jurídica da Setransp, da Urbs sejam convidadas a comparecer nessa comissão a fim de que os questionamentos levantados pelos parlamentares referentes às questões financeiras e legais sejam explicadas de forma satisfatória.

O SR. PRESIDENTE:- Para encaminhar, Vereador Valdemir Soares.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Eu peço à minha assessoria jurídica que se encaminhe aqui por favor e troque a palavra "convidado" por "convocado". Tivemos muitas interrogações e das perguntas que foram feitas pelos integrantes da CPI é que os convidados não se sentiram até constrangidos porque foram convidados, vieram aqui apenas fazer uma apresentação e não foram convocados. Então, não teriam a



obrigação constitucional de poder nos dar todas as informações pedidas aqui. Então, solicito uma mudança de redação, não vamos convidar, vamos convocar e quero que elas venham como testemunha e que possam falar sob juramento nessa CPI.

O SR. PRESIDENTE:- Sugiro ao Vereador Valdemir Soares, que peça a retirada temporária do requerimento para, inclusive, incluir os nomes das pessoas que serão convocadas e poderemos votá-la no final dessa reunião

O SR. VALDEMIR SOARES:- Ok! Então, eu peço ao relator para retirar esse nosso requerimento, a minha assessoria já se dirige aqui com as mudanças na redação para que tenha o efeito legal e eficiente na CPI, a vinda, convocação desses representantes tanto da Urbs como das empresas que administram o transporte coletivo na Cidade de Curitiba.

O SR. PRESIDENTE:- Está retirado o requerimento.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Requerimento do Vereador Valdemir Soares, requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do transporte coletivo de Curitiba que as empresas Concessionárias do transporte coletivo de Curitiba apresentem seus balanços anuais, que devem ser compreendidos nos períodos compreendidos entre os anos de 2008 a 2012.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Requerimento do Vereador Mauro Ignácio, requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do transporte coletivo de Curitiba, que seja encaminhado ofício ao Prefeito Municipal para que forneça relatório de todas as reclamações referentes ao transporte coletivo de Curitiba registrado através da central 156, telefone e internet no período referente a janeiro de 2012 a até julho de 2013, contendo as seguintes informações: Local da reclamação, data e horário da reclamação, texto integral da reclamação.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO. Consulto o autor do requerimento, Vereador Mauro Ignácio, se deseja encaminhar?

O SR. MAURO IGNACIO:- Acho que está claro o requerimento, é só para obter as informações para confrontar com o que recebemos nas ruas.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Requerimento do Vereador Paulo Rink, requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do transporte coletivo de Curitiba as cópias dos contratos e aditivos firmados entre a urbanização de Curitiba S.A e o Instituto Curitiba de Informática e com a Datapron Equipamentos e Serviços de Informática

49

Industrial, referente ao sistema de bilhetagem eletrônica de Curitiba.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Não sei se cabe, o Vereador não se encontra na Sessão?

O SR. PRESIDENTE:- Podemos discutir.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Ele foi bem claro e é uma preocupação também, e acredito que de todos os Vereadores, porque foi feito uma contratação sem licitação, seiscentos mil reais. Então, acho que cabe bem esse requerimento para que possamos ter essas informações em relação à bilhetagem eletrônica da Urbs, a aprovação será interessante em relação para que possamos descobrir o que levou esse contrato sem licitação e que não cabe ao Poder Público junto com esse comportamento em relação ao contrato.

O SR. PRESIDENTE:- Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO. Encerrados os requerimentos, queremos passar a Ata da Sessão anterior para os Srs. Vereadores, já foi publicada, os que concordarem declararemos APROVADA a Ata da reunião anterior. Queremos registrar a presença entre nós da ex-Deputada Federal e ex-Vereadora desta Casa Dra. Clair da Flora Martins, do ex-Vereador Asiel Pereira, do ex-Deputado e ex-Vereador José Felinto, do ex-Vereador e ex-Deputado, ex-Presidente desta Casa Sr. Donato Gulin, a todos desejamos as boas vindas, o Sr. Carlos Eduardo Manica da Urbs, Bernardo Piloto da Frente de Luta pelo Transporte; do Sr. Sandro Vieira - Advogado da Câmara Legislativa Federal, da Sra. Maria do Carmo - Assessora da Urbs; do Sr. Paulo Roberto - do Jornal de Brasília; do Sr. Luiz Carlos Merlan- do Conselho Nacional das Cidades; Sr. Henrique Credidio- Assessoria Técnica do Setransp e também queremos agradecer a presença do Sr. Reginaldo R. Paula, que representa o Conselho Estadual de Contabilidade. E com grande satisfação registramos a presença da Deputada Distrital Celina Leão, que é da Câmara Legislativa do Distrito Federal e passamos a palavra ao Vereador Chico do Uberaba para que faça uma saudação a nossa ilustre visitante

O SR. CHICO DO UBERABA:- Sr. Presidente, Sras. e Srs. Vereadores. É com imensa satisfação que recebo, ao meu convite, a Deputada federal Celina Leão ao qual ela vem participar junto conosco nessa CPI que se inicia em Curitiba e que traz para nós vastas informações que temos que nos debruçar junto com toda a equipe da CPI, informações importantes que vão colaborar para que essa CPI tenha sucesso. Quero mais uma vez agradecer a sua presença que, prontamente, quando a convidamos a senhora se prontamente se prontificou e a senhora também tem interesse de informações dessa CPI para que possa levar para Brasília, porque lá também vai passar pelo mesmo processo. Então, gostaria se me permitir, Sr. Presidente, de passar a palavra a nobre deputada Celina para que fala sua saudação aos curitibanos.

O SR. PRESIDENTE:- Concedo a palavra a Deputada Distrital Celina Leão.

A SRA. CELINA LEÃO:- Boa tarde a todos! Eu gostaria de parabenizar a Câmara de Vereadores, porque é um momento muito importante no nosso país e a Câmara de Curitiba dá uma resposta a altura, sabemos que ninguém gosta de ser



investigado, mas sabemos que uma boa investigação pode não só levantar furos no transporte público mas melhorar muito a sua qualidade e diminuir o gasto dos recursos públicos. Queria parabenizar esta Câmara, estou à disposição, vou ficar aqui até o final, trouxe várias informações e estou à disposição. Parabéns! Esperamos abrir essa CPI no Distrito Federal para que possamos elucidar e dar uma resposta de qualidade ao cidadão, porque a população que vai às ruas dá uma mensagem clara para nós que somos políticos, ela não precisa de nós nas ruas, precisa de nós aqui no Parlamento fazendo o nosso trabalho. Parabéns!

O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos a Deputada Distrital Celina Leão e a convidamos para que permaneça à Mesa conosco e dizer que também esta comissão está à disposição de V.Exa e da Câmara Legislativa do Distrito Federal para qualquer tipo de informação que for necessária. Muito obrigado.

O SR. CHICARELLI:- Sr. Presidente gostaria de fazer um comentário? (Assentimento). É só para reforçar o trabalho da Deputada que, prontamente, se prontificou a vir aqui e comecei a consultar o seu trabalho. Deputada Distrital, vi sua atuação, acompanhei os seus debates, seus discursos, a veemência, a coragem que você faz quando cobra do Governador de Brasília e também do secretário de transporte, a forma como você coloca como a mulher é corajosa falando palavras claras até duras de ouvir que podem dar até a condenação máfia ou outras palavras que não quero repetir que você colocou lá, pesadas que existe em Brasília. Quero parabenizar a coragem que tive a oportunidade de ver vários dos teus depoimentos no Youtube hoje que me interessou a tua vinda aqui a Curitiba. Muito obrigado.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Sr. Presidente, gostaria de saudar a Celina Leão. (Assentimento). As mulheres estão avançando, corajosas, determinadas e é uma alegria tê-la aqui. Acredito que falo em nome das meninas são cinco mulheres aqui na Câmara duas na CPI eu a Vereadora Professora Josete do PT - Partido dos Trabalhadores e dizer que é bem vinda estar aqui conosco, a sua contribuição aqui que se torna agradável até de saber que uma mulher está à frente desse trabalho lá em Brasília. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos as manifestações. Convidamos a Deputada Distrital Celina Leão para permanecer à Mesa. Queremos registrar a presença da Dona Regina Sorgem Frei - Assessora da Urbs; Sr. João Eduardo Chemin - Assessor da Urbs; Sr. Solon Brasil Junior - Procurador Geral da Urbs; Sr. Helias Andrade - Da Rodare; Sra. Ana Lucia Cameirão - Ouvidora da Urbs; Sr. Marcos Henrique Guimarães - Jornalista do Instituto Reage Brasil; Sr. Germinau Pocá - Arquiteto e Urbanista; Sr. Hélcio Luiz - Gestor da Área de Tecnologia de Transportes da Urbs; Sr. Sergio Oliveira - da Urbs; Sr. Ismael França- Coordenador de Estudos e Controle e também Engenheiro de Programação de Transportes da Urbs; Sr. Sandro Vieira - Advogado da Câmara Legislativa Federal. Se esquecemos de alguma autoridade solicitamos que se identifique. O Sr. Professor Lafaiete Neves. Queremos agradecer a presença de todos que estão participando, o Sr. Presidente do Sindicato Dante Gulin. Mas, antes de passarmos a palavra ao Sr. Dante Gulin, peço para o nosso relator fazer a leitura de um ofício que acabamos de receber do Sr. Roberto Gregório da Silva Junior - Presidente da Urbs.

O SR. BRUNO PESSUTI:- (Lê Ofício): Exmo. Sr Vereador Jorge Bernardi - Presidente da CPI do transporte coletivo da Câmara Municipal de Curitiba. Sr.

49

Presidente, em relação aos ofícios nº 02/13 e 019/13 CPI do transporte coletivo, tendo recebido informação da continuidade da apresentação sobre a metodologia do cálculo da tarifa nesta data de 25/07, estamos indicando o Doutor Rodrigo Binoto Gravete - Diretor de Transporte da Urbs. Oportuno também reiterar nosso restrito apoio aos trabalhos da comissão e colocar a disposição nossa equipe para outras eventuais explanações em temas específicos que, caso possível, devidamente agendados e programados possibilitará indicar os profissionais mais apropriados para os devidos esclarecimentos. Solicitamos ainda informar, formalmente, as demandas dessa CPI para os depoimentos que necessitem da presença de nossos técnicos, pois os convites recebidos até o momento referem-se, exclusivamente, à explanação da composição da tarifa e técnica do transporte coletivo. Atenciosamente: Roberto Gregório da Silva Júnior."

O SR. PRESIDENTE:- Passamos a palavra ao Sr. Dante Gulin - Presidente do Setransp - Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo. Sr. Dante, o senhor estará no lugar do Dr. Vellozo? Pois não, com a palavra o Sr. Dante Gulin.

O SR. DANTE GULIN:- Boa tarde a todos. Sr. Presidente da CPI, Srs. e Sras. Vereadores e senhores presentes. Em primeiro lugar quero registrar aqui a presença maciça dos empresários de ônibus de Curitiba e da região metropolitana. Nós estamos aqui prontos para discutir o que for necessário, temos também a presença do nosso corpo jurídico, se tiver necessidade, e os nossos técnicos do Setransp. Não poderia deixar de registrar a presença dos empresários, porque aqui se encontram homens que estão dentro do sistema do transporte coletivo de Curitiba há mais de cinquenta anos, que se preocupam com a cidade, que se preocupam com o povo de Curitiba e que neste momento se tiver alguma dúvida a ser esclarecida, nós queremos esclarecer. Neste momento, inclusive vou protocolar junto à CPI algumas sugestões que o Setransp está trazendo para que haja um caminho, haja soluções para o problema que foi levantado. Queria colocar também que, além dos nossos compromissos normais dentro do sistema, elaboramos um trabalho que denominamos de vinte e quatro meses, onde contratamos a melhor empresa que conhece sobre mobilidade urbana do qual levou quatro meses desenvolvendo este trabalho, procurando utilizar a experiência dos nossos colaboradores, motoristas/cobradores, para que auxiliassem com as pesquisas e com as informações que se tinha necessidade para elaborar este trabalho. Este trabalho foi desenvolvido ano passado que é um compromisso nosso cumprindo o contrato de licitação, o contrato de transporte. Neste trabalho pedimos à empresa que desenvolveu que fizesse três levantamentos: 1) Que levantasse a situação atual do sistema de mobilidade em Curitiba; 2) O segundo trabalho era que apresentação sugestão, sem grandes custos, para que houvesse modificação dentro da mobilidade do tráfico de Curitiba; 3) E o terceiro trabalho é que fizesse uma sugestão geral de como podemos fazer o transporte de Curitiba um transporte eficiente, ágil e seguro. Inclusive quero também deixar para esta Comissão este trabalho para que seja analisado, pois ano passado, quando fizemos isso, entregamos para a Urbs este trabalho, entregamos para o Presidente do IPPUC e para o Prefeito e infelizmente não foi nem aberta esta pasta para ser analisada a nossa sugestão. Quero dizer que traria, com certeza, uma agilidade maior dentro do sistema e uma economia maior em termos de consumo de combustível dentro do sistema. Bem, senhores, hoje estamos vivendo um momento bastante crítico dentro do transporte coletivo urbano de Curitiba, mas que os empresários coloquem que precisa ser tomada providência, que o sistema está parado há mais de trinta anos por falta de nova estruturação, de novo planejamento. Infelizmente nenhuma atitude foi tomada. Transporte coletivo é feito com muita responsabilidade. Nós temos que dar oportunidade a todos e o direito de ir e vir. Nós concordamos com o Vereador, achamos que a tarifa precisa ser mais barata. A tarifa

hp

cobrada do povo precisa ser melhor trabalhada, porque em toda a parte do mundo o subsídio no transporte coletivo está presente. O único país que tem preocupação em falar de subsídio é o Brasil. A cobrança do público, a cobrança do povo que precisa do transporte coletivo tem que ser mais acessível, tem que ser dada a condição a todos e para isso acho que esse trabalho como está sendo desenvolvido e se ouvirem o que precisa ser colocado pode chegar a conclusões. O que precisa é que o investimento necessário para fazer esta movimentação tem que ser tratado de uma maneira e a necessidade de subsídio para que o povo tenha possibilidade de acesso é uma questão que precisa ser muito bem estudada, porque só assim vamos achar a solução do problema. Então, quero agradecer a oportunidade que vocês estão me dando para fazer esta colocação e dizer que estamos presentes e à disposição para qualquer pergunta que se faça necessária. Quero chamar o Dr. Sacha para fazer algumas colocações a mais e garanto que nas colocações trarão mais elementos para serem discutidos. Muito obrigado. (Palmas).

(É procedido a entrega dos documentos).

O SR. PRESIDENTE:- Vamos iniciar os depoimentos desta tarde. O Dr. Sacha Reck representa o Sindicato das Empresas do Transporte Coletivo juntamente com o engenheiro Vellozo, a quem convidamos para fazer parte da Mesa também. Como não qualificamos o Dr. Sacha, peço para que façamos a qualificação De acordo com o Código de Processo Penal, Artigo 213, a testemunha fará, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade no que souber e lhe for perguntado, devendo declarar o seu nome. Qual o nome completo, Dr. Sacha?

(QUALIFICAÇÃO DO SR. SACHA RECK)

O SR. PRESIDENTE:- O senhor jura dizer que verdade, nada mais que a verdade, somente a verdade?

O SR. SACHA RECK:- Sim.

O SR. PRESIDENTE:- Então, queremos adverti-lo que V.Exa. está sob juramento e se dizer alguma inverdade poderá ser processado por falso testemunho.

O SR. SACHA RECK:- Estou ciente disso.

O SR. PRESIDENTE:- Queremos agradecer a presença do Professor Bacellar, nosso amigo, esquecemos de citá-lo, se o senhor quiser sentar aqui também, por favor, fique à vontade. De acordo com o que foi estabelecido na reunião anterior hoje vamos discutir a composição da tarifa técnica, e como na reunião passada ouvimos em primeiro lugar o representante da Urbs, agora estaremos ouvindo em primeiro lugar o representante do Setransp. Então, V.Exa. está com a palavra e poderá fazer as suas colocações e depois os Vereadores farão as perguntas.

lf

O SR. SACHA RECK:- Comecei falando da **qualificação** e não desejei boa tarde. Então, boa a tarde a todos. Já antecipando uma posição que já foi falada aqui pelo Presidente do Setransp, estamos aqui todos os empresários do transporte coletivo urbano de Curitiba e região metropolitana, estão todos ali atrás, presença praticamente unânime representando todas as empresas. Aqui também estão os consultores técnicos do Sindicato das Empresas do Transporte Coletivo de Curitiba e região metropolitana, todos aqui, também os representantes da área jurídica, o nosso ilustre e querido Professor Romeu Bacellar que também está à disposição para esclarecer qualquer assunto envolvendo ações judiciais do setor em face da Urbs ou de qualquer entidade. Portanto, inclusive já nos damos por convocados pelo requerimento que foi submetido aqui pelo ilustre Vereador Valdemir Soares e dispensamos a formalidade desta convocação. Estão todos aqui, acredito que a grande maioria das empresas com os seus representantes, estão aqui os advogados que patrocinam as ações pelo Setransp e o assessor técnico do Setransp que possa esclarecer qualquer assunto que seja de interesse dessa Comissão. Estamos integralmente à disposição até a última hora desse dia para responder e esclarecer detalhadamente qualquer assunto. O nosso objetivo, o setor de transporte hoje está numa aflição muito grande. O sistema talvez viva o pior momento, porque escutando os usuários, nós ouvimos reclamação, escutando o Poder Público - Urbs, escutando a Câmara Municipal ouvimos reclamações, mas os empresários também não estão satisfeitos com a situação do sistema. Ao contrário do que um orçamento que foi discutido aqui nas últimas reuniões possa demonstrar a respeito do suposto lucro das empresas, a realidade financeira e acho muito oportuna a solicitação do Vereador Bruno Pessuti de apresentação da contabilidade, porque nós, eu e o Prof. Romeu Bacellar, já vimos esta contabilidade quando fomos ajuizar uma ação no final do ano passado e lá demonstramos que todas as empresas de Curitiba representavam prejuízos nos seus demonstrativos de resultado. E assim alegamos para tentar sensibilizar o Poder Judiciário para dar a tutela que era pretendida naquele momento. O sistema hoje vive um grande problema e nós sabemos que a solução desse problema não vem com o aumento da tarifa. Todos somos contrários ao aumento da tarifa, é preciso ter uma política de subsídio, é preciso verificar aonde é possível reduzir este valor da tarifa mas, mais importante do que isso, temos nós todos aqui a responsabilidade de pensar no usuário do transporte coletivo. E o usuário do transporte coletivo não quer só saber da menor tarifa, isso é o fundamental em função da condição econômica da nossa população mas, com certeza, eu já fui usuário do transporte coletivo em Curitiba e em outras cidades onde morei, andei vinte anos de ônibus, e via sempre na televisão, nas eleições, os políticos dizendo que em Curitiba você pega quatro ônibus e só paga uma tarifa. Qual é a vantagem de você pegar quatro ônibus e pagar uma tarifa? Cinco ônibus e só paga uma tarifa? Mas, nunca alguém veio me perguntar se na verdade eu não queria pegar apenas um ônibus, andar mais rápido e chegar ao meu destino, do que ficar pulando de terminal em terminal até chegar ao meu destino final. Eu acredito que se vocês todos aqui, que têm uma importante missão, que vendo os manifestos nas ruas, a população quer menor preço, mas quer qualidade! O transporte no Brasil está caótico! Não é só em Curitiba, mas em todas as cidades. Talvez Curitiba seja um bom exemplo. Nós temos uma referência muito boa, talvez o melhor sistema do Brasil, mas eu sugiro a vocês que vejam a realidade de outras cidades também, e comparem com Curitiba. Mas isso não serve de consolo para nós, Curitiba tem que evoluir mais, porque a população aqui é exigente. O nosso sistema perdeu muita velocidade média nesses últimos anos devido a várias coisas, principalmente a migração para meios privados de transporte. O trânsito encheu, a velocidade média dos ônibus caiu e foi preciso colocar muito mais ônibus para atender a mesma demanda. E aí todo mundo pergunta, "mas como é que pode aumentar os ônibus, colocar o maior ônibus do mundo e mesmo assim continua lotado!". Isso é devido a

lf

baixa velocidade média. Se houvesse um planejamento, talvez mais intenso, pesquisas mundialmente conhecidas como válidas, como por exemplo a origem e destino. Até agora eu tenho acompanhado a CPI e ninguém comentou sobre a pesquisa origem/destino. Não existe um planejamento de transporte coletivo sem começar por uma pesquisa. Ninguém aqui vai ao médico com um problema, num clínico geral, aponta o seu problema e sai de lá somente tratando o sintoma. O clínico geral vai recomendar uma série de exames para saber à fundo qual é o problema e encontrar a solução. Curitiba, há vinte anos só vem tratando o sintoma do transporte coletivo e não foi apurar a causa da baixa velocidade média. Essa causa está na pesquisa origem/destino, que tanto é falada e até agora ninguém fez. Essa pesquisa vai servir para perguntar para o Sacha e qualquer usuário do transporte coletivo de onde ele vem, para onde ele quer ir, quantas vezes vai ser preciso ele trocar de ônibus, onde ele vai poder integrar, se ele pode integrar no cartão, se ele precisa passar pelo Centro ou se ele pode transitar diretamente pela Região Metropolitana. Nós estamos pedindo essa pesquisa há muito tempo e nada é falado. É daí que vai melhorar a qualidade do serviço. E quanto ao preço da tarifa, eu acho muito importante e válido, senhores Vereadores, discutir isso e estamos à disposição, os empresários, temos falado isso constantemente em todas as declarações públicas. As contas estão à disposição, as portas de todas as empresas estão abertas a todos vocês para que vão lá e conheçam a realidade econômica das empresas. Se o objetivo dos senhores, na baixa da tarifa é somente ir para cima dos empresários e não verificar outras coisas, pode ser que os senhores se arrependam, porque as contas estão muito caóticas. E se esse for o caminho, a tarifa não vai baixar. Os empresários não estão aqui em presença massiva à toa. Nós já fizemos algumas colocações, o Presidente acabou de fazer um protocolo, alguém já se perguntou quanto custa o Município de Curitiba e a Urbs dentro da tarifa técnica do sistema de transporte coletivo de Curitiba? Eu pergunto aqui a qualquer dos Vereadores, alguém aqui sabe quanto é o custo do ISS, de 2%, da taxa de gerenciamento da Urbs, de 4%, e de todas as despesas que antes da licitação não eram repassadas aos usuários e que a partir da licitação incorporaram ao cálculo da tarifa? Alguém sabe quanto representa isso? Acho que não. Nós fizemos esse levantamento e temos dito isso há muito tempo, mas parece que o foco é partir para lugar comum de atacar os empresários, de entender que existe uma caixa preta, que eles estão escondendo os números. Eles não estão escondendo os números. Os números estão à disposição, e as empresas estão à disposição para todo mundo acessar. Senhores, nós fizemos esse levantamento do custo Curitiba, custo Urbs e atividades acessórias dentro da tarifa. Quais são essas atividades? Limpeza de terminal, vigilância de terminal, serviço Atende, que é um serviço que deveria ser incluído na Secretaria de Educação, entre outras várias despesas que não eram da tarifa, não eram do usuário e estão na tarifa técnica. Senhores, o custo disso é de vinte e cinco centavos por tarifa técnica. ISS mais taxa de gerenciamento, e mais despesas, outros custos de ordem administrativa e operacional. Vocês vão ver a tarifa técnica, não há um desmembramento do que são esses custos. Essa é a rubrica, outros custos de ordem administrativa e operacional. Talvez a direção natural das pessoas, e nós entendemos isso, que vocês querem o melhor para a sociedade, é verificar o item "justa rentabilidade" dentro do orçamento da Urbs. Mas, procurem levantar o que correspondem outros custos de ordem administrativa e operacional para vocês verem o que o usuário do transporte coletivo de Curitiba está pagando hoje. Está pagando custos que são da sociedade! A sociedade, eu hoje, que não ando mais de ônibus, e ando de carro, eu deveria pagar o custo da infraestrutura do transporte coletivo para que eu possa andar com o meu carro em um trânsito melhor e subsidiar as pessoas que estão andando de ônibus e contribuindo para todo mundo. Esse custo é de vinte e cinco centavos na tarifa técnica por ano! Considerando um cálculo aproximado, são setenta e cinco milhões de reais por ano! Setenta e cinco milhões de reais hoje simplesmente com uma desoneração do ISS, que já está sendo feito em várias cidades do Brasil, já está sendo feita a lição de casa pelo Governo

Federal. Inclusive, tem um projeto de lei em trâmite que já foi aprovado no Senado, e está para a aprovação da Câmara, que vai desonerar todos os tributos que incidem sobre os insumos do transporte coletivo. Talvez esteja na hora também de discutirmos se é justo que o usuário e não a sociedade, porque existe um custo de gerenciamento do transporte na Urbs, não adianta dizermos que não existe, é claro que existe! Mas, porque o usuário tem que pagar esse custo? Claro que o ISS devido para a receita do Município, mas é justo cobrar 2% de ISS do usuário que está utilizando um meio de transporte sustentável, e ajudando a questão de sustentabilidade ambiental, o melhor trânsito? Isso nós precisamos discutir, senhores. É justo o usuário pagar vigilância de terminal? Limpeza de terminal? Serviço de Atende, da Secretaria de Educação de Curitiba? Pois bem, isso representa vinte e cinco centavos na tarifa técnica e, evidentemente, na tarifa pública. Havendo essa desoneração, a tarifa poderia reduzir próximo de vinte e cinco centavos, é vinte e três e alguma coisa. Isso que eu quero colocar aqui. E a tônica do meu depoimento aqui vai ser no sentido seguinte: Vamos aproveitar essa CPI para evitar desvios de discussões, tudo pode ser investigado, tudo pode ser perguntado, é um direito de todos. Fazer todas as investigações, não por mim, nem por ninguém aqui, mas pela sociedade que está lá fora. Mas, não vamos esquecer o que o clamor popular deseja nesse momento. E o que eles desejam é menor custo e qualidade do serviço.

O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos a manifestação inicial do Dr. Sacha Reck. Passamos agora ao processo de perguntas ao nosso depoente. Quero lembrar os Srs. Vereadores que de acordo com o nosso Regimento Interno o Relator e o Presidente dispõem de quinze minutos, mais dez. Ou seja, vinte e cinco minutos para fazer as suas perguntas. Os demais membros da Comissão dispõem de dez minutos, mais cinco. E os demais vereadores cinco minutos. Como o nosso depoente está sob juramento, e não apenas como informante, hoje nós não permitiremos que as pessoas do povo, como ocorreu nas outras reuniões, possam fazer perguntas, para que não haja problema de ordem jurídica no nosso processo. Eu consulto o nosso Relator se ele deseja ser o primeiro a fazer perguntas. (Não). Bem, então cabe a mim as primeiras perguntas. Eu gostaria de perguntar ao Dr. Sacha se o seu escritório jurídico possui contrato de assessoria ao Setransp?

O DR. SACHA RECK:- Sim. Temos contrato de assessoria com o Setransp para interesses coletivos da classe e individuais homogêneos do conceito jurídico.

O SR. PRESIDENTE:- É correto afirmar, Dr. Sacha, que o Setransp tem como objetivo defender os interesses dos seus associados?

O DR. SACHA RECK:- Sim. Eu não tenho agora, de cabeça, o Estatuto do Sindicato, podemos consultar se estiver disponível, mas de modo geral uma das competências e dos objetivos do Setransp é representar os interesses dos seus associados. Eu não sei se é exatamente essa a redação, porque minha memória falhou nesse momento, mas acredito que facilmente conseguimos acesso ao Estatuto para esclarecer isso com mais clareza. Talvez o melhor seja apresentar cópia desse Estatuto ao senhor, Vereador, para que possa ver essa e outras atribuições do Setransp.

O SR. PRESIDENTE:- Obrigado. Quando do processo de licitação do transporte coletivo de Curitiba e Região Metropolitana, há mais de três anos, o senhor participou de algum tipo de negociação com a Urbs na defesa dos interesses



dos seus associados?

O DR. SACHA RECK:- Envolvendo o processo de licitação, não! Eu assessoriei o Setransp na preparação de suas propostas, na análise do edital de licitação, na apresentação de impugnações e esclarecimentos, tudo em nome do Setransp. Além disso, previamente a abertura da licitação, houve o processo das indenizações pela extinção dos antigos contratos de permissão. Aliás, esse processo foi determinado pela Lei 12.597, de 2008, aprovada por esta Casa, que no seu Artigo 40 claramente dizia que previamente a extinção das permissões, deveria ser observado o processo de apuração das indenizações devidas aos operadores anteriores do serviço. Durante esse processo, como era um processo previsto em lei, com debates, porque a Lei Federal nº 8.987 de 95, que é a Lei de Concessões, no seu Artigo 42 e Parágrafos, prevê a possibilidade desse processo envolver auditorias de comum acordo entre empresas e poder público.

O SR. PRESIDENTE:- Desculpe, Deputado Felinto, nós estamos ouvindo aqui, ele está sob juramento, então eu pediria aos demais que não se manifestassem.

O DR. SACHA RECK:- Ilustre Dr. José Felinto, com certeza o senhor vai ter oportunidade, e eu estou à disposição para ouvir todas as suas ponderações. E a ilustre Vereadora Noemia Rocha, também pode ficar à vontade para me perguntar, que eu esclareço. Mas, talvez o interessante seja eu ter a oportunidade de concluir, e depois vocês terem o tempo que precisarem para me perguntar tudo o que quiserem.

O SR. PRESIDENTE:- Nós temos um roteiro a ser seguido, um ritual, e vamos seguir.

O DR. SACHA RECK:- Dando sequência, para não perder o rumo, o Artigo 42 é claro, está previsto no site do Planalto, é só ingressar, ele prevê a possibilidade de haver um acordo entre o poder público e concessionárias sobre os valores de indenização, desde que submetidos a prévia auditoria. E nesse processo de discussão das indenizações, do Artigo 42, da Lei 8.987, que foi feito em Curitiba por determinação da Câmara Municipal, eu participei de debates. Primeiro nós fizemos várias trocas de ofícios e discussões jurídicas sobre o que era devido, sobre o que não era devido, a Urbs apresentou seus posicionamentos, nós contrapusemos isso, e com toda segurança discutimos quais seriam as cláusulas que iriam constar desses acordos de indenização prévios à licitação. Durante esse processo de discussão das indenizações eu participei de algumas reuniões na Urbs, reuniões de conhecimento público. Mas, com relação ao processo de licitação, a minha assessoria foi exclusivamente dentro do Sindicato das Empresas. E nenhum tipo de negociação envolvendo a licitação foi por mim ou por qualquer pessoa do Sindicato realizada com a Urbs, nem sobre qualquer assunto.

O SR. PRESIDENTE:- O senhor tem informação de que alguém do Setransp teve algum tipo de negociação com a direção da Urbs na época a respeito do edital da licitação?

O DR. SACHA BREKENFELD RECK:- Não!



O SR. PRESIDENTE:- O senhor mantém ações, foi dito aqui, contra a Urbs. Eu gostaria que o senhor nos dissesse que tipo de ações o senhor tem em nome do Setransp, e o valor dessas ações.

O DR. SACHA RECK:- Pois bem, em conjunto com o Professor Romeu Bacelar, com o Dr. Renato Andrade, com o meu sócio, Dr. Guilherme Gonçalves, e demais integrantes do escritório, nós patrocinamos algumas ações em nome do Setransp. O escritório patrocina, em conjunto com o Professor Romeu Bacelar e o Dr. Renato Andrade uma ação ordinária, declaratória de direito com pedido de obrigação de fazer, que foi ajuizada no ano de 2005, em torno de junho de 2005. Nessa ação era discutido o corte unilateral, sem o devido processo legal, que foi feito pela Urbs no ano de 2005, em 1º de janeiro. Existia uma metodologia de remuneração das empresas para o cálculo da tarifa, e essa metodologia, em 1º de janeiro de 2005 foi unilateralmente, e sem contraditório a ampla defesa, alterada, o que representou em torno de 8% de redução da remuneração das empresas. Nessa ação judicial nós visamos a declaração de nulidade desse ato unilateral e um pedido de obrigação de fazer para que a remuneração das empresas seja em conformidade com a metodologia válida e existente até 31 de dezembro de 2004. Essa ação, eu não me recordo de cabeça o número, mas acho que podemos levantar essa informação (m) e passar por ofício na sequência. Vocês dão um prazo para a gente e a gente encaminha. Essa ação foi julgada procedente e, em primeira instância após perícia que constatou a readequação do procedimento efetuado pela Urbs. Sobre tudo por não ter respeitado sequer o devido processo legal. Primeiro se fez o corte, depois se abriu uma comissão para discutir, se o corte deveria ou não ser feito. E, as conclusões foram equivocadas no trabalho dessa comissão, que foi reconhecida em perícia, em primeira instância. A sentença foi de procedência, mas, no Tribunal de Justiça, por conta de um vício formal processual. O Ministério Público alegou que não foi intimado, para se manifestar sobre a perícia. Essa sentença foi anulada e está sendo discutido em segunda instância e nos Tribunais Superiores. É explosível retorne em primeira instância, não para refazer a perícia, mas para se abrir o prazo do Ministério Público. E, então ser proferida a nova sentença. Então, essa é uma ação. Existe outra ação, e eu ainda não era advogado, não tinha OAB, estava no último ano de Direito, que foi referente a um termo de confissão de dívida, a Urbs ficou um determinado período sem fazer o pagamento da remuneração das empresas em função da desintegração do transporte urbano e metropolitano. Na época do Governo Requião de um lado, eu Governo Cássio Taniguchi, do outro lado, em 2004. A Urbs, não pode pagar as empresas que já tinham emitido faturas de seus serviços prestados, inclusive recolhido, algumas delas já antecipadamente, emitido nota fiscal. O que as obrigou a recolher impostos devidos. E, essa confissão foi prometido um prazo para pagamento atrasado dessa remuneração e não foi cumprido. Em função dessa inadimplência as empresas ajuizaram uma ação monitória, para cobrar dívida que constava dessa confissão. Não foi uma execução, porque o prazo é de seis meses e, havia uma expectativa que o pagamento fosse feito, ainda com atraso. Mas, não foi, feito e as empresas ajuizaram essa ação monitória. Essa ação foi julgada procedente em primeira instância e também em segunda. Confirmando que a Urbs, ficou inadimplente em relação ao valor daquela confissão. Essa ação representa a valores da época de 2010. Eu não vou arriscar aqui dizer o valor preciso. Posso dizer um número aleatório, mas pela responsabilidade em meu depoimento, eu deveria fazer um cálculo com o departamento técnico do sindicato para apresentar um número preciso.

O SR. PRESIDENTE:- o senhor pode mandar posteriormente o valor preciso.



O SR. SACHA RECK:- A ação declamatória, Presidente. Ela não tinha um valor, porque não era uma ação condenatória. Era uma ação declaratória de nulidade e de obrigação de fazer. Não era uma ação indenizatória de um volume de recursos que não teria sido pago. A confissão de dívida que importou na ação monitória tinha um valor. Mas, o valor da causa remoto era em torno de trinta e dois milhões, só que como isso era em 2005. Atualizando esse valor vai para um número bem mais expressivo pela correção monetária em juros após a citação, que é exigência legal. Por isso peço para apresentar na sequência. Além dessas ações, tem mais. Essas são ações anteriores ao processo de licitação. Além dessas ações no que diz respeito as empresas urbanas de Curitiba. Houve por todo o corpo jurídico do sindicato, incluindo os advogados que eu citei há pouco, o dr. Romeu. Nós ajuizamos duas ações questionando procedimentos da Urbs, em relação ao cálculo da tarifa técnica, desde o primeiro dia do novo contrato de concessão. Um desses questionamentos envolve um corte unilateral que foi feito sobre a proposta vencedora da licitação das empresas, que na nossa visão clara e inclusive, segundo pareceres que contratamos junto a empresa KTMG. E uma empresa multinacional de consultoria. E, conforme parecer que contratamos junto a professores doutores em economia da USP, esse corte não tinha previsão no edital de licitação. E afetou o equilíbrio ecológico financeiro do contrato reduzindo a taxa interna de retorno que pautou as propostas vencedoras da licitação dos consórcios. Nós entramos com uma ação ordinária, declaratória de direito, acumulado com o pedido de informação de fazer/não fazer. A fim de que a Urbs, suste esse procedimento de corte unilateral e remunere as empresas, conforme os valores apresentados em suas propostas vencedoras de licitação. Esse corte feito pela Urbs, a ação também não tem valor, porque é uma ação de obrigação de fazer. Mas, é possível estimar que o corte feito pela Urbs, é em torno de quinhentos e seiscentos mil reais, mês, para os três consórcios urbanos. Isso desde 7 de novembro de 2010. Outra ação do sistema urbano que foi ajuizada, envolve o cálculo da remuneração pelo fator de utilização pelo número de cobradores e motoristas. Nós apontamos que é devido uma série de mudanças, operacionais desde a licitação até hoje, porque o sistema de transporte é dinâmico, todo ano há mudanças na programação de serviços que a Urbs promove para fazer atendimento aos usuários.. A dinâmica de utilização dos veículos, essas alterações, afetam o cálculo do número de pessoas. O número de pessoas é calculado, que vão trabalhar no transporte coletivo, nos serviços que vão ser prestados no futuro. É o que uma tarifa faz. A tarifa vai calcular uma remuneração para um serviço que vai ser prestado no futuro, enquanto vigir essa tarifa. Isso se calcula, levanta-se a programação dos serviços em vigor que se altera anualmente, quando não também altera mês, a mês, ou na periodicidade demandada pelo usuário. Pega-se essa programação, levanta-se qual é o número de horas totais para fazer todas as viagens do sistema, em média por mês. Considerando dias úteis que tem maior volume de serviço, sábados, domingos, feriados e período de férias. Levanta-se a quantidade de horas dessa operação do sistema, e quem vai prestar esses serviços são os cobradores e motoristas. Os cobradores e motoristas por lei e acordo coletivo tem a limitação de horas para trabalharem. Então, economicamente, esse volume de horas para rodar com veículos de acordo com o tempo das viagens, é dividido pela carga horária máxima, prevista em acordo coletivo de cada motorista e cobrador. Ai você encontra um número de pessoas. Mas, também precisa lembrar que essas pessoas não trabalham o tempo todo. Então em cima desse cálculo, você provisiona o descanso semanal. Ou seja, para cada sete dias, nós temos seis dias de trabalho e um dia de descanso. Nesse dia de descanso alguém tem que substituir. Esse é um custo adicional. Nós temos um doze avos de custo e de substituição que envolve o período de férias, isso tem que ser calculado. Nós temos o intervalo entre a jornada dos funcionários exigido por lei e ano passado adveio uma jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho, determinando que o descanso, intra jornada dos motoristas e cobradores, não pode ser inferior a uma hora. A convenção coletiva de Curitiba, considera quinze minutos. Com quinze minutos eu posso aproveitar melhor meu

lf

funcionário. Para o atendimento da legislação trabalhista, era necessário uma quantidade maior de funcionários para atender a mesma programação. Houve uma sensibilidade da Urbs com relação argumento, num ofício que foi entregue em novembro de 2012, dizendo que poderiam ter havido alterações no custo e que eles estavam levantando e fazendo estudos sobre isso. Insistimos para que esse estudo fosse concluído, e não foi. Pela realidade triste que as empresas se encontravam financeiramente, fomos obrigados entrar com essa ação ordinária que visa determinar a Urbs, , que promova atualização do cálculo das despesas com motoristas e cobradores de acordo com volume necessário para atender estritamente legislação do trabalho e acordos coletivos. Essa ação também tramita no judiciário e logo vai ser objeto de perícia em juízo.

O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos. E gostaríamos de perguntar, algumas das empresas associadas do Setransp, o senhor como advogado, defendia. Não participou da licitação do transporte coletivo de Curitiba, que anteriormente operava o sistema em Curitiba?

O SR. SACHA RECK:- Primeiro, o Escritório Guilherme Gonçalves, é Advogado do Sindicato das Empresas de Transporte de Curitiba e Região Metropolitana. Como eu disse no início para defesa de interesses coletivos e individuais homogêneos. Nós não temos contrato de assessoria, com nenhuma empresa urbana dos consórcios envolvendo interesses individuais. O nosso contrato é com o Setransp, Sindicato das Empresas para assuntos coletivos. Todas essas ações que eu estou mencionando, são ações que veiculam interesses individuais e homogêneos e tem todas as empresas do transporte urbano de Curitiba. Com relação ao questionamento, acho importante fazer essa ressalva do sistema de Curitiba, ao meu conhecimento, não participaram da licitação empresas que anteriormente, operavam o sistema, as Empresas Auto Viação Água Verde, Viação Nossa Senhora da Luz, Auto Viação do Carmo e Requisidler Companhia Ltda, conhecida como Auto Viação Curitiba. Então foram quatro empresas antigas permissionárias. Eram quatorze, dez permissionárias, delas quatro não participaram. Água Verde, Nossa Senhora da Luz, e Nossa Senhora do Carmo e Requisidler.

O SR. PRESIDENTE:- O senhor tem informação de que alguma empresa associada ao Setransp, que opera o sistema de transporte coletivo de Curitiba, está em débito com recolhimento do ISS no Município de Curitiba?

O SR. SACHA RECK:- Não tenho conhecimento dessa informação, como eu disse sou advogado do Setransp, salvo quando surge uma consulta do Setransp a respeito do assunto. Eu não tenho acesso as informações contábeis, fiscais individuais de cada empresa. Até o momento desde que estou assessorando o sindicato e o escritório, nunca houve uma solicitação do Setransp de documentos fiscais dessa natureza num momento recente para que eu possa afirmar isso. Mas, há o que chega ao meu conhecimento, nenhuma empresa de Curitiba está em pendência com o ISS. Mesmo, porque, o ISS, é retido na fonte pela Urbs, é calculado e pago pela Urbs ao Município de Curitiba. Então, o que é possível dizer é que seria impossível alguém estar em débito, se a retenção desse valor é feito na fonte calculada pela Urbs e isso não só após a licitação como foi dito. É preciso ter cuidado, com algumas informações que foi dito que apenas após a licitação foi adotado esse procedimento. Isso está errado. O procedimento de recolhimento na fonte e pagamento pela Urbs é feito há mais de vinte anos. Antes mesmo da licitação, e não há débito das empresas para com isso. O cálculo feito talvez de



forma precipitada pelo departamento fiscal da Prefeitura Municipal, desconsiderou que o ISS, que evidentemente não incide no 4% da taxa de gerenciamento da Urbs. Imagine se a taxa já é um ônus que contribui com os vinte e cinco centavos que falei antes. Se incidisse ISS sobre ela seria absurdo, além de ilegalidade. Mas, desairosamente por desconhecimento de informações, o departamento fiscal da Prefeitura de Curitiba, calculou o ISS das empresas, embutindo sobre esse custo da Urbs. Aumentando ainda mais a conta e achando que as empresas estavam em débito, sem antes permitir o devido processo legal que é a defesa das empresas. Inclusive isso foi divulgado em órgãos da imprensa, o que deixou muitas empresas com sua imagem abalada perante a população, como se fossem irresponsáveis em relação ao pagamento de suas contas. Não há débito das empresas. E, talvez quem tenha que esclarecer se o cálculo é correto ou não, não são as empresas. É a Urbs que faz esse cálculo e paga o imposto há mais de vinte anos.

O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos a resposta. Eu estou aqui com uma matéria do Blog, ponto de ônibus, que diz o seguinte: É do dia 1º de janeiro de 2013. O título é, empresas de Curitiba querem passagem de Ônibus a 3,10. Tem um aspecto aqui que eu quero destacar e perguntar ao senhor. Depois de fazer uma série de críticas, essa matéria é assinada pelo jornalista Admo Basani, da CBN, diz o seguinte: A bilhetagem eletrônica, é outra reclamação das empresas que a consideram atrasada, ineficiente, inadequada, cara e apresenta muito dos problemas em técnicas. O senhor poderia confirmar esses detalhes?

O SR. SACHA RECK:- Confirmo em todas as letras. Não conhecia essa declaração. Mas, confirmo isso. Isso é objeto de discussão, debate e em resignação de todos os empresários que estão ali presentes há muito tempo. Nós há muito tempo discutimos o absurdo que é esse sistema de bilhetagem de Curitiba. O sistema mais caro do Brasil de bilhetagem eletrônica e em termos de qualidade, talvez o pior sistema do Brasil, não dá confiabilidade a informação, não tem eficiência, não tem capacidade para fazer uma adequada integração temporal no interesse do usuário, mas que por outro lado tem o custo maior do Brasil. É nesse aspecto, foi oportuna a sua pergunta porque justamente hoje acabamos de fazer um protocolo de uma série de documentos, afirmações e ponderações justamente sobre o contrato de bilhetagem eletrônica entre o ICI, a empresa Dataprom e o termo de parceria entre a Urbs e o ICI, que é uma entidade privada, uma OSCIP.

O SR. PRESIDENTE:- A primeira pergunta que gostaria de fazer é que o senhor tem conhecimento que no sistema não integrado da Região Metropolitana quando saiu o sistema de bilhetagem da Dataprom aumentou em 18% o número de usuários daquele sistema? O senhor tem essa informação?

O SR. SACHA RECK:- Vamos separar bem essa situação. Existe a parte tecnológica do fornecimento do software, do hardware, que são termos complicados. O software é a inteligência da informática no gerenciamento da informação e o hardware é o aspecto físico da bilhetagem eletrônica onde é alocado esse software, a inteligência está no software. Os equipamentos validadores de catracas são aquilo que se vê externamente nos ônibus e terminais. A Dataprom é uma empresa fornecedora de tecnologia, de software, de hardware e de equipamentos. É uma empresa, que a exemplo de várias outras no Brasil tem as suas virtudes e as suas deficiências. Em vários locais onde há uma gestão da bilhetagem adequada, que daí é outro assunto, uma coisa é fornecer a tecnologia, a outra coisa é fazer a administração e gestão dessa tecnologia. A gestão e administração dessa tecnologia



é feita pelo ICI, que tem um contrato com a empresa Dataprom e a Urbs, de alguma forma, com as suas limitações em função do termo de parceria também auxilia o ICI nessa gestão. Pois bem, o sistema metropolitano de Curitiba também contrata a empresa Dataprom para o fornecimento da tecnologia e o software e fornecimento do serviço de manutenção, mas a gestão feita no sistema da Região Metropolitana de Curitiba é transparente, aberta e conjunta entre todas as empresas. Essa questão do sistema ser gerido por empresas ou pelo poder público é indiferente, um sistema com uma boa gestão e confiabilidade dos dados tem que ser confiável o suficiente para estar nas mãos de qualquer um e dar tranquilidade para as empresas, para o poder público e para os usuários a respeito da informação. A gestão feita na Região Metropolitana de Curitiba envolve vários empresários e um fiscaliza o outro, não deixando nenhuma brecha para evitar desvios. Esse sistema apresentou uma eficiência muito grande e permitiu a recuperação de uma receita que muitas vezes era desviada pelo mau uso dos cartões. Podemos citar como exemplo as gratuidades na Região Metropolitana no Sistema Metrocard, gerido pelas empresas. As gratuidades que o Vereador comentou no início que pegam no valor da tarifa estão em torno de 7,5% a 8%, no sistema que está na RIT. As gratuidades no sistema ICI-Dataprom-Urbs são de em média 14% a 15%. Mais importante que isso é uma informação e vamos disponibilizar aos senhores, esse documento que por dias e meses foi elaborado com segurança e todo documentado (m) sobre essa grave situação. O contrato ICI-Dataprom, ou o contrato ICI-Urbs, é um contrato de quatro anos, quarenta e oito meses. Ele foi assinado, ao que nós temos conhecimento, porque nós sabemos como vocês sabem, porque já fizemos pedidos oficiais de cópia do termo de parceria Urbs-ICI e do contrato ICI-Dataprom, porque queríamos ter acesso a toda essa engenharia, a essa tecnologia e ao controle. Faz dois anos que nós pedimos isso, reiteramos ano passado, e até agora não recebemos cópia desses contratos.

O SR. PRESIDENTE:- Desculpe, Dr. Sacha, eu pediria que, como temos vários Vereadores, são treze que vão fazer perguntas...

O SR. SACHA RECK:- Ah, para ser mais objetivo.

O SR. PRESIDENTE:- Então, se o senhor pudesse responder as perguntas. Estou satisfeito com suas respostas, mas em respeito até aos demais Vereadores.

O SR. SACHA RECK:- Tá bom. Vamos em frente. Desculpe, Vereador.

O SR. PRESIDENTE:- Então, gostaria de perguntar: por que as empresas, já que o senhor falou de Dataprom, contrataram a Dataprom para fazer a manutenção do sistema de bilhetagem de Curitiba? Esse serviço era feito anteriormente por uma empresa, eu tenho o nome dela aqui, EnterHelp, e cobrava duzentos e dez mil reais. E me parece que, segundo os cálculos que nós fizemos na composição tarifária, hoje a Dataprom cobra setecentos e vinte mil reais por mês das empresas. Por que as empresas contrataram essa empresa e não deixaram aquela que estava com um preço muito mais baixo?

O SR. SACHA RECK:- Muito boa pergunta, Vereador, e é oportuna para poder esclarecer isso. Hoje, no mercado de bilhetagem eletrônica, as empresas têm um protecionismo muito grande da sua tecnologia para dificultar inclusive o acesso de outros fornecedores e estabelecer uma competição na busca do menor preço. Se



você pegar hoje, a maioria das empresas de bilhetagem, à exceção de uma ou outra, não abre as suas senhas, os seus códigos-fonte, que são as informações, o cérebro da bilhetagem, para os compradores. Isso impede que as empresas possam contratar outros para fazerem o serviço, porque os cartões de outras empresas não vão conseguir ser lidos nos validadores. Isso não é da Dataprom, várias empresas do setor de tecnologia fazem isso. Pois bem. Qual é o grande problema, senhores, envolvendo a questão da bilhetagem? A manutenção por terceiros só é possível no hardware, que é a parte física, e nas catracas, não é possível no software, porque, se eu contratar um terceiro para fazer a manutenção desse software, perde-se a garantia. E, aí, o receio das empresas em não permanecer com esse contrato da Dataprom era que, se viesse uma manutenção, todo o problema que surgisse no software, Vereador, iam dizer que foi culpa da manutenção e iria perder a garantia. Então, nesse período, deixa eu terminar com a questão da EnterHelp, as empresas, na busca da redução de custo, foram atrás desse serviço através da empresa EnterHelp. Contrataram essa empresa na busca dessa situação. Não querem o contrato com a Dataprom, acham que o contrato é caríssimo, mesmo porque, no metrocard, essa mesma empresa cobra, por ônibus, setenta reais para fazer a manutenção. A Dataprom, isso que eu estava dizendo, e às vezes eu me prolongo, mas é importante esse destaque, a Dataprom é a empresa, senhores, que fornece a tecnologia da bilhetagem no metrocard, é a mesma Dataprom, e é a mesma Dataprom que presta serviços em várias outras cidades do Brasil. Para o metrocard, o custo por ônibus, de manutenção, é setenta reais, e para o sistema de Curitiba o custo é de duzentos reais. E não pensem que isso é benefício para as empresas porque não é, não é benefício para as empresas não, é mera conta de repasse, para pagar esses duzentos reais. Durante um período as empresas buscaram a redução do custo através dessa empresa EnterHelp. Mas qual foi a surpresa na execução desse contrato, que essa empresa teve inúmeras dificuldades, porque o sistema é péssimo, apresenta uma série de problemas, a empresa não aguentou o volume de serviços e, fora isso, sempre que aparecia um problema no software, não havia garantia e os valores cobrados pela Dataprom para fazer manutenção nesse software eram absurdos. Então, nem as empresas e nem a EnterHelp aguentaram mais de seis meses com esse serviço, e aí elas foram obrigadas novamente a engolir o contrato com a empresa Dataprom. Hoje, se esta CPI e os Srs. Vereadores colaborarem para que seja possível abrir uma livre concorrência na escolha de um fornecedor, tanto da tecnologia como da manutenção, as empresas aqui são favoráveis a que seja feito isso, porque o serviço, senhores, é muito ruim. E eu queria dizer mais uma coisa, Vereador, peço desculpas, mas é uma informação importante; nós fizemos um levantamento, e eu tenho os dados aqui nesse protocolo, da questão da manutenção, como dá problema nesse sistema da Dataprom; para os senhores terem uma ideia, fizemos um levantamento de que por mês, em média, nos últimos doze meses, foram feitos mais de dois mil e seiscentos atendimentos para resolver problemas na bilhetagem. Nos últimos doze meses. A frota de Curitiba é em torno de dois mil e trezentos ônibus, os atendimentos da Dataprom, médios mensais, dos últimos doze meses, foram dois mil e seiscentos. E pasmem, senhores, o número de veículos, em média, que saíram de operação por problema no validador... Porque quando, Vereador, existe aquela questão de interrupção de viagem, que inclusive pesa no cálculo do indicador de qualidade, a viagem não é só interrompida porque um pneu furou, porque o motor quebrou, se dá um problema no validador, a viagem também é interrompida, porque como é que vai cobrar a passagem? Certo? As interrupções de viagem nos últimos doze meses, em média, foram de duzentos e quarenta. Isso significa que 10% da frota de Curitiba, por mês, interrompe sua viagem por problema no validador. E isso, inclusive, pesa no cálculo dos indicadores de qualidade e, mais do que tudo, prejudica o usuário do sistema. Mais um detalhe que vocês também vão ficar muito assustados, porque eu fiquei quando vi o número: a própria empresa Dataprom, e eu tenho aqui o documento, no início deste ano, por várias reclamações das empresas, foi fazer um levantamento dos validadores de todas as estações tubo e terminais de

Wf

Curitiba, que são em torno de trezentos e sessenta e três validadores; qual foi a nossa surpresa quando nós vimos que 87% desses validadores, segundo a própria empresa Dataprom, não têm funcionamento de no-break. Sabe o que isso significa, Vereador? O no-break serve para manter o validador funcionando na falta de energia; se cai a energia, não funciona o validador. E isso estava acontecendo muito. Veja, 87% de validadores de estações e terminais não funcionam, e a própria Dataprom alega que têm que ser arrumados. Nesse último final de semana houve um caso muito recente no terminal do Sítio Cercado, que está relatado aqui no ofício. Faltou luz no terminal e, claro, a Urbs, pensando no usuário, há muito tempo nos mandou um ofício dizendo que, na falta de luz e em problema no validador, o usuário passará de graça. Claro, o usuário não tem culpa disso. Mas vocês imaginem quanta receita nós não perdemos no sistema, que talvez faça essa demanda estar caindo nos últimos cinco anos e pesando no cálculo da tarifa por causa desse sistema péssimo que é a bilhetagem eletrônica de Curitiba. Nós estamos aqui com o ofício protocolado hoje na Urbs, vamos entregá-lo a esta CPI, ao Tribunal de Contas, ao Ministério Público e, se possível, também à imprensa, para que todo mundo saiba disso. Não é só o custo que afeta a tarifa, o número de passageiros também.

O SR. PRESIDENTE:- É correto afirmar, Dr. Sacha, que a contratação da Dataprom por parte das empresas foi uma imposição da administração passada da Urbs?

O SR. SACHA RECK:- Não foi uma imposição da administração da Urbs.

O SR. PRESIDENTE:- De algum funcionário da Urbs?

O SR. SACHA RECK:- Não foi uma imposição. Isso não aconteceu.

O SR. PRESIDENTE:- Estou falando para manutenção dos equipamentos.

O SR. SACHA RECK:- Não foi, Presidente, sabe por quê? O problema aí é a amarração tecnológica feita pelo fornecedor. É complicado você ter um equipamento de uma marca e fazer a manutenção com outra.

O SR. PRESIDENTE:- Mas então me explique por que até fevereiro do ano passado era feito pela EnterHelp, se depois passou...

O SR. SACHA RECK:- Aconteceu assim, Presidente... Não, não, calma, mas ele tem que saber, é importante, porque a sociedade também quer saber e é relevante a sua pergunta. Nós tivemos que contratar, nós, empresa, desculpe, eu falo nós, mas é que o momento é tão difícil que eu abraço a causa dos meus clientes. Eles contrataram em função do protecionismo que existe do software e do hardware. Era impossível fazer um contrato de manutenção com custo relativamente baixo envolvendo software e hardware. Porque a Dataprom manipula as informações do hardware e não fornece a terceiros. E se houver qualquer problema que, às vezes, é dela, ela cancela a garantia. Então, é inviável economicamente, é um risco muito grande você separar isso. Mesmo assim, por diligência, e pela busca desses empresários, que talvez as pessoas não saibam, pelo menor custo, eles foram atrás da EnterHelp, conversaram com uma pessoa que se dispôs, porque nenhum Cristo



queria assumir essa manutenção, porque sabia o mico que era ter que fazer manutenção desses equipamentos por um preço barato. Porque eu acho que se a Dataprom cobra caro, ela é dona da tecnologia, pegar um terceiro para fazer um serviço num negócio tão ruim sem conhecer a tecnologia, ninguém iria assumir esse risco. As empresas estruturam, através de um consultor que tinha conhecimento do assunto, dessa empresa EnterHelp, para tentar resolver o problema com o custo mais barato para a tarifa. Esse consultor não suportou durante esse período, pelo volume de problemas que se apresentavam. E as empresas não suportaram os custos absurdos que eram cobrados pela Dataprom, no período, para manutenção do software. Porque eu lhe disse, Vereador, a manutenção de terceiros era só no hardware, porque não podia ser no software, que é de propriedade dela, e aí ela cobrava no software um valor que quase equivalia os dois contratos. E só para passar uma informação mais precisa, Vereador, o contrato com a EnterHelp para o sistema de Curitiba era de cento e setenta mil reais por mês, e o contrato da Dataprom, que teve que ser assinado na sequência, é de quinhentos e seis mil reais/mês.

O SR. PRESIDENTE:- Isso só para manutenção.

O SR. SACHA RECK:- Só para manutenção, quinhentos e seis mil reais. E como eu disse, representa duzentos reais por ônibus; e lá na Região Metropolitana eles cobram setenta reais por ônibus.

O SR. PRESIDENTE:- Eu tenho em minhas mãos aqui uma cópia de um contrato em que uma das concessionárias de Curitiba faz... O contrato é com a Dataprom, para manutenção do sistema. E lá na cláusula 1.11.2 diz o seguinte: "Fica acordado, a pedido da contratante, respeitada a cláusula 1.11, o seu parágrafo 1.11.1, que a contratada subcontratará a empresa WS Lima Serviços e Desenvolvimento de Sistemas Ltda., que é a EnterHelp, para prestação de serviço de campo por prazo máximo de doze meses, a partir da data da assinatura desse contrato." Esse contrato é do dia 29 de fevereiro de 2012, e inclusive está com a anuência do presidente da Urbs da época, o Sr. Marcos Isfer; do presidente do ICI, o Sr. Renato José de Almeida Rodrigues; e a Dataprom Equipamentos e os outros contratados, inclusive, como testemunha, o Sr. Antônio José Vellozo. Eu gostaria de saber se essa empresa, a EnterHelp, continua prestando esse serviço como subcontratada. Ou seja, a Urbs contrata o ICI, que contrata a Dataprom, que contrata um terceiro, no caso da manutenção do hardware.

O SR. SACHA RECK:- Não, aí é o seguinte: a Urbs tem um termo de parceria com o ICI, acho que talvez a própria Urbs depois possa se manifestar sobre os termos desse contrato...

O SR. PRESIDENTE:- É, nós vamos fazer essas perguntas depois para a Urbs.

O SR. SACHA RECK:- Mas o que importa é o seguinte: esse contrato envolve gestão do software, gestão, operação, fornecimento, substituição, nem sei se é regime de locação, leasing ou é propriedade, mas isso não importa nesse momento. Com relação a esse contrato que o senhor está citando, foi o seguinte: após os problemas enfrentados no contrato com a EnterHelp, provisório, foi preciso fazer uma transição do contrato da EnterHelp para o contrato com a Dataprom, uma



transição. E nessa transição ficou definido que os serviços de campo iriam ser feitos por essa empresa, e ela foi subcontratada com a Dataprom. Não tinha como fazer uma transição que não fosse dessa forma, para evitar problemas de leitura de cartões e outros para os usuários. Então, foi feito esse contrato como uma transição. Mas hoje, que está em vigor já o novo contrato com a Dataprom, não há essa cláusula de subcontratação dessa empresa que o senhor acabou de ler aí. Existe um outro contrato que está vigente agora, cuja cópia poderemos fornecer. Inclusive, é bom que se diga, com muita insistência por parte das empresas, esse contrato com a Dataprom, que era de quinhentos e sessenta mil reais, de 2001, que foi sendo reajustado e que terminou, antes de fevereiro de 2012, em quinhentos e sessenta mil reais, as empresas conseguiram reduzir a duras penas para quinhentos e seis mil reais nessa nova contratação, após a transição da EnterHelp.

O SR. PRESIDENTE:- Agradeço as respostas do Dr. Sacha e passo a palavra ao nosso Relator, Vereador Bruno Pessuti. E peço ao nosso Vice-Presidente que assuma a presidência dos trabalhos.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Boa tarde, Sacha. São algumas perguntas que eu vou fazer, não são tantas como as do Jorge, eu vou tentar me ater mais à questão da qual nós estávamos programados, que é a planilha dos custos. Quando o senhor fala a respeito dos vinte e cinco centavos da taxa da Urbs, que está disposto aqui no item 9.22, da taxa de gerenciamento, o senhor afirma que são aproximadamente vinte e cinco centavos ou vinte e quatro e doze, o senhor afirma que são centavos por quilômetro ou por tarifa?

O SR. SACHA RECK:- Por tarifa técnica. Conforme ato vigente da Urbs, que é o ato 03 de 2013, de 1º de junho de 2013, o valor que envolve taxa de administração Urbs, 4%, mais 2% de ISS, mais aquela verba, outros custos administrativos de ordem operacional, totalizam zero virgula, vinte e três, sete um, ou seja, aproximadamente, vinte e quatro centavos por tarifa. Arredondando, seria vinte e cinco centavos por tarifa. Isso por tarifa técnica.

O SR. BRUNO PESSUTI:- O senhor então envolveu o item 9.21, o item 9.22 e o item 6.1.2 no mesmo pacote para chegar a essa conclusão?

O SR. SACHA RECK:- Isso. Só um esclarecimento, que o Vellozo colocou aqui o seguinte: se você colocar os tributos que incidem sobre isso, porque tem incidência por cascata, esse valor chega bem próximo de vinte e cinco centavos.

O SR. BRUNO PESSUTI:- É porque na planilha apresentada no site da Urbs o preço por quilômetro da taxa de gerenciamento é de vinte e quatro centavos; o ISS, oito centavos aproximadamente; e o 6.1.2, que são esses outros custos administrativos, são quinze centavos na tarifa.

O SR. SACHA RECK:- Isso. Daí, se você somar os três e dividir pelo IPK, você vai achar o número de vinte e quatro centavos.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Ok. O senhor afirma da mesma forma que não é justo com a população de Curitiba, com a pessoa que paga a tarifa, com o usuário



que paga a tarifa, que os custos de limpeza e manutenção dos terminais estejam na tarifa. É correto afirmar isso?

O SR. SACHA RECK:- Exatamente.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Observando o documento da Urbs, o item 6.1 diz: "Despesas administrativas. Para despesas administrativas, além dos custos administrativos tradicionais, consideram-se também os custos de material de expediente, informatização, material de limpeza dos veículos, segurança, limpeza e manutenção do patrimônio, equipamentos, taxas, seguros, pagamentos de serviços e necessidades legais, todos os custos relativos ao material supervisão, veículos de apoio, serviços para limpeza dos terminais, estação tubo e demais equipamentos urbanos. Nesse item há repasse de dinheiro para pagamento de limpeza e manutenção do patrimônio das empresas?

O SR. SACHA RECK:- Veja só, o custo envolvendo as empresas está em outra rubrica. Certo? Existe uma rubrica de custos de manutenção nas empresas de custos administrativos das empresas. Essa rubrica que o senhor comenta envolve outros custos administrativos de ordem operacional, mas que não são diretamente ligados às empresas. Eu tenho eles aqui, o serviço atende que é um serviço de transporte especial vinculado à Secretaria de Educação, esse serviço não estava antes no âmbito da Urbs, inclusive Serviço de vigilância de terminais, seguro para passageiros, uniforme, atendimento médico Sites que é um outro serviço especial ligado à Secretaria de Saúde. Atendimento Médico Sites, material de limpeza de estações tubo, material de limpeza de terminais, material de limpeza do patrimônio nos terminais, som, anunciador de voz de estação, catraca de saída, serviço de transmissão de dados vivos e bilhetagem eletrônica Datapron. A bilhetagem eletrônica Datapron o custo está aqui mesmo. A Urbs faz uma estimativa dessas despesas de acordo com os levantamentos que foram feitos na época da licitação, ela divulgou uma planilha que provisiona valores que incidem sobre a tarifa técnica e logo também incidem sobre a tarifa usuária descontado o subsídio, ou seja, mantendo o subsídio hoje como ele está. Se você retirar esses custos a tarifa que hoje é de dois reais e setenta e cinco, dois e setenta, poderia reduzir em vinte e cinco centavos, mantidos o subsídio e todas as demais condições. Só nesse item ela poderia reduzir até vinte e cinco centavos.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Então, o senhor afirma que não há repasse da tarifa para limpeza das instalações da empresa.

O SR. SACHA RECK:- Não! Existe no calculo da tarifa verbas em geral para gestão das estruturas da empresa, das garagens, manutenção dos veículos e nessa verba de custos administrativos também estão colocados as despesas com materiais de limpeza, escritório, etc das empresas. Existe uma outra verba que provisiona esse custo as empresas, que é um custo indireto envolvido na prestação de serviço, que é típico de uma despesa administrativa.

O SR. BRUNO PESSUTI:- □ Que não está na mesma ligação, no mesmo custo que, por exemplo, a rentabilidade justa, são coisas diferentes.

O SR. SACHA RECK:- São coisas diferentes. A rentabilidade justa é outra



rubrica da planilha de preço da Urbs.

O SR. BRUNO PESSUTI:- No item 5.6 da planilha: Pessoal de administração Quem são essas pessoas envolvidas no pessoal administração?

O SR. SACHA RECK:- Talvez o Veloso já tenha explicado, mas eu acho que ele pode contribuir porque daí já entrou mais específico, já travou aqui. Vamos passar para o Veloso.

O SR. ANTONIO JOSÉ VELLOZO:- Para a execução dos serviços a de se ter controles, gestões sobre todos eles. Então, você tem um departamento de recursos humanos, envolvem todos aqueles envolvidos, um departamento que faz a coleta ou a recepção dos numerários que os cobradores cobram na rua, é a nossa chamada arrecadação. As empresas tem um serviço interno de vigilâncias, seguranças, secretaria, você tem que ter toda uma estrutura para o atendimento disso aí e manutenção predial, a manutenção da limpeza desses próprios municipais, copa, cozinha, fornecemos refeição dentro das empresas para os funcionários, tem toda uma infraestrutura de apoio às pessoas que estão ligadas ao trabalho junto ao ônibus. Então, você tem que ter lá um departamento que tem uma psicóloga, uma assistente social, tem um médico do trabalho, tem técnicos de segurança do trabalho, você tem toda a infraestrutura, uma parte é obrigatória por lei, que seriam esses casos de serviço de medicina e segurança do trabalho, aí tem a enfermeira do trabalho, tem alguns serviços que as empresas disponibilizam como grupos de apoio, que são pessoas voltadas a acompanhar o desempenho dos motoristas. Então, existe dentro de uma empresa de ônibus um universo de atividades que servem de apoio àqueles que estão dentro do ônibus

O SR. BRUNO PESSUTI:- Seria correto afirmar que todo salário das pessoas que trabalham no gerenciamento é pago pela tarifa, dos diretores das empresas, gerentes e o pessoal operacional das empresas é pago pela tarifa?

O SR. ANTONIO JOSÉ VELLOZO:- Veja bem, salário de diretor é outra coisa, está dentro de outra condição, o salário é definido por uma assembleia, porque existe uma sociedade seja ela por limitada por quotas ou s/a, existe assembleia que fixa isso e que são pro labores Agora, todas as outras atividades da empresa, sim, voltando a frisar, toda pessoa administrativa, arrecadação, serviço médico de segurança do trabalho, motoristas de viaturas de apoio, ambulância, tudo que tem dentro da empresa, sim!

O SR. BRUNO PESSUTI:- Tenho aqui em mãos, é divulgado no site da Urbs o preço dos insumos e salários, combustível, rodagem, pessoal, salários, benefícios, seria possível o sindicato disponibilizar já que é disponibilizado o salário do motorista, mil seiscentos e sessenta reais por funcionário, cobrador, novecentos e quarenta reais por funcionário, o acordo coletivo e a correção do INPC, seria possível a Setransp disponibilizar todas as pessoas que são beneficiárias dentro da tarifa para que a população tivesse acesso a essas informações, quanto que um médico das empresas recebe, quanto que um motorista recebe também para fazer esse trabalho?

O SR. SACHA RECK:- Olha, com certeza isso é muito importante, porque aí

4

você tem uma visão mais abrangente de todos os custos que estão atrelados à tarifa, porque a verba custo de administração pessoal administrativo e despesa administrativa na planilha base de composição de preço do edital é mais genérica porque existe uma série de outros custos, é mais fácil chegar por exclusão existem os custos que estão ligados a atividade fim, que é operação, inclusive, lá está dividido os custos de operação que são o pessoal de operação, de manutenção etc e tal e existem aquelas outras despesas que não estão diretamente vinculadas a operação que são atividades meio que tem uma quantidade em determinada de desdobramentos. Por isso a importância da pergunta. Acho que é possível, inclusive, fazer um levantamento, os empresários estão aqui presentes e os empresários, sem dúvida nenhuma podem, além de divulgar os salários do pessoal administrativo passar um detalhamento completo de todas as despesas indiretas que incidem sobre a sua atividade, fazer um relatório das despesas administrativas que não estão ligadas a atividades fim, detalhando todos os salários, contratos, custos, despesas, muito detalhadamente, com certeza podemos fornecer referente a todas as empresas, inclusive, as metropolitanas integradas que também compõe a tarifa técnica.

O SR. ANTONIO JOSÉ VELLOZO:- Só mais uma informação. Essas informações que estão em suas mãos, por exemplo, quando fala em salário de motorista isto aí é salário base, nós temos já instituído no nosso sistema há muitos anos um prelo para aquele motorista que tem assiduidade, que tem permanência nas mesmas empresas e corresponde a 2% do valor do salário base por ano de empresa. Eu quando fiz a exposição na quinta feira passada falei "A idade media dos nossos colaboradores dentro da mesma empresa é de oito anos isso faz com que os seus salários médios sejam acrescidos de 16%". Então, salários que estão indicados aí são os salários que a pessoa recebe no primeiro ano apenas que ele está trabalhando, a partir daí ele já começa a ter seus adicionais.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Lendo aqui o relatório da Urbs, fala que este custo de pessoal administração são custos vinculados. Então, o dissídio coletivo que teve dos motoristas e cobradores de 10,5%, automaticamente, aumenta em 10,5% o repasse para esse pessoal administrativo?

O SR. ANTONIO JOSÉ VELLOZO:- Não! Se fala em custos vinculados, no sistema anterior a esse contrato atual que foi pela licitação de 2009 havia uma vinculação, você tinha para custos de administração custos administrativos, um percentual sobre os custos variáveis mais a folha de pagamento. Neste momento da licitação isso foi interrompido, foi estabelecido um valor fixo, que a partir daquela data passou a sofrer a sua correção por índice econômico o INPC. Então, veja você mais uma fonte de defasagem, porque o funcionário quando recebe na empresa recebe pelo acordo coletivo, mas a empresa não recebe, recebe pelo INPC. Então, isso não é a realidade.

O SR. SACHA RECK:- Existia um histórico de pagamento dessas despesas antes da licitação e na licitação foi congelado nesse histórico que era nessa metodologia que o senhor comentou, mas após a licitação a correção disso não é feita na mesma proporção do aumento da despesa com o pessoal operacional ou acordo coletivo é feito por um índice INPC.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Então, toda vez que a inflação for menor que o acordo coletivo essa taxa vai reduzindo.

O SR. SACHA RECK:- Se algum dia isso acontecer ela vai ser vai haver um ganho, mas até hoje a inflação tem sido em torno de 6%, 6,5% e o Sindimoc começa a negociação em 30% do reajuste de salário e ela nunca fica abaixo de 10%. E mais o custo do anuênio, que também é do pessoal administrativo, que no caso ficou congelado no edital de licitação e não é repassado porque, como eu disse, o reajuste é feito apenas pelo INPC. Mas isso é regra do edital de licitação, de conhecimento das empresas naquele momento, mas é um assunto que se for para analisar o custo e avaliação é importante analisar.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Se fosse está sendo feito também pelo Tribunal de Contas uma auditoria nos custos das empresas, porque percebe-se que muitos custos, como foi falado na semana passada, são oriundos do que a Urbs costumeiramente pagava ao longo dos anos. As empresas estão aptas a receber uma auditoria para verificar se esses custos estão atuais mesmo sendo diferente do contrato porque, às vezes, um custo estabelecido pelo contrato pode se mostrar diferente, as empresas estariam abertas se comprovada numa auditoria que estes custos hoje são diferentes para mais ou para menos alterar?

O SR. SACHA RECK:- Sem dúvida, nenhuma! As empresas estão à disposição para contribuir para auditoria do Tribunal de Contas. Veja, Vereador, ao longo desses três anos antes de ingressarmos com essas ações, foram inúmeras as tentativas de resolver esse problema administrativamente na Urbs. Propusemos que a própria Urbs sugerisse qual empresa de auditoria fosse contratada para fazer esses levantamentos e confirmar, contratamos uma empresa multinacional chamada KPMG para fazer esse trabalho, fizemos a apresentação desse trabalho na Procuradoria do Município, no ano passado foram lá os representantes dessa empresa multinacional, empresa séria, de nome, mas foi dito que o estudo não valia porque foi contrato pelas empresas e que era necessário ter um trabalho independente. Fizemos um ofício, entregamos à Urbs pedindo que fizéssemos uma arbitragem para resolver o problema da maneira mais técnica, mais uma vez não obtivemos resposta. E para nós, sem dúvida nenhuma, que o trabalho do Tribunal de Contas é muito importante, porque é um assunto extremamente financeiro e técnico que nem eu aqui, talvez, poucas pessoas já percebi que o senhor entende mais da parte financeira, talvez, pela sua especialização, mas é importante dar suporte ao trabalho do Tribunal de Contas que ele é um órgão de apoio a esse Poder Legislativo. E pelo que analisei estive estudando o trabalho que foi feito em relação aos pedágios, que parte já foi divulgado. Não sei se o Vereador também teve acesso a esses relatórios? Sugiro que o senhor leia como didática para conhecimento é muito interessante. O trabalho foi isento, analisou todas as circunstâncias e concluiu, naquele caso, que a rentabilidade das empresas estava acima da proposta e recomendou que, ou fosse baixada a tarifa ou diminuiria o prazo do contrato ou aumentado o investimento. Somos favoráveis ao trabalho na mesma metodologia que foi feito para as empresas do pedágio. Aliás, porque já contratamos esse trabalho junto a professores, doutores em economia da USP especialistas no assunto, mas infelizmente mais uma vez foi dito, que por serem nossos contratados eles eram prejudicados. Pois bem, que venha o Tribunal de Contas, Poder Judiciário um trabalho isento, digno, que tenho certeza que se apurem a verdade vamos comprovar que a rentabilidade das empresas hoje, embora eu respeite a opinião do nosso Presidente Jorge Bernardi, baseado nas informações que ele tem a disposição, o que ele tem é o orçamento da Urbs, que foi uma estimativa feita sem saber quem iria ganhar a licitação, quem iria participar ou não, baseado em históricos. E, mais importante, Vereador Jorge Bernardi, o levantamento feito pela Urbs é uma fotografia mensal do sistema de transporte coletivo e veja se o problema que se tem

49 -

nisso e muitos dos sistemas, inclusive, no sistema de Brasília hoje temos aqui a satisfação de contar com a participação da Deputada Distrital Celina Leão, em vários sistemas diferentes de Curitiba o cálculo da remuneração de capital efetivo é feito com base na idade real da frota do sistema. Na metodologia do orçamento base de preços da Urbs e por isso que dissemos que o caminho certo é um fluxo de caixa, ele é um orçamento mensal, só que a Urbs considera uma idade média de cinco anos da frota presumida, só que a frota de Curitiba hoje devido a renovação pesada feita em 2011 tem uma idade média de três anos. Eu diria aos senhores, que num cálculo adequado de fluxo de caixa, econômico que chega na realidade da rentabilidade das empresas vão ser considerados os investimentos reais e não os investimentos presumidos. Se for considerada a idade de três anos, com certeza o número que o Vereador Jorge Bernardi vai apurar não é esse de trinta e quatro centavos por tarifa. Aliás, tenho certeza que várias empresas aqui se pudessem contar esse trinta e quatro centavos pagas todas as custas do sistema e talvez até comum pouco menos elas estariam topando na hora, o problema é que não sobra trinta e quatro centavos. Nos outros sistemas do Brasil o cálculo é feito pela frota real, por exemplo, Brasília num trabalho que tive a satisfação de realizar para o Governo do Distrito Federal, através de um contrato do BID, existiam planilhas elaboradas pelas empresas que chegavam a tarifas de quatro reais, por quê, senhores? Porque usavam a idade real da frota, aí todos querem comprar carro maior, inclusive, há um incentivo, porque vai receber por esse carro maior e o coitado do usuário não aguenta pagar toda essa despesa. Aqui em Curitiba é feito pela idade média fixa de cinco anos, mas essa não é a realidade das empresas, e o que eu quero dizer é o seguinte: para apurarmos a rentabilidade não adianta ver a visão da Urbs individual ou mesmo a nossa visão individual, vamos fazer um trabalho isento e apoiamos o trabalho do Tribunal de Contas em todas as informações necessárias para se calcular o fluxo de caixa econômico de quinze anos dos contratos, não apenas a fotografia mensal que é a planilha que deu base à informação do nosso Presidente Jorge Bernardi.

O SR. BRUNO PESSUTI:- O senhor fala que não tem certeza a respeito da funcionalidade do serviço da Datapron, não tem clareza, às vezes o sistema pode ser meio não transparente, 10% das viagens serem interrompidas, as pessoas entram, continuam pagando. Na sua palavra seria correto afirmar que se as vozes falam que existe uma caixa preta, o sistema de software de gerenciamento da tarifa feita por essas empresas pela Datapron, mas especificamente seria considerada a tal caixa preta que existe na Cidade de Curitiba?

O SR. SACHA RECK:- Olha, eu como Advogado, não costumo usar essas expressões, entendo a função de vocês que estão falando para a população, mas eu tenho um certo cuidado de chamar dessa forma, o que posso dizer é o seguinte: quanto mais é o controle dentro de uma empresa, dentro de qualquer atividade, maior é o resultado financeiro, se esse controle é no custo, menos é o custo, se esse controle é na receita, maior será a receita. Agora mesmo eu estava fazendo um levantamento de um assunto pessoal envolvendo estudo da questão de postos de gasolina e eu conversando com várias pessoas e eles diziam o seguinte: (m) "Olha, o posto de gasolina é uma receita garantida, porque todo o mundo usa, tem lá toda a movimentação". O transporte coletivo de certa forma também pode ser entendido assim, só que se você abandona o seu posto de gasolina e não faz o devido controle, com procedimentos detalhados, tudo aberto o seu resultado pode ser muito pior, onde quer que esteja este posto de gasolina. No caso do transporte coletivo, senhores, quanto maior o controle e a transparência sobre a receita melhor é o resultado financeiro. Cada percentual de ganho no controle da receita da RIT e de Curitiba, na mesma proporção vocês terão um ganho na tarifa. Qual a nossa reivindicação? Muita gente costuma dizer e a gente entende, talvez por falta de



confiabilidade, a gente não sabe, mas tem que quebrar isso, a gente afirma da bilhetagem: "Ah, as empresas querem tomar conta do dinheiro!" As empresas não querem tomar conta do dinheiro, porque tomar conta do dinheiro da venda do vale transporte custa e custa caro para fazer isso. As empresas só querem o seguinte, independente se vai estar na mão de uma empresa terceirizada, se vai estar na mão da Urbs, de alguma empresa contratada pela Câmara por hipótese, claro que juridicamente isso impossível. Se tivermos procedimentos de governança que permitam um controle e uma transparência das informações, não só para nós mas para a sociedade, um maior controle da concessão de gratuidades, que é um grande problema quando o poder público administra a receita, acontece muitas vezes de benesses normais da política de a concessão de gratuidades irem além daquilo que seria o rigor da análise efetiva do benefício. Isso é normal acontecer. E outra coisa, é normal que o controle não seja tão intenso sobre o mau uso das gratuidades que é um problema de todas as cidades do Brasil. Nós temos um caso recente, tem aqui um empresário que depois pode fornecer o vídeo para o senhor, da dificuldade que é fazer esse controle. No caso da gratuidade na cidade de Cascavel eles têm um procedimento rigoroso de controle no acesso no ônibus. Tem que ver a identidade para ver se o idoso é aquele mesmo, se ele não emprestou o cartão para outra pessoa, o mesmo se diga para o estudante, etc. Mas a grande vantagem desses temas onde tem governança, como é o de Cascavel, por exemplo, é que lá é feito o controle no software diário de cartões que apresentam uma utilização fora da linha padrão. Quando isso ocorre imediatamente o sistema acusa e cancela o cartão na hora. Por exemplo, esses sistemas não permitem que um idoso, além do cartão gratuito, ele possa ter um cartão com crédito livre, por quê? Se ele tiver um outro cartão nada impede que ele use o cartão do crédito pago e empreste o seu cartão ou venda, loque para terceiros e esse terceiro fique usando o cartão. A maioria do sistema do Brasil tem um controle. Ora, por que um usuário idoso, que não paga tarifa, precisa de mais um cartão em nome dele? Não tem necessidade. "Ah, tem reclamação? Mas é assim que funciona!" Em Curitiba já temos a informação que não há esse controle, que um idoso consegue fazer um segundo cartão. E aí o que acontece? "Ah, a responsabilidade para fiscalizar a gratuidade é do coitado do cobrador, que está ali matando um leão a cada dia, tentando agilizar a operação para não ter reclamação!" Pois é, coitado do cobrador que tem tanta fragilidade na bilhetagem que é obrigado a ter que fazer esse controle. Vocês sabem o que aconteceu em Cascavel, Vereador? Em Cascavel um cobrador, mesmo com todo esse controle, foi solicitar uma comprovação por um usuário idoso de que era ele mesmo o usuário. O usuário se negou a fazê-lo. Insistiu em não fazê-lo. Ele insistiu com o motorista, que também fazia a função do cobrador, de que ele não queria apresentar o documento, partiu para a agressão com o motorista e o motorista precisou usar um martelo de bater no pneu para se defender. Foi a maior confusão. Isso está gravado em vídeo. Coitado do motorista! Teve que ser mandado embora inclusive, que situação! Então, hoje o sistema de Curitiba, por falta de controle, acaba expondo inclusive os cobradores nessa carga de ter que fiscalizar a gratuidade. O que queremos, para concluir, Vereador, desculpe me delongar, é que independente de quem vai cuidar da bilhetagem, que se tenha o acesso a todos os controles, quem gera o crédito, quem abre para venda? Já soubemos que durante um período de mais ou menos dois, três anos a geração de crédito para colocar à venda era automática. Qualquer sistema com governança de bilhetagem eletrônica, quem gerencia a senha para abrir o crédito e colocar à venda na loja são duas, três pessoas com senha, controlado, e geralmente essa senha é distribuída por vários envolvidos. Esse crédito é colocado à venda e no final do dia é controlado. O que foi vendido tem que ter em dinheiro, o que não foi vendido tem que estar em caixa. Tem que saber quem comprou, quando usou, como pagou, aonde depositou. É assim que funciona. Já pedimos todo esse acesso a Urbs, ao ICI e a Dataprom e até hoje nós não tivemos. Uma grande pergunta que não sabemos responder. Quantos créditos já foram vendidos na Urbs desde o início da bilhetagem eletrônica e foram depositados na conta da Urbs?

Wf

Quantos desses créditos foram efetivamente usados nos ônibus, e quanto é o saldo na conta da Urbs referente aos créditos que foram vendidos e não foram usados? Essa pergunta nós nos fazemos todos os dias e não temos essa resposta para dar para vocês e gostaríamos de ter. O que se precisa, gente, e vocês podem ter a certeza disso, se tiver um controle, transparência, compartilhamento e união de todos no controle da bilhetagem tenho certeza que o resultado vai ser muito bom na tarifa. Temos casos em que a redução dos desvios e o aumento da receita chegou a 15%, só com um controle mais acentuado sobretudo nas gratuidades e nas utilizações, vendas, etc.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Então, para finalizar, uma resposta sim ou não: é correto afirmar que falta transparência na bilhetagem eletrônica de Curitiba?

O SR. SACHA RECK:- Falta transparência e é nesse ofício que estamos pedindo mais transparência e mais uma coisa que eu esqueci de dizer: o contrato disso que você chamou de caixa-preta, que eu chamo de falta de transparência, vence em agosto. Vereador Jorge Bernardi, uma coisa importante: o contrato ICI e Dataprom, a gente consegue acesso, porque luta atrás de informações, ele está vencendo em agosto, quatro anos. Ele foi um contrato aproximadamente de trinta e dois milhões de reais. Na nossa opinião e no nosso pedido esse contrato não deve ser renovado. A Urbs deve assumir diretamente esse trabalho, fazendo com o seu pessoal ou contratando alguém sob o seu restrito rigor e não o fazendo através do ICI e permitindo que toda a sociedade e os empresários possam controlar essas informações. (Palmas).

O SR. BRUNO PESSUTI:- Muito obrigado pelas suas informações.

O SR. PRESIDENTE:- Com a palavra, o Vereador Valdemir Soares.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Muito obrigado. Sr. Presidente, queria pedir neste momento para abrimos um parêntese nas nossas ponderações, ainda temos mais oito Vereadores inscritos, para dar voz à Deputada Celina Leão que traz a esta Comissão Parlamentar de Inquérito uma denúncia, com documentos, com informações, que acho de interesse tanto da CPI como de todos os presentes, de toda a população curitibana. Então, queria pedir a V.Exa. para ouvirmos nesse momento a nobre deputada.

O SR. PRESIDENTE:- Esta Presidência suspende e passa a palavra à Deputada Celina Leão. Desculpa, o relator pede para não suspender a Sessão e consulto aos demais Vereadores se ouviremos ela no decorrer, pedimos desculpas ao nosso depoente, o Dr. Sacha, e vamos ouvir a Dra. Celina. Peço para que a taquigrafia continue os seus trabalhos e toda a equipe.

O SR. CHICARELLI:- Sr. Presidente, assim como somos limitados, gostaria de pedir um limite de tempo para a ilustre Deputada para que não atrasemos os outros convidados.

O SR. PRESIDENTE:- Quantos minutos, Deputada?

A SRA. CELINA LEÃO:- Eu não calculei a minha fala, mas acho que a gente consegue falar em vinte minutos. É muito?

O SR. CHICARELLI:- Acho que é muito.

O SR. PRESIDENTE:- Quinze mais quinze, então.

A SRA. CELINA LEÃO:- Vou tentar, Sr. Presidente, falar em dez minutos e aí prorrogável por mais dez, pode ser?

O SR. PRESIDENTE:- Obrigado.

A SRA. CELINA LEÃO:- Sr. Presidente e demais Vereadores, primeiramente queria agradecer o convite do Vereador Chico do Uberaba e quero passar à Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara de Vereadores uma vasta documentação. Acho que é muito importante a gente tocar na questão dessas informações porque são oficiais. O Governo do Distrito Federal, e aí quando isso aconteceu eu fui a primeira a subir à Tribuna da Câmara para elogiar o Governo, mesmo sendo oposição ao Governo, a decisão da licitação do transporte público do Distrito Federal, porque temos um transporte público caótico, sucateado, com ônibus velhos, mesmo tendo leis que obrigariam os nossos ônibus a ter sete anos o máximo de tempo para se utilizar o transporte público. Só que esta lei não é cumprida, temos ônibus de trinta anos de idade rodando no sistema público de transporte. E subimos à Tribuna para elogiar aquela decisão do Governo da licitação do transporte público, que é uma decisão difícil, porque sabemos o poder dos grupos econômicos que envolve o transporte público. E posso falar isso hoje como uma deputada que foi ameaçada no Distrito Federal, e trago inclusive como parte do processo um inquérito de ameaça mesmo, vou falar sobre isso durante a minha fala. O transporte público do Distrito Federal foi feito em cinco bacias, e o que a gente percebe é que um grupo aqui do Paraná que preparou, a LOGITRANS preparou todo um estudo ainda no Governo Arruda sobre mobilidade do transporte público no Distrito Federal. Esse estudo ele se encerrou no Governo do Agnelo, não foi renovado o estudo, o contrato com essa empresa, segundo o próprio Secretário que foi questionado na Câmara Legislativa sobre essas denúncias e com um número de informações desconstruídas que o nosso gabinete vinha recebendo sobre a licitação, nós pedimos cópia de todo o contrato da licitação do Distrito Federal. E eu quero aqui afirmar, não estou supondo, quero afirmar que a licitação do Distrito Federal é uma fraude. E é uma fraude patrocinada por grupos inclusive do Paraná. Temos aqui um consultor que está falando, e é muito engraçado porque o Estado precisa sim de consultores, mas que prestem serviços estritamente para o Estado, estritamente para o Estado. Agora consultor que presta serviço para o Estado e para os empresários que ganham a licitação é com certeza um absurdo. É uma falta de ética, de transparência. Você não pode participar de algo que você tem informações privilegiadas, que ao mesmo tempo que se vincula, quem participou foi o consultor de todo o edital de licitação do Distrito Federal aqui figura como advogado de um grupo que ganhou a licitação no Distrito Federal. É até engraçado para mim como Parlamentar hoje aqui ver o Sacha Reck falar como advogado, que é advogado de algumas empresas que ganharam a licitação no Distrito Federal. Até isso poderia ser esdrúxulo, imoral, mas não ilegal como é. Nós recebemos na Câmara Legislativa do Distrito Federal o Secretário de Transporte numa Comissão, um convite formal aprovado pela Câmara

Wf

cidade que ela representa aqui. Então, eu não vou me dirigir contra ela. Respeito ela, é uma mulher, e acho que a presença das mulheres na política é muito importante. Eu apoio muito as mulheres. Tenho a honra de ter aqui duas representantes do meu escritório que vieram me acompanhar e prestar apoio, e trabalho quase que na maioria com mulheres. De seis advogados que trabalham comigo, são cinco mulheres e um homem. Tenho muito respeito, e respeito a Deputada, entendo a posição dela e a função dela política, que é fazer a fiscalização. Ela não pode ser privada do exercício desse direito de poder discutir, de vir aqui também trazer essa discussão. Isso foi bom, porque senhores, eu acho que embora da minha pouca idade, tenho trinta e dois anos, eu vivo o transporte coletivo desde os cinco anos de idade. Meu pai, Garrone Reck, que tem a sua empresa independente, presta serviços com muita dignidade aqui em Curitiba, na Comec, há muito tempo. Se vocês não sabem, o meu pai foi diretor técnico da Urbs no governo do Requião. Se tinha alguém mais odiado pelas empresas de transporte coletivo de Curitiba, era o meu pai quando ele foi diretor de transportes. Ele teve uma condução dura e pesada com as empresas de transporte coletivo, mas sempre com muita honestidade, discutindo, e com visão para os usuários. Na época em que meu pai foi diretor de transporte, o transporte de Curitiba não chegava na Região Metropolitana, porque o sistema até então vigente era de remuneração por passageiro. E, naquela época, havia linhas mais distantes, na periferia, de gente que precisava usar ônibus, que não tinham rentabilidade financeira para fazer um pagamento por passageiro. E ele ajudou o então prefeito Roberto Requião, na época, a instituir o sistema de remuneração por quilômetro, que à época, em 85, era necessário para poder levar o transporte até a periferia. Claro que depois disso, quando a cidade cresceu, era necessário uma mudança, e essa mudança veio tarde inclusive, para a tarifa. Mas eu quero dizer que a história da minha família e a minha história é uma luta honesta pelo transporte coletivo em prol dos usuários. Eu acredito que a forma como meu pai conduz a sua consultoria até hoje é motivo de insatisfação, talvez, de alguns empresários com a sua visão especificamente do ponto de vista da sua remuneração. Nunca, não há nada que desabone a figura do meu pai aqui em Curitiba, e acredito que aqui vários vereadores conhecem o meu pai, meus irmãos. Uma família de seis filhos, todos da mesma mãe, do mesmo pai, que sempre viveu com muita humildade. Eu estudei em escola pública até a quarta série, depois tive que me mudar, na época que meu pai foi trabalhar no porto de Paranaguá, depois de ter saído da Urbs aqui em Curitiba. Com muita dificuldade, seis filhos, foi difícil tocar essa vida. E o meu pai sempre sobrevivendo com o salário dele de servidor público. E todas as suas contas estão abertas para quem quiser analisar, e o seu patrimônio, que se for analisar, é um patrimônio reduzido, é uma pessoa que não busca qualquer tipo de lucro escuso, de remuneração que não venha daquilo que é correto. E assim ele sempre conduziu, e conduziu até hoje. E eu saí de uma casa em que esses valores foram passados. Sempre adorei o transporte coletivo, desde os cinco anos adorava acompanhar meu pai nos trabalhos que ele fazia nos transporte coletivo. E aí que eu fui entendendo desse negócio. Depois passei numa universidade pública, a federal, porque se não tivesse passado, talvez tivesse dificuldades para pagar a universidade, porque dinheiro lá em casa nunca foi fácil. Dinheiro sempre foi objeto de trabalho com suor para sustentar todos lá de casa, os meus cinco irmãos. E como eu cheguei no transporte coletivo, senhores? Não foi por imposição do meu pai, não foi por nada. Eu, como advogado, conquistei um espaço no escritório do Dr. Guilherme Gonçalves, que já assessorava o setor há muito tempo, e com muita dificuldade, senhores, para conquistar a confiança de todos esses empresários que estão ali, e que me estão prestando apoio do Sindicato das Empresas de Curitiba, eu tive muita dificuldade! Porque o meu pai, pela dureza com que ele conduzia a sua gestão na Urbs, e também na Comec, quem não sabe, e acho que é importante a presença da Deputada aqui para que ela tenha as informações. Há muito tempo eu queria que ela visitasse o meu escritório, ou que eu pudesse até ir voluntariamente na Assembleia, no Distrito Federal, com muita tranquilidade para falar sobre tudo o que eu fiz até o

uf

momento. É bom que ela esteja aqui hoje, me desculpem os senhores por esse assunto vir à tona, mas estou achando ótimo poder esclarecer. Eu queria estar aqui, pelo conhecimento que tenho no transporte, que conquistei pelo meu conhecimento, com muita honestidade, todo meu patrimônio, tudo o que eu tenho até hoje é declarado, tem origem, tem lastro, e eu não tenho nada a esconder de ninguém. Nunca fiz nada de errado, eu tenho plena convicção disso, e por isso estou a plena disposição para fazer qualquer esclarecimento. Foi muito bom a Deputada ter vindo aqui, senhores, porque eu estava numa ansiedade enorme, eu queria vir para essa CPI porque acompanhei, adoro o transporte coletivo, tenho uma boa relação com os meus clientes, tenho um conhecimento e uma visão do meu pai, que é uma visão de usuário, adoro, acho que gosto mais do transporte coletivo do que do Direito, senhores! Me perdoem os meus clientes aqui, que podem achar que eu não trabalho direito como advogado, trabalho também, mas eu gosto do transporte! Gosto de chegar num caminho que atinja os fins. No ano passado, inclusive, fiz um ofício com várias sugestões, que foi protocolado no final do ano, dando sugestões no transporte. Eu estava louco para vir nessa CPI, poder falar para vocês e contribuir para duas coisas, melhorar o serviço para o usuário, que precisa disso, a velocidade média é muito ruim. A minha família inteira anda de ônibus, meu pai hoje, Deputada Celina, não tem carro, ele vendeu o carro dele para capitalizar dinheiro na empresa dele. Por algum momento de dificuldade, talvez causado por algumas denúncias que dolosamente e caluniosamente estão atingindo a empresa, ele foi obrigado a passar um momento de contenção. E a senhora pode procurar o patrimônio dele para a senhora ver de onde vem tanto dinheiro que a senhora indica aí nas suas afirmações. Ele está sem carro agora, e ele anda de ônibus, e já está querendo comprar uma bicicleta, porque é um homem que fala de sustentabilidade para dar exemplo para a sociedade de um transporte sustentável. Foi muito bom, Deputada, a senhora vir aqui! Eu vi que a senhora viria, porque eu li a Gazeta do Povo hoje, e a pedido do Vereador Chico do Uberaba, que na semana passada me chamou de "a" Sacha, aqui ele viu que é "o" Sacha mesmo! Eu sou advogado! Não sou advogada! É muito bom que tenha ocorrido isso, porque eu estava no Sindicato aflito, falando com todos os meus clientes, querendo vir aqui defender os meus clientes, porque o objetivo deles também envolve os usuários, e contribuir com essa CPI. Eu só vivo disso nos últimos vinte dias, só dando suporte, e louco para estar aqui! Eu fico sem dormir, mandando mensagens para saber o que está acontecendo. É o meu sócio avisando: "Sacha, você tem a verdade, você tem! Só que você vai lá, quanto melhor você falar e expuser o teu conhecimento, o pessoal vai apelar para te desconstituir, porque na política funciona assim, Sacha. Não acredite, não vá só pela verdade!" O meu sócio é advogado eleitoralista, Dr. Guilherme Gonçalves, que eu acho também goza de uma moral e de um reconhecimento ilibado nesta Câmara. Ele falou: "Sacha, esqueça o teu raciocínio lógico, esqueça, porque você vai ser triturado. Se você for na Câmara e falar bem, e falar o que tem que ser ouvido...", e muita coisa eu garanto a vocês que eu disse hoje aqui, que todo mundo queria saber. E tenho muito mais a dizer. Inclusive, também bem documentado. Eu queria dizer isso há muito tempo, mas não vinha, porque eu achava que mais do que ajudar os meus clientes do Sindicato, eu poderia prejudicá-los, porque ao falar bem, poderiam tentar me desconstituir com acusações advindas de Brasília. Mas, como o ilustre Vereador Chico do Uberaba, Deus às vezes escreve certo por linhas tortas, (m) trouxe a Dra. Celina Leão, que mais uma vez eu digo, tenho um profundo respeito por ela, ela me oportunizou vir aqui, porque eu vi e falei: "Gente, agora já estou exposto, então vou lá para me defender, resolvo logo esse negócio." E daqui para frente posso trabalhar na defesa e apresentação dos interesses da população, porque as empresas também pensam na população, e ajudar os Vereadores, para que não saiam dizendo, como saiu em algumas notícias esses dias, que a CPI vai acabar em pizza. No que depender de mim, apesar dessas acusações que vou tentar rapidamente falar aqui, e vocês vão ter certeza de que eu tenho absoluta tranquilidade sobre tudo o que ela falou, espero que eu possa continuar vindo aqui, porque tenho muito a ajudar vocês,

uf

e não vou esconder nada e não vou falar nada que não seja verdade, porque eu presto um juramento não por falar, nem por cinismo, eu falo a verdade e vou dizer. Com relação à Brasília, senhores, todas as afirmações feitas pela deputada Celina são baseadas num depoimento do secretário José Walter Vazquez. Eu não fiz esse depoimento e não falei isso. Porque até o momento nem a deputada Celina, eu estaria à disposição, se ela me ligasse, eu a atenderia, iria até Brasília para responder o que ela quisesse e colocaria a minha cara naquela Assembleia para responder qualquer coisa a respeito da minha atuação profissional e dessa licitação. Eu não tenho nada a esconder. Mas o que é que acontece? Nem a deputada, nem nenhum jornal, na verdade um único jornal de Brasília é que está fazendo essas acusações, chama-se Jornal de Brasília. Existem dois jornais em Brasília: o Correio Brasiliense e o Jornal de Brasília. Apenas esse jornal está fazendo essas acusações, e nenhum outro meio de comunicação está acolhendo essas acusações. Inclusive, ontem, recebi uma ligação da Band de Brasília, a televisão Band, porque a Dra. Celina Leão está tentando há muito tempo achar um palco para fazer o show dela e falar essas situações. Em Brasília, ninguém deu esse palco a ela até o momento, a não ser o Jornal de Brasília e o site de um sujeito chamado Mino Pedrosa, que claramente é de oposição ao PT, e tem toda a sua construção de ordem política, mas ninguém mais. E ontem a Band tentou fazer uma entrevista para mim, e eu fui ligar para a Band: "Eu quero falar, não há problema nenhum." Mas a Band tirou a reportagem do ar e não saiu na Band. E hoje ela veio aqui, trouxe o pessoal do Jornal de Brasília, e talvez mais algum meio de comunicação, para ver se ela consegue a duras penas emplacar a visão dela do assunto. Mas, mais uma vez vou dizer, tenho muito respeito pelo trabalho dela, porque por trás dela estão os interesses da população, e estou à disposição dela para esclarecer. Se eu tivesse falado com a Dra. Celina Leão, a ilustre deputada, antes de ela vir aqui, na minha casa, aqui em Curitiba, fazer essas acusações, eu traria uma visão para ela, porque ela aqui é a população que ela representa, que votou nela como deputada, talvez se ela soubesse e tivesse ouvido as minhas razões, com a calma e a isenção necessárias, ela não viria aqui para me chamar de laranja. Senhores, tudo isso aqui, a minha assessoria no Distrito Federal, eu nunca falei que fui contratado pelo BID, não fui eu que disse isso, eu não sei o que o secretário falou porque não tenho nem acesso a isso, jamais isso foi afirmado por mim, jamais eu afirmei a questão de consulta à OAB. Com relação ao meu contrato, que permite a assessoria que prestei ao Distrito Federal, não tenho nenhuma dúvida e nenhum receio de qualquer irregularidade envolvendo esse contrato. Esse contrato adveio, inclusive o site do Mino Pedrosa tentou explorar o fato de que o meu sócio é advogado do PT, que é advogado da Ministra Chefe da Casa Civil, e que, logo, a contratação do Dr. Sacha e do escritório dele foi imposição da Chefe da Casa Civil e que envolve uma série de coisas, uma miscelânea maluca. Mas eu preferi não entrar nesse mérito porque não tem fim. Agora vou ter que explicar, então, o que é isso. Senhores, como ela mesma disse, que, como começou a minha assessoria no Distrito Federal, e isso é inegável, porque depende de como é feita a pergunta ao BID, ela vai ser respondida de um jeito, depende de como o presidente Jorge Bernardi me perguntar um assunto, eu vou responder de um jeito, tanto que a pergunta que ela fez ao BID, deputada, é muita coincidência, mas o mesmo requerimento de assuntos que a senhora fez ao BID, um empresário lá de Brasília, chamado Wagner Canhedo, ele explora mais de 60% do transporte coletivo do Distrito Federal, ele fez um pedido idêntico ao pedido feito pela ilustre deputada. A senhora procure ver lá. Ou vocês têm transmissão por telepatia, ou foi ele que passou o requerimento para a senhora, ou a senhora passou para ele. Porque os requerimentos são idênticos, a senhora procure ver essa informação, porque os documentos são idênticos. E o Wagner Canhedo, senhores, para os senhores saberem, é o ex-dono da Vasp, que quebrou. O Wagner Canhedo é o ex-dono da Vasp, que faliu. O Wagner Canhedo é o atual presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Brasília. Ele deve milhões de reais para a receita federal e para várias receitas por não pagamento de imposto, presta um serviço de

uf

questionável qualidade no Distrito Federal. Senhores, eu vou dizer uma coisa, é uma vergonha o que é o transporte do Distrito Federal. É uma vergonha! A capital do Brasil, infelizmente, dá um exemplo para a cúpula do Judiciário, para todo o Poder Legislativo, que denigre a imagem do setor de transporte coletivo do Brasil. Se os senhores forem a Brasília, verão que os ônibus ficam sucateados e estacionados em terrenos públicos. Durante o dia, aqui em Curitiba, senhores, nós temos muito a evoluir, somos mais exigentes e temos que evoluir, porque temos que ser o melhor transporte do mundo, mas aqui estamos discutindo o problema de uma frota que teve um problema no validador, uma viagem que não ocorreu pelo trânsito; senhores, lá em Brasília tem ônibus que não volta porque a roda caiu. Cada dia é uma notícia de um ônibus que ficou sem um pedaço, que teve algum problema de estar chovendo dentro do ônibus. Isso é só perguntar aos usuários. E o Sr. Wagner Canhedo, que fez um requerimento idêntico ao da deputada lá no BID, domina esse sistema há muito tempo. O mesmo Wagner Canhedo, ilustre Dr. José Felinto, foi eleito pelo Jornal de Brasília, que está aqui representado, a empresa dele foi eleita Top of Mind, o melhor transporte do Distrito Federal. Foi eleito, eu tenho essa informação, pelo Jornal de Brasília. O Jornal de Brasília estampa várias propagandas envolvendo patrocinadas da empresa Viplan, que é a empresa do Wagner Canhedo. Por isso que o Jornal de Brasília, que começou todas essas denúncias, nada, nada foi repercutido em nenhum meio de comunicação do Distrito Federal. Globo, Correio Brasiliense, até a Band, que ia emplacar ontem um negócio, desistiu. E vocês sabem por que eles desistiram, senhores? Por que é que ninguém está dando azo a essas acusações? Porque a origem delas é muito suspeita. Eu quero que todos prestem atenção, porque a gente encerra rapidamente esse assunto. A origem das denúncias, que aqui vou ajudar a deputada, para que ela saiba o que está por trás disso, porque ela, com o vigor e a qualidade do seu discurso, pode trazer a verdade à tona. Vamos lá. A deputada, a informação que vou trazer... Não, eles vão me conceder tempo, tenho certeza disso, porque aqui a democracia é respeitada. Se ela tivesse conversado comigo, e agora vai ser a oportunidade, em público, porque é assim que funciona, transparência total, e eu estou à disposição para falar em qualquer grau de jurisdição, a denúncia que levou a toda essa situação, gente, foi feita por uma associação chamada Abradec, Associação Brasileira de Consumidores e etc. e tal. Essa associação é presidida, José Felinto, por um sujeito chamado Denis José Alves Sarausa dos Santos. Aí, fomos investigar quem é esse sujeito. Esse sujeito é permissionário atual do transporte coletivo do Distrito Federal, ele é operador, que tem uma das linhas que está sendo licitada e está sendo quebrado o monopólio. Esse Denis tem um processo criminal correndo contra ele, deputada, eu vou lhe dar uma cópia para a senhora analisar, para tomar o cuidado, por estelionato. Esse sujeito, cuja denúncia foi utilizada como argumento pelo Jornal de Brasília, está sendo acusado, num processo criminal, de estelionato. Sofre um processo administrativo no Distrito Federal porque ele transferiu a linha dele, de permissão, para uma outra empresa, que até agora não conseguimos descobrir, eu já acho qual seja, mas não vou ser leviano em afirmar, porque eu tenho cuidado com aquilo que falo. Ele está sendo analisado com processo, porque transferiu a linha dele, após a licitação, para uma outra empresa, que não sabemos exatamente qual é. Mais grave do que isso, senhores, a deputada também precisa saber disso, porque realmente é desse tipo de gente que precisamos na política, que venha até Curitiba ajudar nas investigações, que ela saia daqui com essas informações para qualquer lugar do Brasil, para investigar isso aí, e eu vou dar essa informação em primeira mão para ela. Deputada Celina Leão, um sujeito chamado Denis José Arausa dos Santos é advogado da cooperativa CooperBrasil, que participou da licitação, ele assinou, teve uma cooperativa, senhores, chamada CooperBrasil, que participou da licitação em Brasília, essa cooperativa tem seu estatuto assinado pelo sujeito chamado Denis Alves dos Santos, e foi esse sujeito que fez a denúncia, que por sua vez foi estampada no Jornal de Brasília. Mais grave, senhores, então, a tal da Abradec, na verdade, por trás dela tem um sujeito que é permissionário do sistema e ainda assinou o estatuto de uma das cooperativas que



participou da licitação. Mais grave do que isso, senhores, vejam o que esse sujeito fez e que é a fonte da informação trazida pela deputada aqui, ele assinou o estatuto, Lafaiete, você que sempre é atento às coisas que eu falo desde a comissão, ele assinou o estatuto colocando o número da OAB dele numa determinada data, mas acredita-se, acredita-se não, é certeza absoluta, na data que ele assinou o estatuto, ele nem tinha OAB; e ele colocou o número da OAB dele dizendo que a OAB era trinta e oito e alguma coisa, Distrito Federal, no dia xis, e naquele dia ele nem tinha jurado na OAB, nem tinha o número na OAB. Ou seja, esse sujeito assinou um documento retroativo na licitação, e depois vem a colocação de que "Ah, a empresa foi inabilitada porque esqueceu uma data, não sei o que." Como é que uma cooperativa com um sujeito que falsifica um documento pode ser habilitada numa licitação para prestar um serviço num lote de quinhentos ônibus, que hoje é caótico no Distrito Federal? É essa a origem da denúncia. E quanto à denúncia, senhores, tenho todas as provas que elidem tudo isso aí. Eu não queria exaustivamente fazer os senhores perderem tempo, para voltarmos ao tema da nossa CPI, mas uma coisa é importante, eu trouxe aqui uma vasta documentação sobre todo o processo de Brasília. Poderíamos perder esse tempo, eu estou à disposição até a madrugada, se for preciso, eu leio todos os itens do edital de licitação de Brasília, aqui na frente de vocês e na presença da Deputada Celina Leão, e eu desafio, tem tanta cabeça inteligente aqui dentro, Dr. Lafayete, que há tanto tempo acompanha o transporte coletivo, também pode nos ajudar, eu quero ver quem vai encontrar um item sequer do edital de Brasília que represente direcionamento a qualquer empresa do Brasil? Comparem o edital de Brasília com qualquer edital de capital brasileira que vocês vão perceber... Mas como foi falado, Deputada, está à disposição, comparem o edital de Brasília com qualquer edital de licitação do Brasil e vocês vão verificar que aquela licitação foi puramente menor tarifa. E, mais do que isso, eu tenho fotos, vídeos participando na minha assessoria, mas é claro, porque eu não tenho nada a esconder, eu tenho pareceres com timbre do meu escritório, porque eu não tenho nada a esconder, se eu tivesse alguma coisa a esconder, porque eu colocaria o timbre do meu escritório assinando todos os pareceres? E estava lá na comissão participando de perto, acompanhando todos os passos, porque é o seguinte, senhores: para fazer uma licitação correta no Brasil e, principalmente, num monopólio de mais de quarenta anos que tem em Brasília, não era uma missão fácil, era preciso acompanhamento rigoroso de todas as sessões. E eu digo para vocês: naquela licitação, em todas as sessões, cada palavra falada pela comissão era motivo de uma impugnação. As empresas estavam fugindo mais do que o diabo da cruz, entraram com mais de duzentas impugnações contra aquele edital. E isso é importante a Dra. Celina Leão saber também, esse edital, talvez seja o edital que passou por maior crivo do Brasil, jurídico, tanto em Tribunal de Contas como na justiça. Por quê? Porque eram dezenas de empresas monopolizadoras, sucateadas, que não queriam largar o osso. E nós, pela consistência do edital, superamos todas essas impugnações. E aí, senhores, engraçado que a nossa assessoria ao Distrito Federal começou, como a Deputada falou, em 2009, no Governo Arruda. Então, essa história de que o PT impôs a contratação é ridícula, porque na época era o Governo Arruda, foi um contrato com o BID, assinado pelo consórcio Logit-Logitrans e eu integrava esse consórcio, Deputada, como consultor jurídico. Eu não tenho contrato com o BID, eu nunca disse que tinha contrato com o BID, essa afirmação não foi feita por mim, aqui estou afirmando, nunca disse e digo agora que não tenho contrato com o BID. O consórcio Logit-Logitrans, se a senhora perguntar ao BID, a senhora vai ver que tinha contrato com o BID sim, só que se perguntar se o Sacha tem contrato, partindo desse pressuposto cuja informação nunca foi dada por mim, é evidente que o BID vai responder o que respondeu. Eu era membro consultor do BID e, na sequência, eu fui contratado dentro do programa do BID por uma empresa que presta assessoria de fornecimento de consultorias especializadas envolvendo processo de licitação. A senhora nunca me perguntou e ninguém até hoje me perguntou com quem assinei contrato para sair afirmando que eu sou um laranja, que

Wf

eu não tenho contrato. Eu assinei um contrato com uma empresa contratada pelo Distrito Federal após o encerramento do contrato com a Logitrans, que foi um consórcio e se encerrou em fevereiro de 2012, eu continuei a assessoria através de uma subcontratação por uma empresa cujo objeto contratual com o Distrito Federal, com recurso do BID, era exatamente fornecer a mão de obra especializada de consultores para dar suporte na implantação do programa de transporte sustentável do Distrito Federal, financiado pelo BID. E um dos itens desse programa era fazer a licitação. Por quê? Detectava o BID que investir em corredores naquele sistema, com aqueles prestadores horríveis do serviço, não seria possível sem esse procedimento. Portanto, senhores, em relação à minha assessoria ao Governo do Distrito Federal, eu estou plenamente à disposição em relação a tudo. A Sra. Celina Leão faltou com a verdade ao afirmar que eu fui contratado pela empresa Piracicabana. Eu nunca fui contratado pela empresa Piracicabana. E a senhora afirmou isso aqui na presença de todos. Não fui contratado pela empresa Piracicabana. Não fui contratado para licitações e concessões, jamais pela empresa Auto Viação Marechal daqui de Curitiba. Nunca fui contratado pela empresa Piracicabana citada pela Deputada. Nunca fui contratado pela empresa Auto Viação Marechal, em situações envolvendo licitações e contratos. Nem sequer, evidentemente, para licitação do Governo do Distrito Federal. Como eu disse: aqui em Curitiba eu tenho contrato com o Setransp, nesse contrato está muito claro que eu não presto assessoria individual a nenhuma empresa, isso eu disse antes dela fazer essas afirmações. Essa procuração que ela cita não é um contrato, ela afirmou que é um contrato com a empresa Marechal. Isso não é verdade, o meu contrato é com o Setransp, e essa procuração, Deputada, depois estou à disposição para lhe esclarecer, ela está dentro de uma ação coletiva, Deputada, foi necessário obter procurações individuais, aqui nós temos vários advogados, inclusive da Urbs, porque poderia haver uma discussão no processo se o Setransp, que é o meu contratante, poderia representar todas as empresas. Por cautela, foi obtida uma procuração individual não só da Auto Viação Marechal, mas por várias empresas, mas, independente disso, eu sou consultor autônomo, tenho o direito constitucional ao livre exercício da minha profissão, não sou empresário de ônibus, não sou político, sou prestador de serviços e os meus contratos são específicos e exclusivos para determinadas situações. Começam e se encerram nas suas respectivas licitações e envolvendo especificamente esse objeto. E nós temos um caso para citar aqui muito importante, que exemplifica isso e mostra a minha lisura e faz com que os empresários confiem numa pessoa de trinta e dois anos para estar aqui falando em nome deles: eu já prestei assessoria na área de licitações para uma empresa que está aqui representada, não para a Auto Viação Marechal, Deputada, e nem para uma empresa sequer que tenha sócios da empresa Auto Viação Marechal, que é a empresa Viação Cidade Sorriso. Prestei serviço para a empresa Viação Cidade Sorriso no processo de licitação de Uberlândia. Encerrada essa licitação, acabou meu vínculo. E aí surgiu um processo de licitação vindo de São José dos Campos. E eu sempre avisei: para me contratar em licitação tem que me consultar, vai haver a negociação de honorários e o contrato para prestar o serviço. Lá em São José dos Campos eu fui contratado pelo empresário Jacob Barata na licitação para assessoria à empresa Viação Saens Peña, num processo cuja licitação era julgado pela maior outorga. Claro que o empresário aqui da Viação Cidade Sorriso que está presente ficou indignado. E eu disse a ele: desculpa, eu sou um profissional autônomo, eu não sou funcionário. Eu posso prestar serviços. "Ah quer um contrato de exclusividade? Vamos sentar e conversar, mas nós não temos esse contrato". Eu fui lá, prestei serviço a essa empresa, sem divulgar informação para ninguém privilegiada, essa empresa se sagrou vencedora da licitação e o senhor representante da Viação Cidade Sorriso sabe muito bem que essa empresa ganhou a licitação de forma digna, pelo maior preço, porque lá era maior outorga, graças a minha assessoria como advogado e não porque eu faço qualquer procedimento escuso, porque eu entro para fazer o meu trabalho de forma digna para atingir o resultado buscado pelo meu cliente

Wf

nàquele caso. E, após isso, os meus clientes do Rio de Janeiro e do Brasil têm a legítima confiança de que eu sou um advogado que não trabalho para dois lados. Para encerrar, Presidente, tem uma coisa muito importante para dizer aqui, além de toda documentação m que comprova a regularidade de tudo que está lá. Se vocês quiserem perder tempo para analisarmos tudo, estou à disposição Mas uma coisa é importante, eu não sei se aqui vocês conhecem, mas não existe uma autoridade, advogado do Direito Administrativo, da área de licitações mais especializado da pessoa que vou falar aqui, se alguém aqui pudesse citar o nome de um especialista em licitações, até vou consultar, aqui está o advogado da Urbs Dr. Rodrigo Grevete, na sua opinião se o senhor precisar de um parecer idôneo, correto da maior autoridade de Direito Administrativo de Licitações do Brasil e talvez do mundo, qual o nome o senhor diria? Alguém mais tem um nome a dizer? Dr. Lafaiete? Marçal Justem Filho é o seu palpite, os demais concordam? Marçal Justem Filho se vocês forem no STJ na cabeceira da mesa está um livro de licitações do Professor Marçal. Então, deputada, para lhe ajudar em todo o seu trabalho eu tenho o prazer de aqui, publicamente, mostrar aos senhores que eu já estou de posse de um parecer do Jurista Marçal Justem Filho a maior autoridade do Brasil em licitações, atestando que toda nossa assessoria, o Governo do Distrito Federal e todas as acusações levianas, trazidas pela deputada, são totalmente infundadas para não dizer ridículas, como em alguns momentos você pode ver aqui no parecer. Para concluir ao final de contas aqui está o parecer e para concluir vou dizer o seguinte: Deputada, como eu disse, respeito a senhora, eu estudei e poderia mover, já entrei com uma ação criminal contra o Sr. Deni José Araújo dos Santos. Já entrei com ação criminal para o Sr. Mino Pedrosa e já ajuizei uma demanda indenizatória contra o Jornal de Brasília e vou aonde for em busca de provar a minha idoneidade. Contra a senhora havia a possibilidade de eu mover algum processo por quebra do decoro pelas declarações que a senhora fez lá, sem falar comigo previamente, mas não fiz isso em respeito a sua função e aos eleitores que a colocaram nesse cargo, só que agora, deputada, a senhora veio aqui dentro da minha Casa, fora do seu local de trabalho e aqui a senhora não tem imunidade e pela senhora ter me chamado de "laranja", de fazer filantropia entre outras coisas, a senhora terá que responder. Se tivesse alguma autoridade policial aqui presente tinha que dar voz de prisão para essa senhora. E, Vereador Chico do Uberaba V.Exa trouxe essa senhora aqui e vai ser bom porque o senhor me legitimou a falar, mas sabe o seguinte, o senhor conversando comigo aqui em qualquer local para saber maiores informações o senhor saiba que, induzido a erros, o senhor fez um desserviço à população do Distrito Federal que sofre todos os dias com o transporte coletivo auxiliando denúncias providas de interesses empresariais contra licitação e o senhor fez um desserviço à população de Curitiba.

O SR. PRESIDENTE:- pedimos aos manifestantes que mantenham a calma e queremos dizer ao Dr. Sasha que esta comissão não aceita nenhum tipo de ameaça contra qualquer membro dela. Todos terão o direito de usar a palavra, estamos mantendo a calma, peço aos manifestantes que também mantenham a calma para que possamos esclarecer esses fatos. O primeiro inscrito Vereador Chico do Uberaba.

O SR. CHICARELLI:- Para encaminhar uma sugestão? (Assentimento). Eu acho que poderíamos abrir mão de perguntas para a deputada que respeito muito, porque acho que temos que tocar a bola para frente.

A SRA. CELINA LEÃO:- Eu só queria fazer uma questão de ordem? (Assentimento). Acho que é muito importante porque o Sr. Sasha Reck gastou quase trinta minutos na fala dele. Sr. Presidente, porque o Sasha Reck coloca na fala dele

O SR. VALDEMIR SOARES:- Sr. Presidente. Temos inscrito a Vereadora Noemia Rocha e quero saber se há mais algum Vereador.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Questão de encaminhamento? (assentimento). Acho que já tivemos a oportunidade de ouvir a deputada, o Dr. Sasha, acho que o encaminhamento mais pertinente nesse momento é que ambos deixem as documentações em relação a situação em questão e vai ser competência da comissão analisar e ver se, eventualmente, existe alguma situação irregular que possa estar envolvendo alguma empresa em Curitiba. Sugiro que retomemos o debate sobre a questão de Curitiba. Acho que é relevante, foi importante a contribuição da deputada, foi importante a fala do Dr. Sasha, mas entendemos que aquilo que couber e tiver relação a qualquer fato em relação ao processo licitatório ou à empresa que, eventualmente, participou aqui, na sequência vamos levantar todos os dados e chegarmos a conclusões. Então, sugiro que retomemos às perguntas em relação a queto da planilha, do processo licitatório das informações que são pertinentes à CPI de Curitiba nesse momento.

O SR. PRESIDENTE:- Temos uma Vereadora inscrita Vereadora Noemia Rocha, mas parece que que saiu do Plenário. Então, o Vereador Valdemir Soares tem alguma colocação a fazer?

O SR. VALDEMIR SOARES:- É só para ter consciência, nestes documentos a senhora falou da informação de uma empresa que estava operando em Curitiba com o CNPJ baixado? E que esta mesma empresa teve anuência da Urbs para participar do certame, ganhou a licitação e opera no sistema? Quais documentos que a senhora está apresentando à CPI?

A SRA. CELINA LEÃO:- Eu queria, primeiramente, falar que o encaminhamento da Vereadora é pertinente para falarmos do assunto de Curitiba. Quero entregar a esta CPI alguma certidões negativas de inexistência de inscrição do nome empresarial da receita aqui do Paraná que é a Autoviação Marechal está baixada na receita estadual e no cadastro das inscrições estaduais. O que eu gostaria de pedir aos empresários que estão aqui acalmarem, porque há de se ter o respeito é o empresário o irmãos do outro que ganhou, que estou querendo falar, me respeitem! Eu estrou entregando são os documentos, não gastei trinta minutos igual ao Advogado Sasha Reck para não falar o nome da empresa, não falou o nome do contrato, não apresentou o numero do convenio.

O SR. SASHA RECK:- Com licença, deputada?

A SRA. CELINA LEÃO: Não! Não te atrapalhei na sua fala. Não te dou licença, não. Eu estou com tanto medo de você. Quero que você me processe na justiça, porque vou provar tudo o que eu estou falando, eu trouxe documentos.

O SR. PRESIDENTE:- Suspendemos a CPI e retornaremos a seguir.

para perguntar sobre a licitação, porque tem várias fraudes na licitação do Distrito Federal. Temos a falta de isonomia das empresas que participaram, tinham empresas que foram desqualificada porque faltava o número de telefone e empresas que foram habilitadas que mandaram documento fora do prazo. Isso tudo documentado. Quero deixar aqui para V.Exas. documento, não estou falando de coisas que eu não trouxe documento. E quero ainda afirmar que todas as empresas que ganharam, exceto uma, ganharam com a tarifa cheia. Tivemos envelopes que não foram abertos, que tinham inclusive valores menores. Todas as empresas que ganharam a licitação no Distrito Federal ganharam a licitação cheia. E aí vocês podem perguntar: "Mas o que tem haver com o Paraná? Por que o Vereador nos convidou aqui?" Porque temos empresas, porque estamos falando de uma licitação de quarenta bilhões de reais. Nós temos empresas aqui do Paraná, estou com a documentação aqui também, que ganharam essa licitação com CNPJ baixado. Quero saber se essas empresas operavam aqui com CNPJ baixado? Estou com a documentação. Com a inscrição ativa inexistente na Receita. Toda essa documentação está aqui, ela é oficial, com o atestado da Urbs de condição de participar, um atestado específico dando condição para aquela empresa participar na licitação do Distrito Federal. E me impressiona, talvez, o cinismo com o poder público. Nós recebemos oficialmente o Secretário na Câmara. Acho que uma autoridade, quando é convocada por Parlamentares, ela não pode mentir. E o convite que fizemos ao Secretário - nós estamos de férias na Câmara Legislativa do Distrito Federal, talvez o governador esteja dando graças a Deus que a Câmara está de férias, porque convocamos o Secretário para dar informações e uma das minhas perguntas que eu fiz a ele: "O senhor não acha imoral o advogado consultor Sacha Reck ser consultor das empresas que ganharam a licitação no Distrito Federal?" Ele falou: "Não, eu não acho imoral e nem ilegal". Nós fizemos uma consulta à OAB do Distrito Federal. Ele mentiu, porque depois fizemos uma consulta oficial à OAB. A OAB desmentiu o Secretário, esta consulta não foi feita formalmente, não existe nenhuma consulta formulada à OAB, a OAB não participou disso. E o mais grave e quero deixar aqui o registro também, como podemos participar de uma licitação de um valor suntuoso desse com CNPJ baixado, com inscrição ativa inexistente, levando documentação fora de hora? E aqui quero ser mais direta, o advogado Sacha Reck disse que ele é consultor do BID. Estou com um documento oficial do BID negando esta informação do Sacha Reck. É um organismo internacional, e o Secretário foi na Câmara Legislativa para falar que o Sacha Reck era um consultor do BID. Até aí, tudo bem. É consultor do BID, então ele fazia um trabalho oficial dentro da Secretaria, porque temos fotos que foram divulgadas no Distrito Federal ele redigindo as atas. Ele desqualificava ou qualificava as empresas para participar. E, pasmem, o Secretário foi na Câmara e fez esta pergunta direta para ele, estou com as notas taquigráficas, vou passar a esta Comissão Parlamentar de Inquérito: "Secretário, qual que a função do Sacha Reck dentro da elaboração do edital?" "Ele é consultor!" "Ele tem contrato, Secretário?" "Tem contrato!" É igual no jogo do bicho: o que vale é o que está escrito. Essa inclusive foi a frase cinica do Secretário. Falei: "Que bom! Qual é o contrato?" "É o contrato direto com o BID". E eu peguei as notas taquigráficas e mandei para o BID e o BID desmente o Secretário. Diz que o Sacha Reck não é funcionário do BID e que o BID não participa de licitação. Então, quero afirmar aqui a vocês que o Sacha Reck é um laranja. É um consultor laranja sem função dentro de uma Secretaria, por que como você presta um serviço para o Estado sem um contrato formal com o Estado? Porque o BID diz que não é consultor dele, o Estado não tem contrato. Ele tem contrato sim com as empresas que ganharam a licitação. Com essa nós conseguimos localizar vários contratos, várias procurações, procuração para a Marechal, procuração para a Viação do Constantino, para a Piracicabana. Então, o que estamos ouvindo as explicações, por parte das pessoas envolvidas, não tenho o que falar sobre a capacidade técnica do Sr. Sacha Reck. Ele falou muito bem, a capacidade técnica dele é inquestionável aqui na fala dele. Acho que ele falaria o dia inteiro sobre transporte público. Estou questionando aqui a esta CPI é a capacitação

dele dentro do Estado para habilitar e desabilitar as empresas que ganharam as licitações. E será que ele participou aqui também da construção do edital do Paraná? Será que participou? Uma pergunta que eu teria para fazer? Participou da construção do edital? Porque é muito engraçado isso, você participa do edital e depois você é consultor daquela empresa para ganhar e para perder. Nós temos empresas no Distrito Federal que ganharam na Justiça o direito de participar e que não foi publicado no Diário Oficial no dia para ter prazo para recorrer na Justiça e a empresa que era do grupo ganharam e foi publicado, homologado no mesmo dia no Diário Oficial, descumprindo a Lei 8666. Então, o que acontece hoje no Distrito Federal é algo grave e envolve empresas daqui. Não estou questionando sobre a idoneidade das empresas aqui do Paraná. Nós sabemos que têm empresas que são corretas, que são honestas, de homens e mulheres trabalhadores. Estou questionando a atuação do Sr. Sacha Reck, da forma de atuação sem contrato, uma figura informal dentro do nosso Estado que fez várias prestações de serviço. O chefe da Comissão de Licitação do Distrito Federal, o Sr. Galeno, deu uma entrevista em *off* que fala que o edital sequer lia, ele não podia opinar, ele assinava e colocava dentro do contrato. Até a Comissão que será convocada na Câmara, a Comissão de Licitação era uma Comissão laranja que não sabia nem o que estava fazendo. Tem partes do edital que tiramos cópia que a moça assina e fala que não leu, que está colocando dentro do processo. Temos a cópia disso. São situações muito graves. Nós temos no Distrito Federal uma redução da frota, e o que é pior porque para nós que somos políticos, para as pessoas, para a grande mídia estamos falando de fraude, de denúncia, mas para a população que usa o transporte público todo o dia, ela não quer saber disso. Ela quer saber da tarifa barata e de um serviço de qualidade. É isso que o usuário do transporte público quer. Mas para a gente ter um serviço barato e uma tarifa de qualidade, primeiro temos que parar com as fraudes de todas as formas, do Governo que pede propina para os empresários. Começa pelo Governo que muitas vezes na hora da campanha pede a propina para os empresários, os empresários que se sentem ameaçados e pagam e das propinas que continuam durante os anos da prestação de serviço para continuidade de tudo isso. Isso encarece a tabela. Na tabela está lá o custo. A gente ouve os empresários do transporte público falarem que as vezes dá prejuízo. Se desse prejuízo não teríamos a guerra que teve em Brasília para participar do transporte público. Se desse prejuízo, ninguém continua tocando o que dá prejuízo, as pessoas já teriam entregado para o Estado tocar. Pode ser que não dê a margem adequada, o lucro adequado, o lucro sonhado, o lucro vivido, mas prejuízo de verdade não dá. Nos temos empresas e empresas, empresas que trabalham com honestidade, que conseguem sobreviver, empresas que faliram como várias faliram no Distrito Federal e que estão aí com ações trabalhistas enormes. Agora, falar do transporte público sem a gente mexer em feridas é muito complicado. A gente não consegue agradar as pessoas. A Presidente Dilma disse: "Vamos abrir as planilhas!" Quem está tendo coragem de abrir as planilhas? Para conseguirmos ter acesso as tabelas do número de usuários no Distrito Federal foi um custo, conseguimos detectar inclusive que foi superestimado o número de passageiros no edital de licitação, o que vai custar para o Estado um preço oficial a mais no começo. Porque se você conta com quatrocentos mil passageiros a mais que você não tem, temos aquele artigo do equilíbrio econômico, quando você não tem aqueles passageiros o Estado tem que pagar, porque o empresário ganhou a licitação em cima daquele número de passageiros. "Ah, mas esse contrato vale por dez anos!" Tínhamos que ter uma tabela de crescimento para que durante esses dez anos fosse sendo atualizado e não já começar a subsidiar a mais para daqui a dez anos o empresário ter ganhado um pouco mais agora para daqui dez anos ter o equilíbrio financeiro. Então, quero falar que não tem vítimas e nem herói nesse processo. Esse processo é um processo delicado, é um processo que precisa de investigação séria, que precisa ter Parlamentar que tenha coragem de falar, que não tenha medo de falar. Para V.Exas. terem noção do que é o transporte público no Distrito Federal, após a minha denúncia, no dia seguinte surgiu um panfleto apócrifo em todas as rodoviárias



contra mim. Uma produção, para vocês terem noção, noturna! Noturna! Você rodar um panfleto numa gráfica noturna e estar pronto na rodoviária no dia seguinte, é disso que estamos falando. Só que quando a gente trabalha com seriedade e a gente não tem medo a gente consegue crescer. Isso conseguiu provar para a população que realmente tinha algo errado, estive no Ministério Público esta semana, tem uma ação popular que já está correndo, que ele já está instruindo a ação popular, uma outra ação já inclusive que pede a suspensão de uma das bacias que é o Grupo do Neném Constantino que ganhou a licitação. Ganhou a licitação e no meio da licitação, após ganhar uma bacia, e aí até queria perguntar aqui ao Sacha Reck, se tiver oportunidade de perguntar: Como ele, como consultor especialista em transporte não consegue perceber que uma empresa como a do Neném Constantino ganha uma bacia, uma holding, depois de ganhar a bacia, os Diretores que são da família saem da empresa, destitui aquela empresa para ganhar uma segunda bacia! Porque temos uma lei que fala sobre 25%, a empresa não pode ganhar 25% a mais. Eu quero falar aqui para vocês: o único jeito de termos um transporte público eficiente é termos concorrência. O Sacha Reck falou sobre isso: um empresário vigia o outro. A melhor linha que temos no Distrito Federal é a linha do Recanto das Emas, ondes temos duas empresas prestando serviço, onde só tem uma, porque ela sabe que não precisa estar no horário, o ônibus pode quebrar que o passageiro vai estar lá esperando ela. A concorrência é boa em qualquer lugar, inclusive no transporte público. E aí as pessoas entendem transporte público às vezes também só como ônibus. Ônibus é um pedaço do transporte público, ônibus ainda é para país realmente que está pensando para trás. Se tivermos pensando em mobilidade mesmo o ônibus faz parte do processo, mas não é o principal eixo, se tivermos pensando em mobilidade mesmo, de verdade, falando em cuidar em transporte de massa verdadeiramente. E essa empresa no meio da licitação ganhou a segunda bacia. Então, coisas que são muito questionáveis. O Secretário chegou a usar uma frase para mim que foi até engraçado no dia da nossa oitiva, eu fiz esta pergunta para ele: "Como uma empresa do mesmo grupo você não consegue identificar, sabendo que era do grupo econômico?" Todo o mundo sabia. "Não, o edital não falava que poderia, o edital não falava que se durante a licitação, falava que antes". Rapaz!! Mas se não pode antes, quem pode mais pode menos, mas o contrário não pode. Então, se a empresa não podia antes, não podia durante. Será que o edital tinha que falar: "Antes e durante? Privou as outras empresas que participaram. Nós tínhamos empresas que entraram na licitação com a tarifa de dois reais e dez centavos, a maioria das empresas lá ganhou com dois reais e oitenta centavos, a tarifa média do Distrito Federal. E é isso que às vezes dá uma sensação para nós de que nada vai mudar, de que a população vai continuar tendo no Distrito Federal um serviço de lixo. E aqui não é contra a empresa Marechal ou a empresa 'a' ou a empresa 'b', porque Curitiba é modelo para o Brasil, mas é a forma como foi ganhado a licitação no Distrito Federal. E a forma! Se a empresa tivesse sido habilitada por um consultor oficial, por uma Comissão que funcionasse, sem fraude, tudo bem! Seriam muito bem-vindos no Distrito Federal, mas há que se questionar tudo o que está acontecendo. As respostas eles podem... Tem se falado no Distrito Federal e até engraçado: nós tivemos cento e setenta questionamentos na justiça e vencemos todos. Os questionamentos foram para as empresas participarem do edital, não foram das fraudes, porque as fraudes ainda não foram analisadas pela justiça. O Ministério Público está instruindo agora o processo na justiça. O próprio Ministério Público do Tribunal de Contas do Distrito Federal já questionou quase todos os itens que colocamos aqui. É importante e sabemos que temos empresas aqui que poderiam ganhar a licitação de uma forma correta, sem ter essa nuvem que paira da ilegalidade, a nuvem que paira de que não é correto. Não tenho ninguém no meu gabinete que faz um serviço lá que não seja contratado por mim. Tem gente que chega no meu gabinete e fala, Deputada eu quero te ajudar, mas aqui dentro do seu gabinete e eu falo, olha aqui dentro se você não for funcionário meu não pode ficar, porque surge ação trabalhista, vínculo trabalhista. Quero saber se o advogado Sacha

uf

Reck faz filantropia? Como é que fica em Brasília para fazer uma consultoria pelo Governo, falando que está sendo pago pelo BID, sendo que o BID nega a informação e o Governo também não tem contrato com ele? Qual é o sentido de um advogado tão renomado participar de todo um edital no Distrito Federal dessa forma? O Governo tinha que ter agido com seriedade, se acha que o Sacha Reck é um bom consultor havia de ter licitado e contratado a consultoria dele, não ficar nessa ilegalidade. O subsecretário, Presidente da Comissão de Licitação questiona a atuação do Advogado Sacha Reck. Ele questionou por ofício e nós temos a cópia, estamos deixando aqui para vocês. O Presidente da Comissão de Licitação pergunta, por favor ele tem contrato com vocês, porque ele está redigindo as atas, habilitando e "desabilitando"? Falem se ele tem contrato com o BID e me mandem cópia. Ele pode até falar que é a empresa do pai ou de não sei quem que tem contrato com o BID, mas esse contrato com o Governo do Distrito Federal, com a Logitrans, foi suspenso, acabou, antes da licitação acontecer. Não existe justificativa real a não ser filantropia, a não ser participação de uma forma para ajudar o Distrito Federal. Agora, mentir para os parlamentares? Se fosse na minha CPI, se o Advogado Sacha Reck estivesse lá eu dava voz de prisão a ele, porque ele falar que é consultor do BID para o Distrito Federal é mentira! Estou com a documentação aqui e quero passar aos senhores. O BID, vou ler: "Senhora Deputada. Com cordiais cumprimentos a V. Exa. em resposta ao Ofício 657/2003, informamos que o Banco Interamericano de Desenvolvimento possui dois convênios com o Governo do Distrito Federal que tem como objetivo desenvolver a mobilidade urbana, sendo eles contrato de empréstimos, cuja documentação está disponível no endereço eletrônico e a cooperação técnica, cuja cópia encontra-se em anexo. Cabe mencionar que o BID possui contrato com a empresa Logitrans, no âmbito da referida cooperação técnica. Ressaltamos igualmente que esta instituição não possui nenhuma relação com o senhor Sacha Reck, nem com o Escritório Guilherme Gonçalves e Sacha Reck Advogados..." O BID foi tão cauteloso que ele colocou mais no ofício "...Informamos ainda que o BID não participa do procedimento licitatório 001/2011 e portanto não possui competência e informações necessárias para fazer análises sobre eventuais impedimentos no dia do certame, sendo que apresenta...Colocamo-nos à disposição para dirimir quaisquer dúvidas necessárias". Essa é a resposta oficial do BID, não é a Deputada Celina que está falando. É grave, é muito grave, porque se você presta um serviço para o órgão e o órgão desmente e fala que você não presta, é uma terceirização do serviço, quarteirização do serviço. Pode ser com a Logitrans, mas não é com o Governo do Distrito Federal. Não há contrato formal do Sacha Reck com o governo do Distrito Federal. É um laranja! É isso que eu quero afirmar. E os empresários que estão aqui não têm culpa não porque se acham reféns desse sistema podre, apodrecido, que é nacional, dos políticos que para as campanhas pedem os recursos. Tenho falado que o crime eleitoral não pode ser só para o político também não. Ele tem que ser para o eleitor também, que é corrupto. O nosso país nunca vai parar com essa corrupção enquanto não colocarmos os dedos nas feridas. O que está acontecendo hoje com a licitação do Distrito Federal é algo grave porque cria na população... E é até engraçado, nós gastamos lá trezentos milhões só em publicidade. Brasília é a cidade dos bilhões! São dois bilhões para estádio, bilhões para a publicidade. A propaganda dos ônibus novos, você vê, a população anda naqueles ônibus velhos, quando chega aqueles ônibus novos as pessoas falam assim: "puxa, que legal!". Mal sabem eles a forma como foi feito todo esse processo, nebulosa. Acho que são informações importantes para que essa CPI possa apurar. Sou a autora do requerimento da CPI do Distrito Federal. Acreditamos que agora, com essa pauta nacional do transporte público, com as CPIs que estão acontecendo no país todo, possa acontecer e ser realmente instaurada, e que possamos dar uma resposta de qualidade para a população do Distrito Federal. Quero agradecer ao Chico que fez o convite, ao presidente, aos Vereadores que estão tendo coragem de mexer em uma ferida importante. E quero falar algo que se faz necessário. Falei sobre a qualidade do transporte público e um

lf

companheiro ali gritou "não é mais". Mas acho que essa CPI aqui pode colocar o transporte público nos eixos novamente se for encarada com seriedade, se conseguir chegar e abrir as tabelas, se conseguir também tirar os excessos, as "gorduras" realmente da conta da tarifa, para que a empresa possa realmente fazer um serviço de qualidade sabendo que não vai ser perseguida politicamente, que o usuário possa ter uma tarifa barata, que a licitação possa realmente ser bem feita. Uma licitação que é feita e não que é dirigida, como percebemos que aconteceu na licitação do Distrito Federal. Temos outras questões também que são mais locais na questão da licitação e eu quero pedir a V.Exas. aqui que pudéssemos manter contato permanente inclusive com os autos que vocês forem absorvendo dessas informações que eu acho que são importantes. Quadrilha, quando vamos ao dicionário, é quando um bando de pessoas se juntam para ter um benefício próprio, para dar um golpe. Então, precisamos identificar se há uma quadrilha nacional agindo, tirando o direito de participação de outros empresários, em conluio com o próprio governo, com pessoas habilitadas, consultores renomados para dar todo o subsídio necessário para que isso aconteça. Então, acho que é grave a situação do transporte público no Distrito Federal. E pela licitação, pela forma da licitação, acho que não vai melhorar. Queria me colocar à disposição também porque sei que alguns vereadores me escutaram, se tiverem perguntas, acho que é importante, e agradecer. (Palmas e vaia).

O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos a Deputada Celina.

O SR. JOSÉ FELINTO:- Sr. Presidente, pela Ordem. Como usuário e como foi dito que não poderia mais alguém falar, e tem aqui o Regimento Interno que dá três minutos, como minha confederação é sediada em Brasília, gostaria de ter dois minutos da palavra.

O SR. PRESIDENTE:- Peço desculpas ao Ex-Vereador Felinto e em respeito a nossa convidada, Deputada do Distrito Federal, gostaria que ela entregasse a essa CPI os documentos que envolvem a Urbs, para que tomemos as providências e encaminhemos ao Ministério Público e também à Polícia Federal para que proceda a investigação.

O SR. JOSÉ FELINTO:- Sr. Presidente, eu não entendi se depois que entregar eu vou ter três minutos como Presidente da Federação, como representante dos usuários, ou um minuto só.

O SR. PRESIDENTE:- A prioridade, nobre Deputado, é para os membros da CPI.

O SR. JOSÉ FELINTO:- Mas V.Exa. abriu exceção para a Deputada... Eu a parabeno...

O SR. PRESIDENTE:- Eu gostaria que o senhor respeitasse essa Presidência. Nós vamos receber os documentos aqui e na hora oportuna passaremos a palavra a V.Exa.



(É feita a entrega dos documentos).

O SR. PRESIDENTE:- Eu pergunto se algum Vereador deseja fazer perguntas para a Deputada Celina Leão.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Sr. Presidente, eu acho importante dar o direito de resposta ao Dr. Sacha, para depois fazermos uma análise de perguntas aos dois.

O SR. PRESIDENTE:- Eu consulto os nobres Vereadores que fazem parte da CPI se são favoráveis a ouvirmos primeiro o Sr. Sacha Reck e, posteriormente, fazermos perguntas aos dois.

O SR. JOSÉ FELINTO:- Sr. Presidente, poderia dar um minuto para a Deputada. É importante... Eu sou representante dos usuários! Será que o povo tem que vir aqui para ter oportunidade?

O SR. PRESIDENTE:- Desculpe, Deputado Felinto, se nós abríamos... Nós temos um Regimento, um regulamento interno... Eu coloco em votação, o mesmo tempo que nós demos à Deputada, de trinta minutos, para que o Sr. Sacha Reck possa também fazer a sua defesa a essas graves acusações que acabamos de ouvir.

O SR. CHICARELLI:- Para encaminhar, Sr. Presidente. Eu acho muito tempo, abusivo. Acho que a questão... (manifestações da plateia) Eu acho que nós temos que dar o direito, mas temos que aproveitar o poder de concisão. A pessoa tem que entender, a maioria das questões são pertinentes, mas eu acho que estamos aqui não para ficar até meia-noite. Se tiver que ficar, fica, mas eu acho que nós temos muitas outras coisas para discutir também. (manifestações da plateia)

O SR. PRESIDENTE:- Eu só peço aos manifestantes que mantenham a serenidade, a calma, a tranquilidade. O nosso objetivo aqui é esclarecer a opinião pública. Nós queremos investigar tudo! Nós tratamos todos da mesma maneira, com respeito e dignidade, e peço essa tranquilidade a todos que estão aqui, porque senão teremos que suspender os trabalhos e retornar num outro horário. Eu passo a palavra, por trinta minutos, para o Sr. Sacha Reck, para que ele possa se manifestar e ter o direito constitucional de resposta.

O DR. SACHA RECK:- Muito obrigado, Presidente. O Vereador Chicarelli tem razão. Eu vou procurar ser conciso o máximo possível, porque aqui nós estamos discutindo assunto de interesse da população de Curitiba, e ele está comunicando o interesse da população. Mas, infelizmente, como houve um pedido de um dos Vereadores, Chico do Uberaba, para a presença da Deputada, ela compareceu aqui, e acho que isso é positivo. Eu respeito a Deputada, porque eu não vou atacar ou julgar a pessoa dela pelo que ela falou, mas eu tenho certeza que ela tem vários eleitores, gente do Distrito Federal, que sofre todo dia com o transporte coletivo daquela

49

em que momento nenhum ele falou que era consultor do BID, ele falou hoje, eu gostaria de pedir a V.Exa o requerimento das notas taquigráficas, ele falou durante a fala dele.

O SR. PRESIDENTE:- Nós vamos fornecer a senhora as notas taquigráficas. Passamos a palavra ao Vereador Chico do Uberaba e se mais algum Vereador quiser se manifestar a respeito deste assunto se inscreva com o nosso sub-relator o Valdemir Soares.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Sr. Presidente. Eu só gostaria de deixar bem claro, em primeiro lugar ao Dr. Sasha Reck, peço desculpas porque na quinta feira passada como eu não o conhecia e o conheci hoje e Sasha para mim eu só conheço a Sasha filha da Xuxa, mas com respeito que me dirijo a sua pessoa, tanto é que no inicio dos trabalhos o senhor questionou aqui os taquigráficos que estavam escrevendo errado o seu nome. E segundo que o senhor falou que foi uma infelicidade de trazer a deputada a este Parlamento. E terceiro, e dizer que eu estou fazendo um desserviço para Curitiba. Eu não vou nem lhe responder Dr. Advogado. Eu abro a palavra para qualquer um de vocês, mas me respeitem, porque eu os escutei até o presente momento e em nenhum minuto faltei com o respeito aos senhores. Estou me desculpando a ele, porque na quinta feira passada realmente, quando li nos documentos, eu não sabia que se tratava de homem ou de mulher Dr Sasha., estou pedindo desculpas em público e se a deputada veio aqui, faltou com a verdade, vou procurar saber, se o advogado faltou com a verdade a CPI também vai procurar saber. Donato Gulin ali fora me chamou para conversar: "O senhor me conhece?" Lhe conheço Donato e faz tempo! Fez várias indagações. Perfeitamente, trago os documentos e conversaremos numa boa. Estamos aqui para resolver o problema do transporte coletivo em Curitiba. Não sou eu Chico do Uberaba são um milhão setecentos e cinquenta mil habitantes, a minha família não anda inteira de ônibus não, minha família tem carro e quando precisa anda de ônibus e também não precisa vir de carro não. Aliás, tem carro demais em Curitiba. Agora, estamos aqui para dar uma resposta para Curitiba, não estamos aqui para ofender, para machucar, para querer ser o dono da razão. Agora, nós devemos uma resposta para Curitiba. Por que a passagem está dois reais e setenta? Talvez os senhores empresários sabem o porquê, os senhores sentem isso na carne também. Por que a domingueira não baixou ainda? Subiu 50% e ninguém falou nada. A população cobra dos Vereadores, somos trinta e oito Vereadores nesta Casa representamos setenta e cinco bairros de Curitiba e cada canto que vamos somos cobrados e não estou aqui para fazer palanque e nem média. Eu fui eleito por sete mil e cem votos e tenho a obrigação de dar resposta para minha população. Então, quero que fique bem claro, ninguém está aqui para fazer palanque e nem ofender, conheço a família do Donato, como de outros, de várias empresas de Curitiba, nasci e me criei nesta cidade. Agora, o respeito tem que existir de ambos os lados. E eu digo aqui, vamos verificar os documentos da deputada, se tiver alguma coisa errada vamos apurar. O Felinto falou que não concordava, que conhece muita coisa vai vir também para falar com a gente, Felinto, se não falou hoje, vai falar outro dia. Então, só quero deixar bem claro, que se eu fiz um desserviço para Curitiba eu não reconheço, pelo contrário, acho que Curitiba ganhou com o dia de hoje, porque nunca houve isso aqui nesta Casa, ninguém teve a coragem de fazer isso, se a deputada está certa ou errada mas está aqui com coragem, ela vai sair da cidade dela para quê? Se ela estiver errada, será punida nas urnas da cidade dela. Agora, digo, nós temos o compromisso com a nossa cidade eu e os trinta e sete Vereadores aqui de Curitiba. Se eu erre, peço desculpas, agora, eu vou atrás da verdade. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE:- Está reaberta a Comissão Parlamentar de Inquérito. Antes de ouvirmos as questões do Dr. Sasha, passo a palavra para um breve comunicado do ex-Vereador e ex-Deputado José Felinto.

O SR. JOSÉ FELINTO:- Sr. Presidente, queria de descontasse o tempo e depois de um minuto vou explicar a V.Exa e esclarecer Quero em primeiro lugar esclarecer ao Vereador Chico do Uberaba, meu amigo, que esta Casa já teve denúncias sérias e aqui tem uma testemunha viva que é o Vereador Jorge Bernardi. Éramos em cinco e eu pedi auditoria do transporte coletivo que só pensa em lucro. Éramos em cinco Vereadores e parávamos esta Câmara eu, Aziel Pereira, Marlene Zanin, Valdir Dangeles e Maria Corrêa e fizemos denúncias sérias. Bem, essa é a primeira, a segunda, eu quando abri aquela fala porque fui convidado pelo Presidente para participar aqui e vim duas vezes, não deu, vou estar na próxima, aí descobri que tinha três minutos e nos três minutos que falei, vou lembrar o que falei, eu disse o seguinte: nas Audiências Públicas tenho dito que foi feito um arranjo aqui na licitação de Curitiba e falei por quê? Porque a culpa do que está acontecendo hoje é dos empresários e, principalmente, do prefeito, os empresários porque aceitaram a imposição do prefeito na época, que é o governador que está no Palácio Iguaçu e o segundo, porque eles aceitaram. Mas não é isso que quero me ater, Sr. Presidente, o que quero colocar é que explicou nos meus primeiros três minutos que a confederação é responsável para tratar do transporte internacional e interestadual, a federação estadual, eu não tenho associação quente, não é associação fria como existe por aí, montada por grupos de empresários como é o caso lá em Santos, não, a federação do estado participa eu vim como Presidente da Fuspar, tenho várias ações contra a Urbs, vou fazer denúncias bombásticas quando for falar aqui. V.Exa me conhece muito bem, quero me somar com a deputada, quero acompanhar, porque só lamento porque só fomos conhecê-la agora, a confederação está lá em Brasília, temos ações no Brasil inteiro e nas questões urbanas quem trata são associações das federações filiadas a nós. Em Curitiba fiz questão de participar, porque é a minha cidade, a cidade que acompanhei, o transporte que acompanhei, tenho vários artigos escritos na Gazeta do Povo muito antes disso tudo, tem vários ofícios de todos os prefeitos para fazer auditoria. A Urbs nem sequer responde os documentos, eu apoiei o meu Prefeito Gustavo Fruet, eu pedi auditoria, conversei com ele, officiei, ele falou sobre a Presidenta Dilma Rousseff, é verdade! Sr. Presidente, eu estarei junto com V.Exa. Perguntaram aqui quem estou aplaudindo, se os empresários, mas se fizerem alguma coisa terão o meu aplauso, se outro falar alguma coisa boa que interesse para o usuário, porque a minha obrigação é defender quem paga a conta, quem sustenta o sistema que é o usuário do transporte coletivo que é espoliado nesta nação inteira Alguns parlamentares que se levantem agora por causa do povo. Graças a Deus aqueles jovens de São Paulo que nos procuraram para dar planilha de custo. Sr. Presidente, desculpe a emoção, mas quero dizer, esta CPI o povo não vai aceitar. No passado esta Câmara era desacreditada e eu coloquei um cartaz de mais de seis metros na Boca Maldita com o nome dos Vereadores envolvidos, por que os Vereadores não foram a fundo e não acompanharam aquelas questões. Eu tenho autoridade moral para falar nesse país, porque fiz uma confederação que trata do transporte aéreo, rodoviário e fui autor da CPI da Vasp e se hoje existe a Lei nº 89 nas concessões que não é minha mas de um grupo de juristas, dei para o Fernando

49

Henrique apresentar. E o Aleluia fez todas as emendas de interesse dos usuários. Então, quero dizer que agora vou estar intervindo na associação de Brasília, porque ela foi omissa. Existe uma assembleia. A associação de Brasília foi procurada por empresários. Inclusive, por empresários citados aqui, para interesse próprio. Mas nas federações filiadas a nós não trabalhamos para interesse de lobby, nem de malandragem, trabalhamos para gente que paga a conta, que são os usuários. Por isso que hoje o pobre anda de avião, porque eu acabei com o cartel da aviação, Varig, Vasp e Transbrasil. Antigamente o cidadão comprava uma passagem do Rio para São Paulo, ou de Maringá para cá, e perdia a passagem de ônibus. Mas do avião ele tinha o direito de remarcar trinta dias, que era o rico. Eu acabei com isso. Hoje o pobre anda de avião. E hoje também o pobre remarca a sua passagem sem pagar uma taxa. Isso é uma luta nossa, e de um presidente da República, Itamar Franco, que era corajoso. Então, Sr. Presidente, agora eu vou acompanhar essa CPI, todos os dias. E na minha exposição vou trazer denúncias bombásticas, envolvendo pessoas aqui da nossa sociedade, do município, porque esse aqui, nem os tiros não calou, porque eu sirvo aos meus vivos que vigiam e que cuidam de mim. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos as manifestações do ex deputado, vereador, José Felinto. Queremos dizer que provavelmente na próxima quinta-feira o senhor não será ouvido, ainda em função do que nós estamos observando, e até quero deixar o Dr. Rodrigo à vontade. Agora nós vamos encerrar com o Dr. Sacha. Na quinta-feira faremos essa reunião pela manhã, de acordo com o nosso regimento interno, a partir das nove horas.

O SR. JOSÉ FELINTO:- Muito obrigado, Sr. Presidente. Quero dizer que agora vou acompanhar todas as reuniões dessa aqui, porque faço questão de acompanhar essa CPI do início ao fim.

O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos ao deputado Felinto. Queremos informar ao Dr. Lafaiete Neves, e todos aqueles que entraram com ação contra, provavelmente não será na próxima quinta-feira que nós ouviremos V.Exas. em função dos acontecimentos que todos estão acompanhando. Queremos agradecer à deputada Celina Leão, deixá-la à vontade, se ela precisar viajar. E vamos ouvir a continuidade do depoimento do Sr. Sacha Reck. E o vereador inscrito é o vice-presidente dessa CPI, Vereador Serginho do Posto. O Vereador Serginho do Posto abre mão. Passamos a palavra ao vice relator, Vereador Valdemir Soares.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Muito obrigado, Sr. Presidente. Na semana passada tivemos alguns questões que trouxemos aqui. Inclusive o Dr. Vellozo respondeu durante várias horas, mas tivemos algumas questões que tivemos muitas interrogações, Dr. Sacha. Então, a primeira pergunta que eu faço: o senhor tem condições de responder, também na questão da licitação e na questão da tarifa, em relação a valores, em relação a lucro de empresas, em relação a patrimônio de empresas?

O SR. SACHA RECK:- Conceitualmente sim, e acredito que algumas questões de ordem técnica e financeira, que eu tenho muito trato e acompanho o transporte coletivo, acredito que possa ajudar. Naquilo que eu achar que precisa de um apoio mais específico, o Dr. Vellozo está do meu lado e irá auxiliar para que tudo seja respondido.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Ele não conseguiu responder quando eu perguntei a ele.

O SR. SACHA RECK:- Mas então V.Exa. pode perguntar para mim, e eu acredito que vou conseguir responder.

O SR. VALDEMIR SOARES:- A minha pergunta vai ser a seguinte: quem poderia ser convocado em nome das empresas, representando as empresas para falar na questão financeira em uma outra reunião da CPI para falar na questão de balanço, de patrimônio.

O SR. SACHA RECK:- O senhor pode perguntar para mim. Agora, detalhes específicos sobre balanço, de contas do balanço...

O SR. VALDEMIR SOARES:- Eu prefiro que o senhor responda essa pergunta que eu fiz: quem eu posso convocar em nome das empresas para falar somente sobre números, sobre balanço, sobre informações financeiras das empresas. Porque eu preciso finalizar o requerimento, o nobre Dr. Rodrigo já me passou o nome das pessoas que virão representando a Urbs (C) no momento adequado para falarmos somente sobre valores, sobre números. E eu gostaria de saber, para finalizar o meu requerimento, quem poderá falar em nome das empresas em relação a números, patrimônio, na questão contábil.

O SR. SACHA RECK:- Bom, na questão financeira, envolvendo contrato, além do Sr. Vellozo, temos uma assessoria de professores da USP que poderiam trazer aqui esclarecimentos sobre o equilíbrio econômico financeiro do contrato. As questões contábeis de balanço e demonstração de resultado do consórcio, se for o interesse de V.Exa., que são os efetivos concessionários...

O SR. VALDEMIR SOARES:- É o interesse da CPI. Eu queria saber quem pode para fazermos esse requerimento.

O SR. SACHA RECK:- Desculpe, da CPI. Temos uma assessoria centralizada dos consórcios que vai poder prestar esclarecimentos sobre os balanços e demonstrações dos consórcios. Individualmente, de cada empresa, se V.Exa. quiser se informar para fins de instruir a CPI, seria com cada empresa, com o contador de cada empresa, porque evidentemente que no Setransp, e em nenhuma outra entidade se terá informação específica de cada empresa sobre contabilidade. Nesse caso, V.Exa. teria que convocar o contador, o responsável de cada empresa para prestar esses esclarecimentos. Não tenho de cabeça o nome de todos. Mas podemos encaminhar um ofício a V.Exa..

O SR. VALDEMIR SOARES:- Não, preciso da informação agora para fazer o meu requerimento, senão terei que buscar informação dos representantes legais das empresas e trazê-los para prestar esses esclarecimentos. Ficaria até deselegante. Precisamos de números, precisamos de informações concretas. O senhor tem toda a capacidade de responder sobre as questões técnicas do transporte, tem respondido sobre questões legais, jurídicas, o Dr. Vellozo também foi muito simpático com a gente na última vez, muito extenso e fala com propriedade sobre o assunto, mas os

números, que são o nosso ponto principal para o nosso relatório final, não houve ninguém ainda que pudesse abrir esses números para nós. Estou pensando que vamos ter que acabar tendo que pedir essa informação para a Receita Federal.

O SR. SACHA RECK:- Não senhor! Desculpe...

O SR. VALDEMIR SOARES:- Eu preciso de um nome para fazer essa conclusão.

O SR. SACHA RECK:- Vereador, vamos deixar claro. Eu sei o que o senhor precisa e eu vou lhe ajudar.

O SR. VALDEMIR SOARES:- É a CPI que precisa. Estou pedindo em nome da CPI.

O SR. SACHA RECK:- A CPI precisa. (Manifestação da plateia).

O SR. VALDEMIR SOARES:- Aqui é uma comissão parlamentar de inquérito. Estou falando como membro da comissão parlamentar de inquérito. V.Exa. está sob juramento. Estamos falando em nome de uma CPI.

O SR. SACHA RECK:- Desculpe. Estou aqui em um ato falho falando V.Exa. porque a CPI não é uma pessoa. A pessoa é o senhor. Por isso me dirijo. Se tiver alguém que seja a CPI em pessoa, eu posso falar direto para a CPI.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Então o senhor está falando direito para a CPI. A CPI aqui está instituída por vários Vereadores. O senhor não está falando só para mim. O senhor está falando para a CPI. Tem uma equipe que está taquigrafando as informações, que está documentando o que está acontecendo e o senhor está falando para a CPI.

O SR. SACHA RECK:- Mas o senhor quer que eu responda para a CPI?

O SR. VALDEMIR SOARES:- Eu quero que o senhor responda para a CPI.

O SR. SACHA RECK:- Então eu vou responder para a CPI. Todas as informações do contrato, do ponto de vista técnico, financeiro e jurídico, eu posso responder. Com relação a contabilidade dos consórcios, temos uma assessoria, que vai ser preparada para vir aqui, de contadores. Com relação as empresas individualmente, preciso que o senhor detalhe para a CPI, para instruímos, qual exatamente o ponto que o senhor quer de informação para eu lhe dizer qual a pessoa que vem aqui, para ser mais detalhado. Se o senhor quer informações sobre balanços e demonstrações contábeis, já entregues a Receita Federal, inclusive estão à disposição, já mostrei aqui, são especificamente, individualmente os contadores de cada empresa. Temos algumas empresas aqui, mas não todas, que teriam que indicar quais são esses contadores para fazer esses esclarecimentos. Não lembro de cabeça quais sejam. Talvez agora eu não consiga lhe passar os nomes. Mas com certeza se o

.senhor me der um prazo, vamos levantar e lhe passar esses nomes para que todas as questões sejam esclarecidas.

O SR. VALDEMIR SOARES:- É um contador por empresa ou por consórcio?

O SR. SACHA RECK:- Existe uma contabilidade centralizada no consórcio, porque o contrato, Vereador, é com o consórcio. A contabilidade tem que ser do consórcio, que é o concessionário. E nós temos contadores que centralizam a contabilidade do consórcio, e seriam duas ou três pessoas que poderiam vir aqui, é o Valmir Mombach que faz isso, e Vinícius Gapski. Com relação aos consórcios eles vão ter que ver...

O SR. VALDEMIR SOARES:- É que vamos ter que colocar em votação. Vamos convocar. Temos que colocar em votação. Veja bem, tenho aqui o nome do Valmir Mombach e do Vinícius. Quero saber se posso convocar os dois, se realmente podem falar em relação a balanço, a valores, multas dos operadores do transporte coletivo.

O SR. SACHA RECK:- Não, a questão de multas, indicadores, está aqui, eu e o Vellozo.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Não, o Vellozo não soube falar.

O SR. SACHA RECK:- Não, mas calma. O saber falar ou não talvez depende da pergunta, como eu estava dizendo agora há pouco. O senhor pode fazer de novo a pergunta e eu torço para que eu consiga esclarecer tudo. E se eu não esclarecer, o senhor pergunta de novo, até eu esclarecer. Ou o Vellozo aqui do meu lado que está me ajudando. É complicado, é uma declaração, e longa inclusive, talvez ele não conseguiu expressar exatamente. Mas agora vamos tentar fazê-lo. Agora, questões contábeis, de balanço, não temos. Como eu disse, o meu contrato envolve o Setransp, não empresas individuais. Não tenho informações das empresas individualmente. Teria que encaminhar um ofício para que os consórcios designem quem são essas pessoas, porque muitas vezes tem mais de um contador. Vai ter que ver qual é a pessoa mais apropriada que se sinta em condições de vir aqui e prestar um depoimento com qualidade para vocês, para esclarecer tudo.

O SR. VALDEMIR SOARES:- O Dr. Dante tinha passado esses dois nomes, essas pessoas são qualificadas para falar em nome da empresa?

O SR. SACHA RECK:- São qualificadas. Mas só para o senhor entender, essas duas pessoas dão orientação geral, estrutural dos balanços, mas os números específicos são alimentados individualmente em cada consórcio. Eles deram uma orientação de qual é a estruturação da contabilidade porque para a Receita Federal as empresas apresentam individualmente, não pelo consórcio. Mas pelo nosso contrato foi solicitado a apresentação pelo consórcio. Aí os Srs. Valmir e Vinícius reuniram todas as empresas para fazer uma informação uniforme para facilitar o entendimento da Urbs e de quem precisar. Esses dois é bom que venham para poder esclarecer conceitualmente a estrutura dos balanços. E individualmente é bom chamar as

Wf

pessoas porque se a CPI tiver dúvidas sobre um ou outro item, eles poderão responder porque talvez o Valmir e o Vinícius não saibam porque eles fizeram só a estrutura, entendeu?

O SR. VALDEMIR SOARES:- Então, vamos fazer a convocação do Sr. Valmir e Vinícius. Ele pode vir com essa equipe de contadores tanto das onze empresas como outros que possam também operar na questão dos consórcios?

O SR. SACHA RECK:- Claro!

O SR. VALDEMIR SOARES:- Ok, nessa questão das multas, qual o valor que as empresas pagaram para a Urbs, em valores multas que foram aplicadas pela Urbs aos operadores do transporte coletivo?

O SR. SACHA RECK:- O senhor fala de multas de infração ou dos indicadores de qualidade?

O SR. VALDEMIR SOARES:- Multas de infração e dos indicadores de qualidade.

O SR. SACHA RECK:- Bom, em relação aos indicadores de qualidade, ainda não foi efetivamente aplicada nenhuma penalidade. Houve em 2012 a divulgação dos indicadores de qualidade por parte da Urbs, abriu-se o prazo para a nossa contestação, até aí nada foi retido de valores.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Não era para iniciar em 7 de novembro de 2010?

O SR. SACHA RECK:- Vereador, em 7 de novembro de 2010 havia previsão no contrato para aplicação dos indicadores. Então, realmente o contrato previa e era para ter sido aplicado. Pois bem, o sindicato, como a licitação foi feita em 2009, Vereador, no início do contrato que foi um ano depois, o edital previa que tinha que haver atualização dos indicadores anualmente. E o sindicato apresentou até inconsistências nesses indicadores para que fosse atualizado para a aplicação, nunca se furtando à aplicação desses indicadores. Veio uma divulgação da Urbs apenas um ano e alguma coisa após o 7 de novembro de 2010 que V.Exa. comentou. Essa divulgação também tinha uma série de inconsistências. Fomos lá, apresentamos uma defesa ^o e também apresentamos sugestões para adequação desses indicadores. Esse ofício não foi respondido. Passou-se um tempo e agora, em 30 de junho de 2013, fomos surpreendidos com uma notificação da Urbs. Antes o procedimento era, previsto em contrato, primeiro apura-se os índices, divulga-se ao contraditório e à ampla defesa autorizado constitucionalmente e após conclui-se pela retenção ou não dos valores que é descontado direto pela Urbs, porque ela é titular da receita e é ela que paga as empresas. Bom, nesse ano de 2013, na nova gestão da Urbs, fomos surpreendidos com uma interpretação da Urbs, externada em 30 de junho de 2013, divulgada no Jornal Gazeta do Povo, sem nos ouvir previamente, estabelecendo vários índices que teriam sido calculados apenas nesse ano de janeiro a maio de 2013. Isso tudo bem. Divulgaram as informações, sem nos ouvir previamente e já detectamos várias falhas nesse cálculo, primeiro decorrentes do sistema de

uf

bilhetagem e da medição de telemetria dos equipamentos da Dataprom. Eu já disse antes que são de péssima qualidade. Por exemplo, senhores, a velocidade dos veículos é medida pelo GPS, que é um equipamento eletrônico vinculado ao sistema Dataprom. Uma empresa foi multada e penalizada no indicador de qualidade, porque supostamente o seu veículo estava a uma velocidade 127km/h, medida pelo GPS. Consultado o fornecedor da Volvo sobre a possibilidade de isso ocorrer, ele disse o seguinte: o motor trava com 90km/h, é impossível o veículo atingir 90km. Se apontou 127km é porque estava em queda livre. Fora isso, a Urbs sem nos ouvir previamente, contraditória à devida cautela, calculou os índices das empresas que operam o sistema urbano integrado da RIT Metropolitano, sistema metropolitano integrado, a RIT, mas são empresas que operam também o sistema não integrado. Pelo decreto da Urbs as multas de indicadores, as penalidades, só podem ser aplicadas ou para empresas urbanas ou aquelas metropolitanas integradas. Tem metropolitanas que não são integradas. Desavisadamente e de forma precipitada a Urbs divulgou na Gazeta do Povo aqueles indicadores, e no cálculo das empresas metropolitanas integradas foi inadequadamente lançadas as multas das linhas não integradas. A hora que retiramos essas multas a grande maioria das empresas, se não todas, cumpriram os indicadores, embora na imprensa tenha sido falado que elas não cumpriram esses indicadores. Mais do que isso, agora em junho a Urbs entendeu que o processo de aplicação de multas não era uma penalidade supostamente, seria uma bonificação e reteve antecipadamente, de um dia para o outro, sem previamente permitir a programação das empresas, inclusive no começo de mês que tem que pagar salário de motorista e cobrador, reteve unilateralmente, arbitrariamente, 3% da receita das empresas, baseando-se em um entendimento que tinha que reter antecipadamente para verificar os indicadores de julho e só depois bonificar quem atendeu, mesmo sem o devido processo legal. Esse procedimento não estava previsto no decreto e não era o entendimento da Diretoria anterior da Urbs. Isso tinha que ser feito após o devido processo legal e após a ocorrência. E numa reunião que tivemos com a Diretoria da Urbs, qual foi a minha surpresa quando estava lendo o Decreto 1356/2008, lendo a sua alteração, lendo o Parágrafo 3º, senhores, que dizia claramente que seria aplicado, após a medição do mês em curso e não antecipadamente, de que era uma sanção e não uma bonificação. Qual foi a minha surpresa ao ver que o Diretor Administrativo Financeiro da Urbs disse que aquele dispositivo não era o correto, que eu estava lendo o errado, que aquele não era o Parágrafo 3º e eu fiquei surpreso. Falei: "Não, estou lendo aqui". "Não, aqui é outro!" Falei: "Puxa, Diretor, V.Exa. está lendo o decreto que já está revogado, que o senhor pegou pela internet. E V.Exa. tomou uma decisão baseada em um decreto revogado, reterendo 3% da receita da empresa".

O SR. VALDEMIR SOARES:- Quem foi esse Diretor?

O SR. SACHA RECK:- O Diretor Administrativo Financeiro Wilhelm. E na hora ele confirmou que estava lendo o decreto revogado, antes da licitação. O decreto revogado, no seu Parágrafo 3º falava em bonificação, mas ele foi revogado e agora o Parágrafo 3º fala em sanção, após a averiguação e evidentemente toda e qualquer sanção tem que ser precedida do contraditório e ampla defesa e não se pode reter antecipadamente o dinheiro sem o devido processo legal. Essa foi a aplicação que ocorreu agora: reteve antecipadamente sem o devido processo legal, erros de medição em todos os números e informações que facilmente foram desconstituídas. Nós temos agora um levantamento, que será apresentado na defesa, que demonstra que a grande maioria das empresas que foram colocadas na imprensa como de má qualidade tinha cumprido os indicadores, dentro dos limites exigidos e não deveria ter sofrido retenção.



O SR. VALDEMIR SOARES:- Qual dessas empresas foram multadas?

O SR. SACHA RECK:- A informação que o senhor está perguntando eu teria que levantar no nosso controle, de cabeça eu não vou ter. Você tem aí, Vellozo? Eu posso afirmar a V.Exa. algumas empresas, mas não a totalidade. Talvez o melhor seja que essa informação seja trazida na próxima reunião, porque ainda estão sendo feitos os levantamentos com outras situações. O nosso prazo é de vinte e cinco dias úteis para responder à Urbs, e para fazer esse levantamento é extremamente trabalhoso. As empresas terão que levantar todas as multas, reclamações do 156, para verificar o que efetivamente representou falha delas ou, por exemplo, tem um caso de uma reclamação do 156 que um empresário citou que a pessoa ligou elogiando o transporte coletivo e já foi colocado como deficiência.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Em qual prazo o senhor pode apresentar esse relatório para a CPI?

O SR. SACHA RECK:- Peço a V.Exa. e aos membros da CPI que nos permitem, logo após fazer o protocolo na Urbs, que é desse vinte e cinco dias úteis, lá já teremos concluídas todas as informações, encaminharmos aos senhores cópia da defesa que vamos protocolar na Urbs.

O SR. VALDEMIR SOARES:- O senhor se compromete a enviar esse relatório?

O SR. SACHA RECK:- Comprometo-me a enviar cópia de todos os recursos das empresas contendo o relatório das multas de indicadores que foram levantadas e com a nossa respectiva defesa daquilo que não está correto e o índice correto que deveria ter sido divulgado.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Além de não haver o cumprimento dos indicadores de qualidade, existem outros requisitos que integraram o edital e não estão sendo executados, não estão sendo praticados?

O SR. SACHA RECK:- Não.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Em relação ao que foi colocado pela convidada, pela deputada em relação a uma empresa que entrou no certame com o seu CNPJ baixado e já operava com o CNPJ baixado, é verdade essa informação? O que o senhor tem para justificar, o senhor teria alguma informação em relação a isso?

O SR. SACHA RECK:- Com certeza em função do parecer que eu emiti ao Governo do Distrito Federal e está aqui inclusive à disposição. A informação que a deputada comentou não é inverídica de que o CNPJ Estadual da empresa está baixado. Uma empresa com inscrição municipal e presta transporte urbano, por lei, só precisa ter inscrição no Cadastro de Contribuintes Municipal. A empresa havia se inscrito no cadastro estadual, imagino eu que consultando a empresa isso deve ser

indagado qual foi a finalidade disso, mas voluntariamente. E voluntariamente qualquer empresa que não esteja obrigada a uma inscrição pode baixar esta inscrição e a empresa baixou sua inscrição estadual conforme o levantamento que nós, lá no Distrito Federal, fizemos em diligência. Mas na Lei de Licitações, isso que é importante, com o meu conhecimento vou auxiliar a deputada, a Lei de Licitações prevê que a comprovação de inscrição numa licitação é feita municipal, estadual se houver. Com certeza todas as empresas tem inscrição municipal, porque elas estão dentro de um município e ali tem que recolher IPTU entre outros impostos, inclusive para ter o alvará de funcionamento, todas as empresas têm que ter inscrição municipal e também o CNPJ, por exigência da Receita Federal. Mas nem todas as empresas precisam ter inscrição estadual, senão operam serviço de competência do Estado, minha gente! O que a deputada levantou é que a empresa está com a inscrição baixada, só que essa inscrição é estadual, a inscrição municipal dela não está baixada e é isso que interessava para a licitação. O fato de ela ter inscrição baixada estadual não a inabilitava do processo, porque também pode-se atender ao edital apresentando uma certidão de inexistência de cadastro. E a referida empresa apresentou esta certidão, como nós vimos, que ela não está inscrita no cadastro estadual, e se ela não é obrigada estar inscrita no cadastro estadual e tem o municipal ela não pode ser inabilitada. Se ela fosse aí, eu com o meu parecer e a Comissão de Brasília, teríamos que responder por uma ilegalidade.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Esse argumento existe em juízo?

O SR. SACHA RECK:- Olha, todas essas situações levantadas pela deputada, o que ainda - bom, talvez eu possa dar essa informação para ela - as denúncias envolvendo aquela associação que o José Felinto comentou aqui, composta pelo Presidente que é operador do transporte...

O SR. JOSÉ FELINTO:- Eu não comentei sobre essa associação, só citei algumas. Essa eu não conheço. A de Brasília que é filiada a nós estou entendendo, porque o Presidente morreu.

O SR. SACHA RECK:- Voltando ao assunto, aquelas acusações já são objetos de duas ações, uma ação popular e outra ação movida pela empresa Vera Cruz, que é uma empresa que entrou na licitação sem documento nenhum, com um envelope vazio só para tumultuar o processo desde o início. Impugnou, impugnou, mandado de segurança. São várias ações e até agora só indeferimento e julgamento de improcedência. Esta questão tanto já foi levantada no Tribunal de Contas como no Poder Judiciário e o posicionamento é claro e inequívoco. Inclusive o Prof. Marçal Justen Filho deu um parecer que posso ler aqui para os senhores, se os senhores desejarem, dizendo que a empresa se não tem atividade estadual não é obrigado a ter cadastro estadual. E também, senhores, os senhores precisam ver a inconsistência, fragilidade dessas questões que são apontadas na denúncia. Foi dito que a empresa tem um CNPJ falso, uma inscrição baixada. Eu já falei que a inscrição estadual tem inscrição municipal. E outra coisa, veio dizer que o CNPJ é inexistente! Pelo amor de Deus, minha gente! Houve um erro de digitação pela Urbs, um atestado fornecido à empresa, um mero erro de digitação de um número que não batia com o CNPJ da empresa. Visto que era um erro formal de digitação a Comissão de Brasília fez uma consulta a Urbs e a Urbs disse que o atestado era correto, que aquilo foi um erro de digitação. A senhora deputada pregando aqui para que vícios irrelevantes sejam tolerados. Vocês imaginem ser inabilitada uma empresa na licitação porque no atestado teve o erro de um número de digitação,

senhores. A gente assessorou o Governo e orientou para que fosse feita uma consulta, como foi feita em várias outras situações de todos os licitantes, e isso está tudo aqui para quem quiser conferir, mas não vamos perder tempo com isso, se quiserem estou à disposição, mas acho que não é o foco aqui, e tudo foi esclarecido. Isso já está na Justiça, já foi apreciado, é assunto requeitado.

O SR. VALDEMIR SOARES:- O senhor falou que não houve outros requisitos que integravam o edital que não estão sendo executados. Havia outros requisitos ou serviços que passaram a ser executados depois do prazo estipulado pelo edital?

O SR. SACHA RECK:- Agora o senhor está falando de Curitiba?

O SR. VALDEMIR SOARES:- Sim. Estava falando também de uma empresa que opera em Curitiba, por isso que eu fiz a pergunta em relação...

O SR. SACHA RECK:- Só para confirmar que o senhor está falando de Curitiba. A pergunta é se há outros requisitos?

O SR. VALDEMIR SOARES:- Eu coloquei o senhor numa dúvida tão grande assim?

O SR. SACHA RECK:- Tudo bem, só estou perguntando para responder de forma correta. A pergunta de V. Exa. é se existe algum outro requisito do edital de licitação que não tenha sido cumprido pelas empresas após a assinatura do contrato?

O SR. VALDEMIR SOARES:- Exatamente. Dentro dos prazos estipulados pelo edital.

O SR. SACHA RECK:- Não há nenhum outro requisito dentro dos prazos do edital...

O SR. VALDEMIR SOARES:- Requisito ou serviço, porque no edital tinha um prazo e as empresas não cumpriram esse prazo.

O SR. SACHA RECK:- Bom, os serviços ou qualquer requisito que estava previsto no edital se eventualmente não foi atendido no prazo, isso se deu com prorrogação conferida expressamente pela Urbs.

O SR. VALDEMIR SOARES:- E quais foram prorrogados com prorrogação conferida expressamente pela Urbs?

O SR. SACHA RECK:- Vamos lá, tenho que refrescar a minha memória para responder a pergunta, porque é uma imensidade.



O SR. VALDEMIR SOARES:- Atrasou muita coisa assim?

O SR. SACHA RECK:- Não, não atrasou muita coisa, não é isso que estou dizendo, estou tentando lembrar para saber porque a regra nesse contrato é de cumprimento total de obrigações por parte da empresa. Na verdade seria mais fácil o senhor me perguntar o que a Urbs não cumpriu no contrato que eu teria de cor para responder V. Exa.

O SR. VALDEMIR SOARES:- O representante da Urbs fará essa explicação a essa CPI na sequência. O senhor é representante do Setransp e estou perguntando com relação ao Setransp.

O SR. SACHA RECK:- Ao Setransp, então vamos lá. Talvez a pergunta de V. Exa., por exemplo, se dirigir aos balanços e a entrega dos balanços, as empresas não descumpriram o edital com relação a isso. Tenho um ofício aqui que foi encaminhado pela Urbs, na antiga Diretoria, assinado pelo Diretor de Transporte Lubomir Ficinski, em que ele claramente estabelece etapas para a apresentação das demonstrações contábeis. E ele diz que há duas etapas. Esse ofício está datado de oito de abril de 2011 e diz que: "Há duas etapas, a primeira da apresentação das certidões negativas de tributos por parte das empresas e a segunda etapa diz respeito aos balanços de demonstrações contábeis, financeiras das empresas. Nessa segunda parte é dito o seguinte, que ao longo do ano de 2011 as empresas deverão adequar-se ao plano de contas padrão quanto as informações contábeis comprovatórias aos relatórios gerenciais, onde os balancetes analíticos trimestrais e demonstrações financeiras deverão conter a separação mínima de indicadores não agrupados compatíveis com os relatórios gerenciais..." E olhem o que diz ao final: "modelo a ser encaminhado pela Urbs". Até hoje não recebemos o plano de contas padrão, mencionado nesse ofício para a entrega dessa documentação contábil. Como eu disse ao senhor, trata-se de consórcio e o consórcio tem uma contabilidade que precisa ser contabilizada, mas até hoje não tivemos a entrega do plano de contas padrão para podermos fazer o encaminhamento disso aqui. Mesmo assim já entregamos a documentação contábil diversas vezes para a Urbs, mesmo não havendo esse plano de contas padrão. Inclusive essa documentação como eu disse antes já foi colocada até numa ação judicial, mas o atraso em relação a isso se deve ao fato de que pelo contrato deveríamos aguardar o encaminhamento do plano de contas padrão. Até hoje não foi entregue esse plano de contas às empresas.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Tem um serviço que acompanhamos muito, que é um serviço que atende pessoas em tratamento de saúde, um serviço denominado Acesso. Foi responsabilidade da Urbs ou das empresas esse atraso da prestação e da implantação desse serviço? Porque são apenas oito ônibus que fazem esse serviço. (A) Os ônibus chegaram em 2011, só agora em 2013 que esses serviços que atendem pessoas que estão em tratamento de saúde foi implantado. E de quem é a responsabilidade, é das empresas ou da Urbs? Porque esse serviço ele também constava no edital, teria que ter atendido centenas de pessoas com essa gravidade em relação a problemas de saúde e ele só foi implantado agora em 2013. De quem é a responsabilidade, não é das empresas?

O SR. SACHA RECK:- Essa informação não tenho, vou passar ao Vellozo.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Esta era uma obrigação contratual

prevista no edital de licitação. Dentro do edital de licitação na referência a este termo havia um condicional, nós as empresas deveríamos receber por parte da Urbs o projeto do veículo. A Urbs ficou responsável, como todo veículo que opera em Curitiba tem que ter o aval e o manual de especificação de frotas, que mostrei na última Sessão aqui em que eu falava, este também era um veículo cuja adaptação dele, cujo detalhamento técnico precisaria ser feito. Passados alguns meses a licitação nós provocamos a Urbs via ofício pedindo esse projeto. Este projeto veio, mandamos confeccionar os ônibus. A Secretaria de Saúde remanejou o projeto, alterou o projeto e nós aguardando as ordens de serviço para entrar com o veículo em operação.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Enquanto isso as pessoas em tratamento não tiveram nenhum tipo de atenção, não tiveram nenhum tipo de serviço auxiliar para poder atendê-las?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Essa pergunta o senhor deve dirigir ao serviço de saúde, a nossa parte nesse processo cabe o fornecimento do ônibus em local e hora determinado pelo Poder Público. Nós aguardávamos as ordens de serviço. Quer dizer, se houve ou não serviço complementar substituto ou qualquer outro, esta pergunta...

O SR. VALDEMIR SOARES:- Por parte das empresas não houve nada? Nenhum tipo de prestação de serviço das empresas ou da Urbs na questão do traslado das pessoas que sofrem com essas doenças, sendo que isso foi uma determinação que estava dentro do edital, a prestação de serviço estava dentro do edital.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Repetindo, no que dependia das empresas que era ter o veículo, ter a equipe de trabalho e ter disponibilidade para atendimento estava tudo pronto. Desde o momento em que recebemos o projeto do veículo, mandamos confeccionar o veículo, tínhamos o motorista em operação lá. Quanto a parte que a Urbs forneceu um outro serviço e quanto a Secretaria de Saúde, nós não somos responsáveis, não tem essa informação, essa informação deve estar contida nos órgãos que deveriam ter tomado as iniciativas. Nós disponibilizamos o veículo que era obrigação contratual nossa. E no momento seguinte, passado algum tempo, a Urbs determinou a contratação das atendedoras que seriam as companheiras, aquelas pessoas que fariam o atendimento dessa pessoa e nos convocou a apresentar os veículos que ficariam sob coordenação da FAS, uma entidade de prestação de atendimento social da Prefeitura nos terminais ou nas ruas da cidadania. A partir daquele momento os ônibus começaram a operar. Quanto a outro serviço ou por que esse serviço só começou nessa data eu pediria que o Vereador dirigisse a pergunta ao órgão público responsável.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Mas era de responsabilidade também das empresas a prestação desse serviço.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Repetindo para que não reste dúvidas. A responsabilidade das empresas era fornecer o ônibus no horário determinado pelo Poder Público abastecido com motorista. (u) Posteriormente os atendedoras que deveriam acompanhar o veículo.

O SR. VALDEMIR SOARES:- As empresas que forneceram?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Sempre, no momento que foi convocada, sempre esteve.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Então, nessa questão do acesso, não houve nenhum atraso da prestação desse serviço, da responsabilidade desse serviço, referente as empresas de transporte coletivo?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Não. Nunca houve atraso. Só relembrando, esse programa quando foi instituído pelo edital de licitação nº5/2009, não tinha o nome de Acesso. Ele conhecido pelo nome de Atende. E esse programa, segundo notícias que chegaram, sofreu por parte do município, uma reestruturação, passando a se chamar Acesso. E, durante esse período de reformulação, em nenhum momento, foi nos foi transmitida as ordens de serviço. No momento que foi marcado, no ponto que foi terminado os veículos estavam a disposição. Estão até hoje.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Eu só queria saber, os ônibus chegaram se não me engano em 2011, eles só conseguiram ser adaptados para o serviço em 2013. Essa adaptação, é responsabilidade da Urbs ou empresas?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Voltando. No edital dizia que o layout do ônibus, que o tamanho e o modelo, seriam fornecidos posteriormente pela Urbs. Nós aguardamos alguns meses, e provocamos a Urbs. Queremos o modelo do ônibus, porque queremos por para funcionar. A Urbs, nos mandou os modelos com adaptações necessárias. Depois chegando os veículos, imediatamente, no dia em que chegou demos entrada na Urbs e apresentamos os veículos.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Foi dentro do prazo estipulado pelo edital?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Dentro de todos os prazos estipulados, sempre relembrando, nós fizemos a nossa parte, não tínhamos o projeto. O projeto deveria ser entregue, segundo o edital, pela Urbs. Quando ela fez, nós mandamos produzir os veículos. Para quem não sabe o veículo ônibus é produzido em duas partes, o chassi, por uma montadora e uma carroceria por uma encarroçadora. Como era um ônibus especiais, com adaptações, elevadores, com lugares para cadeirantes e outros tipos de portadores de deficiência, esses ônibus especiais foram produzidos e chegaram para as empresas. Todo ônibus quando chega na empresa passa por uma vistoria da Urbs, para aprovação e um registro na Urbs. Feito isso, os ônibus passaram a estar disponíveis para uso. Tinha os selos de vistoria, estavam aprovados em sua concepção. O programa Atende, sofreu reformulação na FAS. A FAS reformulou o programa e transformou o Atende em Acesso. No momento que ela aprovou a operação nos comunicou e nós incluímos no ônibus duas atendentes. Apresentamos ônibus na data e dia que foi determinado pelo setor de operações da Urbs. Com composição, ônibus, motorista e atendente.

O SR. SACHA RECK:- O senhor comentou a mudança do nome, porque eu

lembrava pelo nome Atende. Para o pessoal ligar e conseguir entender o contexto disso, é um dos serviços que não eram do transporte coletivo, não eram pagos pelo usuário, e hoje estão dentro da tarifa contribuindo para um custo de vinte e cinco centavos hoje, somados ao ISS e a taxa de gerenciamento da Urbs.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Qual é o valor das multas aplicadas aos operadores do transporte coletivo de janeiro de 2012 a dezembro de 2012, e de janeiro de 2013 a junho de 2013?

O DR. SACHA RECK:- Teremos que responder isso por ofício, porque precisa levantar essa informação que nós não temos...

O SR. VALDEMIR SOARES:- Mas na semana passada trouxeram, ficaram de trazer hoje em valores reais, porque trouxeram por quilometragem. Passaram uma conta... A Urbs terá a indagação no momento em que nós estivermos fazendo nossas perguntas aos representantes da Urbs. Ficou do próprio Sindicato, inclusive foi o próprio Dr. Vellozo que se comprometeu a trazer esse levantamento para nós. Isso está constando nos Anais, está constando nos registros da CPI. Não tem esse levantamento? Não vai ter? Quando vai ter?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Só lembrando, já que foi feita a referência aos Anais da Câmara, deve constar também, eu me lembro bem que o senhor falou que a sua assessoria estava preparando os requerimentos para pedir essas informações. Mas, independente do requerimento que até agora não recebemos, esses números estão sendo...

O SR. VALDEMIR SOARES:- Foi feito e aprovado hoje.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Então, veja bem, estamos esperando esse requerimento, porque nós não gostamos de responder as coisas ou de forma incompleta, ou talvez até exceder o volume de informações solicitadas. Então, eu aguardo o seu requerimento, conforme seu pronunciamento quando eu vim aqui depor, e na sequência o senhor terá todas as informações. Nós, dentro das empresas, já estamos criando os bancos de dados, e vamos responder isso com a maior tranquilidade. E já lhe antecipo, são valores não muito significativos.

O SR. VALDEMIR SOARES:- O que seria valores não muito significativos na questão do dinheiro público e do dinheiro que transita na questão da tarifa?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Acontece que houve a edição do Decreto 1844, que permite a transformação dos autos de infração, oriundos dos registros de ocorrência feitas pela fiscalização da Urbs, em medidas saneadoras. Eu acredito que a função pedagógica de uma multa é maior do que a sua função pecuniária. Então, existe regulamentado por Decreto do Prefeito Municipal a opção de, em se fazer desconto pecuniário, transformar isso numa medida que saneie o problema, que ensine o nosso operador, que treine o nosso operador, ou até lembre a ele que talvez aquela medida, ou aquela medida que ele tomou não seja a mais correta, e que na próxima vez ele reflita e não faça novamente isso. Às vezes é mais importante você ser advertido do que pagar uma importância. Ao pagar a

importância o nível da revolta pode até criar um problema. E nós temos, felizmente, houve sensibilidade por parte do prefeito da época, e pela pressão feita pelos operadores e também pelas nossas reivindicações, que achávamos também que isso não era função do poder público, arrecadatória, trocamos várias dessas autuações por cursos, treinamentos, todos comprovados, todos regularmente feitos. Por isso eu disse que os valores não se tornaram significativos.

O DR. SACHA BREKENFELD RECK:- Só complementando, para deixar bem claro, ele comentou a palavra "operadores". Aqui ele estava se referindo a motoristas e cobradores, porque em sua maioria essas multas não pesam no bolso das empresas, elas pesam no bolso dos operadores porque, por legislação trabalhista, se a falha é por passar da velocidade ou qualquer situação que envolve a conduta do motorista ou do cobrador, as empresas repassam essa penalidade ao cobrador. E nós tivemos vários fatos envolvendo multa com esse interesse meramente arrecadatório, e não de instruir o operador para que ele faça o correto, nós tínhamos aquele caso lamentável de um cobrador de uma estação tubo, que estava morrendo de frio, e usando um cobertor, e foi multado porque leram que ele não estava devidamente trajado para exercer a sua função dentro de uma estação tubo, que os senhores sabem o frio que é lá dentro. E a partir desse evento houve um protesto dos motoristas e cobradores, e aí houve essa alteração, porque alguém pode achar que isso foi a pedido das empresas. Não foi a pedido das empresas, foi na proteção dos trabalhadores do sistema que estavam sem bom senso sendo punidos financeiramente no seu bolso. E aí esse Decreto estabeleceu a possibilidade de converter a multa em pena alternativa através de um curso de capacitação, ao qual os motoristas e cobradores seriam submetidos.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Na questão do edital, Dr. Sacha, a vida útil dos ônibus consiste em doze anos?

O DR. SACHA BREKENFELD RECK:- Não de todos os ônibus. Só o ônibus híbrido tem doze anos. Os demais, a vida útil é de dez anos.

O SR. VALDEMIR SOARES:- O senhor tem a informação de que há vinte veículos biarticulados que são do ano de 2000 em operação, fazendo aniversário de treze anos, sendo que conforme o senhor disse, a licitação dá outra vida útil para os veículos que operam o transporte coletivo?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Vereador, o edital, no seu Anexo III, traz especificações de frota. Alguns modelos de veículos, especificamente o biarticulado, ele não tem reserva, ele só tem frota operante. As empresas, por uma questão de atendimento aos seus usuários, mantém esses veículos ainda, apesar de ultrapassada a sua vida limite máxima, mas com apenas com um detalhe, ele está a custo zero para a tarifa e para o sistema.

O DR. SACHA BREKENFELD RECK:- Mais uma coisa importante, no manual não há descumprimento por um simples motivo, se o senhor analisar e todos analisarem, o manual de frota estabelecido no edital de licitação é definido que 10% dos veículos da frota reserva têm que estar dentro da vida útil, e que de 10 a 20% a mais de frota reserva admite-se que não trabalhem dentro da vida útil, e sobretudo, é importante dizer isso para o biarticulado, porque dez anos de vida útil para o biarticulado, para simplesmente esse veículo parar de operar, pode ser interpretado



como pouco tempo, porque em geral até os articulados no Brasil define-se uma vida útil de doze anos. Certo? Então, o edital de licitação prevê que entre 10 a 20% da frota reserva, que é bastante coisa, que isso dá maior suporte ao serviço no caso de quebra de veículo, que esses possam ser vencidos e que de 0 a 10% estejam dentro da vida útil. Isso melhora o atendimento do serviço evitando falta de veículo, mas não tem custo para a tarifa, porque são ônibus integralmente depreciados ao longo de dez anos.

O SR. VALDEMIR SOARES:- E não tem nenhum risco de acidente ou de problemas de segurança suscetíveis a esses ônibus?

O DR. SACHA BREKENFELD RECK:- Não tem nenhum risco por um simples motivo, a inspeção de vistoria de frota da Urbs é extremamente rigorosa. É motivo, inclusive, de queixas dos próprios empresários pelo extremo rigor que se tem na vistoria dos veículos. Não fica no sistema um veículo (m) que tenha qualquer risco para o seu funcionamento. As empresas fazem intensa manutenção sobre eles. Eu vou lhe dizer que não é comum a especificação de frota e a vistoria que é feita pela Urbs no sistema. Se o senhor for comparar com outras cidades do Brasil, e aqui que tanto se fala em Brasília, vai verificar o que é problema na frota. Aqui, se há problema no veículo, não é devido à sua idade, é uma situação normal, inclusive em aviões, que se exige uma manutenção muito intensa, é normal que ocorra uma ou outra situação que exija a retirada do avião para fazer manutenção, e isso acontece nos veículos, mas não porque eles têm dez, doze anos, acontece porque é normal, para isso que tem um setor de manutenção na empresa. Mas, por exigência da Urbs e por rigor gerencial das empresas, nenhum veículo é colocado na rua sem as condições mínimas de segurança.

O SR. PRESIDENTE:- A deputada Celina vai viajar para Brasília, queremos agradecer a sua presença na Câmara Municipal de Curitiba. Se quiser só fazer uma saudação, para se despedir.

A SRA. CELINA LEÃO:- Eu queria agradecer a todos os Vereadores que fizeram o convite, agradecer o Vereador Chico do Uberaba. A V.Exas., que possam fazer um trabalho sério, que percebemos que está sendo feito aqui, presidente, e pode contar conosco em qualquer informação no Distrito Federal. Quero encontrar em breve o Sr. Sacha Reck no Distrito Federal, talvez numa comissão parlamentar de inquérito. Acredito que possamos também fazer o nosso dever de casa, como a Câmara de Vereadores tem feito aqui. Não vou gastar mais tempo porque o autoelogio fede. Quem tem uma história política como eu tenho no Distrito Federal, não precisa de palco político em lugar nenhum. Eu sou uma deputada que sou procurada todas as vezes quando alguém tem que falar a verdade no Distrito Federal, porque eu não tenho medo, não tenho medo de ação, de ameaça, porque eu tenho uma vida limpa. E eu não menti nesta CPI, diferente do consultor que teve duplicidade de ações aqui. Quero, inclusive, Sr. Presidente, oficialmente pedir as notas taquigráficas, para que encaminhe para a Câmara de Deputados do Distrito Federal. E agradecer a todos vocês. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos a Deputada, desejamos a ela uma boa viagem. Quero dizer que todas as notas taquigráficas serão encaminhadas a V.Exa. e estarão publicadas no site da CPI. Também queremos agradecer a presença do ex-deputado Acir Mezzadri, que é o presidente do Fórum Nacional Contra o

Pedágio; do Sr. Ênio Murilo Dalnegro, que é da autoviação São José dos Pinhais; e do Sr. Chik Jeitoso, que também está acompanhando. Queremos agradecer a presença de todos. Muito obrigado e retornamos com as perguntas do Vereador Valdemir Soares.

O SR. CHICARELLI:- Sr. Presidente, acho que o Pastor vai entender, nós temos que respeitar o tempo de dez minutos, não é, para cada candidato. Desculpa, Pastor. E se tiver mais tempo, é justo que ele faça, mas se inscreva de novo. Entendeu? Senão, acho que pode virar até desinteresse para alguns Vereadores, Sr. Presidente.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Sr. Presidente. Eu até vou considerar, Vereador Chicarelli, a sua colocação, ainda tenho muitas perguntas, talvez até mais do que o presidente fez, mas até entendo a posição de V.Exa., seria de repente injusto eu fazer todas essas perguntas e no final da sessão de hoje, 11h da noite, meia-noite, todo mundo desgastado, eu sei que talvez as perguntas que V.Exa. quer fazer, que devem ser relevantes, até mais do que as minhas, espero, e vamos aguardar que seja assim, eu vou abrir mão então de dar continuidade, e vou já passar a palavra a V.Exa., o próximo inscrito. Por favor.

O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos o Pastor. Queremos também registrar a presença da Rose, que é do Fórum Contra o Pedágio. E passamos a palavra ao Vereador Chicarelli.

O SR. CHICARELLI:- Quero agradecer, acho que o Pastor tem contribuído muito, e fico feliz em tê-lo como colega aqui. Aliás, a CPI está de parabéns, e mais o presidente, pela forma democrática que ele tenta conciliar todo mundo. Eu sei o quanto é duro, Jorge, mas parabéns. Minhas perguntas serão rápidas. Quero aproveitar aqui o ilustre advogado e a minha presença aqui na CPI tem sido bastante incisiva, sempre a questão da Urbs. Acho que a Urbs foi parceira, acompanhou tudo e ela sabe mais do que ninguém onde economizar e onde podemos baixar o custo da tarifa. Vou ficar aqui até a última reunião da CPI cobrando questões que levem a reduzir o preço do transporte coletivo para o usuário. E cabe a esses gestores maravilhosos manter a qualidade, aumentar os ônibus, o número de ônibus, e dar condições de satisfação ao usuário. Ilustre advogado, eu queria explorar um pouquinho mais, talvez eu não tenha entendido bem, e perguntei aqui na vez passada, na reunião passada, para que me dessem algumas alternativas para baixar o transporte coletivo. Então, eu queria explorar mais. É lógico, não estamos numa briga de gato e cachorro aqui, de gato e rato, que seja, mas eu queria explorar mais nesse sentido. Você frisou algumas coisas, então eu queria explorar. É a única pergunta que vou fazer, e parabenizá-lo, não o conhecia, não conheço nenhum empresário do transporte coletivo, mas eu sei o quanto é duro ser empresário neste País, trabalhar e estar na situação que vocês estão agora; e vamos cobrar a parte de vocês para baixar, para contribuir com a Prefeitura e manter essa qualidade e melhorar o transporte. Então, queria que você voltasse a falar para mim dessas condições, principalmente no que diz respeito à Urbs, que você falou, e, se puder, no final, apontar alguma coisa, em contrapartida, que os empresários podem fazer, e podem fazer, com todo o conhecimento que você tem, para que baixe o transporte coletivo. Obrigado. Eu encerro por aqui.

O SR. SACHA RECK:- Obrigado, Vereador, pelas palavras. Tem muita coisa



que pode ser feita para baixar a tarifa em Curitiba, e os empresários, sistematicamente, têm apresentado essas ideias. Vamos lá, objetivamente, tentando responder a questão. Primeiro de tudo, para baixar a tarifa, temos vinte e cinco centavos de custos que não são atribuíveis aos usuários, que já falamos aqui exaustivamente, acho que está registrado e o senhor entendeu o que seria isso: ISS, 2%. Certo? Numa política de desoneração, não dá para justificar, continuar uma cobrança sobre o usuário de imposto, para absorver receita para a Cidade, quando o usuário já beneficia a Cidade usando o transporte coletivo, que ajuda todo mundo. Os 4% da taxa de gerenciamento da Urbs, é um custo que efetivamente existe na Urbs, porque, para gerir e fiscalizar, é preciso ter despesa para fazer isso, e fazer um trabalho bem feito. E a Urbs, ninguém aqui, nenhum dos empresários pode questionar a fiscalização da Urbs, que é uma fiscalização intensa. Muitos até se queixam, mas a função do poder público é fazer essa fiscalização. Os 4%, se são suficientes ou não, eu não vou ser aqui premeditado em fazer essa observação porque não conheço as contas da Urbs. Mas, quem sabe, a sociedade poderia pagar essa fiscalização como um todo, porque um bom transporte coletivo é bom para todos, melhora o trânsito; diminui a emissão de poluentes e quem anda de carro também se beneficia com isso. No mundo inteiro há esse subsídio cruzado, só aqui no Brasil que ainda não houve a coragem política de se instituir alguma espécie de subsídio cruzado entre o usuário do transporte privado e o usuário do transporte coletivo. Eu, pessoalmente, que ando de carro, já andei vinte anos de ônibus, hoje eu ando de carro pelo volume de deslocamentos que tenho que fazer por dia, não teria nenhum problema em andar de ônibus. Certo? Mas eu tenho certeza de que, se houvesse uma cobrança, para mim, proprietário de automóvel privado, de um determinado valor por dia, para que eu possa andar com o meu carro e pagar alguém que está andando de ônibus, eu pagaria isso aí, e garanto que muita gente faria isso. Mas até hoje ninguém teve coragem de instituir o tal do pedágio urbano, coisa que existe na Europa aos montes, e por isso que lá o transporte é subsidiado em mais de 50%; o dinheiro tem que vir de algum lugar. Os custos administrativos de ordem operacional e a taxa de gerenciamento da Urbs são custos, mas o que nós não defendemos é que esses custos sejam pagos pelos usuários, eles podem ser pagos por outra fonte. Porque hoje é a contramão da política nacional de desoneração, não se justifica o poder público arrecadar dinheiro do usuário para outras finalidades. Pois bem. Isso, estamos falando na conta custo, ainda tem outros itens que vou falar já na sequência, mas eu vou voltar no item passageiro, minha gente. Passageiro é controle, é sistema de bilhetagem, eu falei do posto lá atrás, quanto mais intenso for o controle, quanto mais transparência houver e quanto mais várias pessoas puderem ajudar no controle da concessão de gratuidades, no mal uso, na venda da bilhetagem, na gestão do software e nos defeitos do sistema, que evitam a validação de passagem durante um final de semana inteiro, que eu falei no caso do terminal do Sítio Cercado, cada benefício que se gerar nessa fiscalização transparente, tenho certeza, e até é um desafio que os empresários fazem, olha, é questão líquida e certa que se aumentar o controle, as empresas ajudarem no controle, elas não querem tomar conta do dinheiro, antes que digam isso, elas querem ajudar no controle, porque elas também são remuneradas por passageiro pagante equivalente, com a ajuda das empresas, uma força tarefa de todos e uma maior transparência, não temos a mínima dúvida de que é possível achar uma demanda que não está aparecendo, e talvez explique por que essa queda nos últimos cinco anos. Cada 1% de demanda a mais que conseguimos recuperar, pela gestão da bilhetagem mais democrática e transparente, é 1% a menos no valor da tarifa, senhores, o efeito é muito maior, e isso temos lutado há muito tempo, insistindo, pedindo, e agora entramos com esse ofício e esperamos que aqui, publicamente, possamos contar com o apoio dos senhores para resolver esse problema que passa de geração em geração, de governo em governo, e não se consegue resolver. Outra questão: custo. Certo? Tem o custo das empresas? Evidentemente que os senhores têm o direito e as empresas têm todo o dever de prestar toda a informação dos custos. Os senhores poderão analisar com

lf

tranquilidade, as empresas estão abertas, ninguém vai se negar a dar nenhuma informação sobre as empresas. Mas se os senhores apostarem que é por aí que vai baixar a tarifa, alguém pode dizer ao final que a CPI vai virar em pizza, ou que os senhores vão ter que recomendar que a tarifa tem que subir, e aí eu concordo que os senhores vão ficar em maus lençóis. Então, a nossa recomendação, além de vocês terem um debate amplo, porque a sociedade quer a abertura dessa chamada caixa-preta, não tem problema, pode abrir, mas vamos ver outras coisas também. Vamos ver, por exemplo, como foi a redução da velocidade média do sistema nos últimos anos. O que significa isso, Vereador Chicarelli? E isso que é bem importante porque envolve a resposta que o senhor pediu e um outro problema grave, que é planejamento. Um sistema de transporte coletivo nós temos, por exemplo, o corredor de Transmilênio em Bogotá, esse corredor é muito semelhante ao conceito de Curitiba e foi inspirado no conceito de Curitiba, mas lá foi estabelecido um sistema de ultrapassagens muito melhor. Foi feita uma pesquisa de origem e destino, senhores, que permitiu fazer o seguinte, porque aqui em Curitiba é assim, nós temos o Ligeirão, que é uma linha que vai direto de terminal em terminal. É uma medida positiva? Perfeito. Mas quem falou que a demanda realmente sai de terminal a terminal? Quem falou que de repente não é possível se ter uma linha que sai lá do Boqueirão e vai direto para o centro? Porque ninguém desce do ônibus no caminho. Esses dias estive no Rio de Janeiro, em um dos jogos da Copa das Confederações, e fui de metrô, porque era a orientação. Todo o metrô foi obrigado a parar pinga-pinga a todo momento. Imagine se fosse possível o metrô ir direto ao Estádio Maracanã, onde todo mundo queria ir. Porque daí parava, não tinha espaço para ninguém entrar, o trem lotado. Por que é que não dá? E aí é uma desvantagem do metrô. (1) Metrô é uma boa solução, mas metrô não pode ultrapassar, porque o investimento é pesado e não vai dar para colocar um carril no meio para um metrô direto passar o outro, mas no ônibus dá para fazer isso. E assim que hoje, por exemplo, o sistema de Bogotá, que se inspirou em Curitiba, mas evoluiu Curitiba, consegue transportar trinta e dois mil passageiros/hora/sentido, tem metrô que não consegue fazer isso. Por que esse sistema consegue fazer isso? Não é só duplicação de canaleta, desalinhamento, foi feita uma pesquisa origem/destino, não foi levantada informação do que o usuário quer fazer pelo que ele está fazendo hoje, pelo sintoma, foi se identificar exatamente de onde ele vem e para onde ele quer ir. E aí se descobriu que entre vários pontos da estação havia demandas num contingente que permitia que houvesse uma linha do Boqueirão até o Centro, da Praça Eufrásio Correia até o Passeio Público, do Passeio Público até o Terminal do Cabral, várias linhas, um complexo enorme, não só um Ligeirão que fica parando de ponto em ponto. Como se chega nessa definição? Através de uma pesquisa origem/destino. Pois bem, trinta e dois mil passageiros/hora/sentido. A velocidade média do sistema BRT de Bogotá é de vinte e oito quilômetros por hora, o de Curitiba, hoje, é de dezoito quilômetros. Vamos dizer o seguinte: hoje nós temos uma quantidade de veículos rodando a dezoito quilômetros por hora atendendo uma demanda durante um período de hora. Por quê? O que acontece no transporte? Tem que se oferecer o serviço para hora/pico, é ali que o usuário quer o serviço, por mais que ele não vá existir depois, você tem que atender a demanda naquela hora/pico. Se você tem uma velocidade média o dobro de dezoito quilômetros por hora, significa o quê? Que você consegue atender uma mesma demanda com metade da frota. Por quê? A frota vai fazer o giro mais rápido e vai conseguir, naquela hora, atender aqueles passageiros. Bogotá tem uma velocidade média de vinte e oito quilômetros por hora, isso permite uma maior eficiência a uma velocidade média e, em linguagem mais fácil, é o seguinte: lá eles conseguem fazer mais com menos. O usuário chega mais rápido, porque a velocidade é maior, utiliza-se menos ônibus, o que gera menos custo, e a tarifa acaba ficando num valor mais acessível. O que precisa fazer em Curitiba, senhores? Vou repetir e vou insistir, nós já fizemos ofício, encaminhamos à COMEC sobre esse assunto, lutamos para que isso seja feito. Como que uma Cidade como Curitiba, que é referência mundial em transporte, não utilizou até hoje uma ferramenta elementar

hf

do planejamento, que eu acho que talvez o Professor Lafayette já tenha ouvido, conversando, que é falado sistematicamente, foi falado durante as eleições, que é uma pesquisa origem/destino. Vão lá no usuário e perguntem: de onde você vem? Pesquisa embarcada, e não custa oito milhões de reais, como estão dizendo: "ah, não dá para fazer, porque é um estudo complexo que custa oito milhões de reais". Não é verdade. Oito milhões de reais é uma pesquisa domiciliar, a pesquisa domiciliar tem um custo maior, porque tem que se dirigir casa a casa e a pesquisa é muito mais difícil, essa pesquisa não serve só para o transporte, é uma pesquisa macro para todos os deslocamentos, como, bicicleta, carro, para quem caminhar, é para definir o planejamento da mobilidade da cidade como um todo. Mas, antes de se chegar lá você tem que ter, no mínimo, uma pesquisa origem/destino para saber o transporte coletivo, essa é uma pesquisa embarcada nos ônibus, feita em qualquer cidade do Brasil e do mundo. Se for perguntar para um consultor se tem que ter ou não metrô em Curitiba, ele vai dizer: cadê a pesquisa origem/destino? Nós temos que levantar para saber se precisa, não adianta ver o que está acontecendo hoje, porque, muitas vezes, o sistema de bilhetagem, além de ser ruim, ele pode estar demonstrando um deslocamento do usuário que não é o que ele quer fazer. Talvez ele não queira trocar cinco vezes de ônibus, ir para terminal e voltar, percurso negativo. Se fizer uma pesquisa origem/destino, mapear bem o transporte coletivo, nós temos certeza que conseguimos mudar a velocidade média, mudar o tempo de viagem para o usuário, ele chega mais rápido onde ele quer com várias linhas. E eu acho que, inclusive, com uma economia de custo, esse é um outro ponto que pode baixar a tarifa. Mais importante que isso, a frota de Curitiba, a frota de veículos, isso está no ofício que nós protocolamos em dezembro do ano passado externando a posição do setor de transporte coletivo em péssima condição financeira, foi uma solicitação e uma orientação construtiva, dizer: "olha, estamos mal, mas não queremos repassar isso ao usuário, aumentar tarifa, queremos dar soluções que possam melhorar e diminuir o custo para permitir que se ache uma justa remuneração às empresas". Foi apresentado esse ofício em 28 de dezembro de 2012 e lá nós falamos que o sistema de bilhetagem de Curitiba é o mais caro do Brasil. A frota de veículos de Curitiba é a mais cara do Brasil, sem dúvida nenhuma. Se os senhores compararem os preços dos veículos de Curitiba com os veículos de similar categoria de outras cidades, a diferença é assustadora. Será que o usuário prefere investimento numa origem/destino para fazer uma viagem pela metade do tempo ou será que ele prefere andar num ônibus cheio de perfumaria ou num ônibus híbrido, que é bonito, que faz propaganda, num ônibus que é o mega BRT, o ônibus maior do mundo? Será que o usuário não prefere que esse dinheiro seja dirigido para economia de custo, fazer mais com menos e melhorar a velocidade dele? Ou até quem está no carro, de repente, trocar o carro e pegar um ônibus que vai chegar mais rápido? O sistema de Curitiba, antes mesmo que o metrô, o metrô é bem-vindo, é um ótimo transporte, mas no nosso corredor nós podemos evoluir muito ainda com o devido planejamento e ainda conseguir, por muito tempo, usar bastante desse sistema de corredores atendendo melhor os usuários. Quem sabe até dando um resultado melhor que uma linha pequena de metrô, se for feito um trabalho parecido com o que foi feito no transmilênio em Bogotá. Essa é mais uma coisa, custo dos veículos caro e isso pesa bastante sobre a tarifa. Outras situações menores, mas eu acho que o principal é isso: custo da bilhetagem, custo do material rodante altíssimo, priorizar a qualidade do veículo em detrimento do custo mais barato, da velocidade, eficiência e do serviço para o usuário, a questão do controle da bilhetagem eletrônica para mapear essa receita e evitar que, de repente, os números não sejam exatamente os que poderiam ser e isso vai trazer benefício direto no valor da tarifa e desoneração dos custos municipais, da sociedade, que hoje estão pegando no bolso do usuário.

O SR. PRESIDENTE:- Próxima inscrita é a Vereadora Josete.

h

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Obrigada, Sr. Presidente. Primeiro questionamento que eu gostaria de fazer ao Dr. Sacha, eu tomo por base aqui o contrato 86 de 2010, que é o contrato de concessão com o Consórcio Pontual. A partir de um levantamento feito da comissão composta para estudo da tarifa, essa comissão concluiu que os relatórios gerenciais, que as empresas deveriam fornecer à Urbs, cerca de dois anos não são apresentados. Isso faz parte da cláusula 18ª, 18.2, onde se coloca que esses relatórios gerenciais terão um prazo para serem entregues, então, seriam trimestrais. Gostaria que o Dr. Sacha respondesse se essa informação está correta, porque, pelo menos foi o que entendi nas suas colocações anteriores, as empresas estariam atendendo todas as cláusulas do contrato, então, gostaria de saber se essa cláusula também foi cumprida, e se efetivamente foi, a possibilidade de nós termos acesso a esses relatórios gerenciais.

O SR. SACHA RECK:- Boa noite, Vereadora. Isso também foi esclarecido nas perguntas feitas pelo Pastor Valdemir ao Vellozo. O cumprimento do contrato em si, analisado de uma ou outra parte, Urbs ou empresas, ele deve ser analisado no todo. Muitas vezes, uma obrigação para ser cumprida pelas empresas depende do cumprimento de outra obrigação por parte da Urbs ou de uma outra entidade que vá fazer uma especificação, como foi o caso do veículo atende. No caso dos balanços (n) eu acabei de ler um ofício aqui da Urbs, relativos ao Plano de Contas Padrão para entrega das demonstrações contábeis. Até hoje não recebemos esse Plano de Contas Padrão e se houve algum atraso foi devido a um ofício da Urbs no qual ela afirma, que ao longo de 2011 e daí em diante as empresas deverão adequar-se ao Plano de contas Padrão quanto às informações contábeis, comprobatórias relatórios iniciais, balancetes analíticos conforme modelo a ser encaminhado e esse modelo não foi em caminhado às empresas. Então, dependendo do ponto de vista, a senhora pode concluir que o contrato, nesse aspecto, não foi cumprido, mas atribuir essa responsabilidade às empresas, no nosso entendimento, não seria correto, porque estávamos aguardando a entrega do Plano de Contas Padrão.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Então, no seu entendimento quando se refere a relatório gerenciais estaria incluído também dentro desse Plano de Contas Padrão.

O SR. SACHA RECK:- Conforme ofício aqui. Olha aqui, o título do ofício foi assinado pelo diretor de transporte Logomir Antônio Fischinski Dunin, datado de 8 de abril de 2011, carta circular DTP 043, referente, que é o título do ofício Relatório Contábeis e Gerenciais. Aí ele vai dizendo aqui que numa primeira etapa eles iriam exigir as certidões negativas, que até 30 de abril de 2011 deveriam ser apresentadas. Na segunda etapa, ao longo de 2011, as operadoras deverão adequar-se ao Plano de Contas Padrão, relatórios gerenciais, balancetes analíticos trimestrais, colocando tanto as questões gerenciais como contábeis. E aí, ao final diz: "Conforme modelo a ser encaminhado". E esse modelo não foi encaminhado, inclusive, já estamos agendando uma reunião porque agora tem um novo diretor administrativo e financeiro na Urbs que é o Sr. Wilhelm, que já nos solicitou uma reunião com nossos contadores os senhores Valmir e Vinicius, que citamos a pouco, para que possa ser definido esse plano que até agora não o foi, em conjunto para os consórcios em atendimento ao que está previsto no contrato. Mas repito, até hoje se em algum momento houve algum atraso ou não apresentação foi devido ao que as empresas estavam aguardando o Plano de Contas Padrão. Mesmo assim, independente da chegada disso, as demonstrações foram protocoladas e esse ano foram novamente e estão na justiça, não houve falta de prestação.

4f

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- E esses relatórios gerenciais também foram apresentados?

O SR. SACHA RECK:- Os relatórios gerenciais eu não sei, porque uma coisa é demonstrações contábeis, outra coisa é relatório gerencial.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- O 18.1 trata de balanços analíticos trimestrais, o 18.2.1 trata dos relatórios gerenciais. Por isso, que repeti a pergunta para entender.

O SR. SACHA RECK:- Só para a senhora ter esclarecimento, o ofício que estou mencionando aqui diz no título: "Relatórios contábeis e gerenciais" que a senhora tem toda a razão na leitura que são coisas diferentes.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Então, gostaria de solicitar, é possível fornecer cópia dessa documentação para CPI?

O SR. ANTONIO JOSÉ VELLOZO:- Professora Josete, já na minha última explanação na quinta feira eu alertava, as informações são as mesmas, elas não mudam por serem gerenciais ou por serem contábeis Gerenciais é uma forma de apresentação mais específica, as informações todas estão de posse da Urbs e estão nas empresas. Existe uma formatação de relatórios que são obrigatórios pela Receita Federal, que é aquele balanço que tem que ser apresentado e que tem que ser transformado em alguma coisa que atenda uma visão, não da receita, uma visão da Urbs do jeito que ela quer saber. As duas grandes contas do sistema que é a folha de pagamento e combustível essas informações já são específicas e já estão lá dentro de um quadro certinho, as que estão faltando são diferenças de quem vai usar a informação. Então, o departamento de vistoria da Urbs quer saber o consumo de modelo específico de carro e tal, temos isso condensado ainda e disponível já para eles. Esse processo de só ajustar essas informações está e falei na semana anterior, sendo concluso este mês, tínhamos junto com o Sr. Rodrigo, agendado na quinta feira da semana passada a reunião que daria a conclusão ao modelo do Plano Padrão, que por não ter havido a reunião, não tivemos na segunda feira a conclusão da reunião, foi transferido para quinta feira, houve a coincidência entre a reunião da CPI e a nossa reunião para fechamento deste modelo de apresentação das mesmas informações que já estão lá. Então, o processo esta pronto e com mais uma informação a senhora, terminado a modelagem dessa informação ela será reproduzida desde o início do contrato dentro desse novo modelo. Então, haverá um banco de dados com todas as informações a partir do dia 7 de novembro de 2010. Volto a frisar, as informações estão disponíveis e estão lá na Urbs, a apresentação dela é que vai ser elaborada diante de uma nova situação, de uma nova formatação, um formulário novo. Não existe falta de informação, existe forma de apresentação diferente.

O SR. SACHA RECK:- Exatamente isso, a origem de todos os dados nem pode ser diferente, seja nos relatórios contábeis ou gerenciais é a contabilidade oficial entregue à Receita Federal. Os relatórios no formato padrão a ser exigido é aquilo que a Urbs precisa de detalhamento, desmembramento dessa informação que foi inclusive a solicitação do Vereador Bruno Pessuti para melhor compreensão dos números, mas os números estão lá, as informações na apresentação que foi feita dos balanços, mas o Plano de Contas Padrão para fazer via consórcio, o detalhamento do

lf

, contrato ainda não foi entregue para as empresas.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Um outro questionamento: pela sua fala foi que entendi, haveria um prejuízo nas empresas em torno de quinhentos a seiscentos mil reais mensais?

O SR. SACHA RECK:- Numa das ações..

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Isso seria em relação a um consórcio ou à totalidade ou a todos os consórcios.

O SR. SACHA RECK:- Ao sistema inteiro. É um corte unilateral que foi feito na interpretação da Urbs, conforme expliquei, que para o sistema inteiro no custo total do urbano, porque isso não envolve sistema metropolitano integrado, representa em torno de quinhentos a seiscentos mil reais/mês

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- E esse prejuízo vem desde 2010?

O SR. SACHA RECK:- Desde o primeiro dia do contrato, no primeiro cálculo da tarifa técnica a Urbs, em cima dos valores das propostas financeiras vencedoras da licitação, fez uma dedução unilateral de uma quantia que representa em torno de quinhentos a seiscentos mil reais e na tarifa técnica, tem que fazer a conta, deve dar em torno de uns dois centavos, um centavo.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Hoje isso totalizaria quanto de 2010 até?

O SR. SACHA RECK:- Vamos fazer o cálculo, vamos, sem considerar a correção monetária este tipo de coisa, vamos considerar quinhentos mil reais multiplicado pelo número de meses do contrato, quinhentos mil reais multiplicado pelo número de meses. O contrato começou em novembro de 2010. (I) Então são dois meses, mais doze, quatorze, mais doze de 2012, dá vinte e seis, e mais sete meses, trinta e três. Trinta e três vezes quinhentos mil reais, é o valor estimado. Claro que isso aqui não serve como informação para fins de requerimento de direito, é só para responder a sua curiosidade da informação. Mas tem um outro detalhe importante, não é simplesmente multiplicar os quinhentos mil pelos meses porque esse é o cálculo que entra na tarifa técnica, que presume uma demanda. Por exemplo, no primeiro ano do contrato a demanda que foi usada prevista no edital que nós questionávamos, mas enfim, foi o dado que veio, era de 26.547.047 milhões passageiros mês, prevista no edital. Essa demanda foi usada no primeiro cálculo da tarifa técnica, considerando esses quinhentos mil retirados. Então, dava um valor por passageiros, mas naquela estimativa de passageiros. Ocorre que no primeiro ano de vigência da tarifa técnica, na verdade não foi um ano, foi de novembro até fevereiro, e em fevereiro de 2011 teve outra tarifa, o número de passageiros efetivamente transportados pelas empresas foi muito menor do que esses vinte e seis milhões. E sistematicamente todo ano era calculado com esses quinhentos mil reais, mas numa base de passageiros olhando os últimos doze meses, a média. Mas o sistema está com uma queda de passageiros considerável. A estimativa da licitação era 26.547.047 milhões, mas hoje já estamos na casa dos vinte e cinco milhões, caindo abaixo, inclusive, não é Vellozo?



O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Na resolução número 2 que entrou em vigência no dia 26 de fevereiro de 2013, o número usado é vinte e cinco milhões, duzentos e um, quinhentos e sessenta e dois. Então, se comparado com aquele inicial, nós já teríamos um milhão e trezentos mil. Agora, nos primeiros cinco meses, seis meses de vigência dessa nova tarifa, estamos com uma queda de 1.88% sobre o projetado.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Então, só uma curiosidade...

O SR. SACHA RECK:- Já está na casa dos vinte e quatro milhões, atualmente.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Tá ok. Mas, a grosso modo, se pode afirmar que hoje as empresas acumularam um prejuízo em torno de dezesseis milhões e quinhentos mil reais. Como é que as empresas então estão fazendo para se manter e poder viabilizar a continuidade dos trabalhos.

O SR. SACHA RECK:- Primeiro que não é só esse prejuízo. Esse é só de um item. Temos também um fator de utilização. Mas daí não vou lembrar de cabeça o número, mas pode ser calculado. Além disso, temos uma discussão recente da tarifa técnica, do preço que foi usado do óleo diesel. E temos também uma discussão clara. A questão do diesel, a Urbs tem a posição dela, o Dr. Rodrigo, muito competente, vai fazer a sua exposição, ela é uma visão nossa, é um prejuízo. Se juridicamente esse específico é um direito das empresas, é uma discussão que estamos tendo, por conta da previsão do edital a respeito da fonte para usar o cálculo do reajuste do diesel. Mas de fato, o valor considerado no diesel nessa última tarifa foi de um real e noventa e seis centavos. Só que já naquela época o custo estava num valor muito maior, de 2,03, 04 centavos por litro. Ou seja, em torno de oito centavos por litro de combustível, hoje as empresas também estão tendo prejuízo que também agrava a situação, dentro da pergunta que a senhora está fazendo. E além disso, também nessa última tarifa, teve uma situação jurídica, que aí sim defendemos com veemência, que foi o critério usado para o cálculo de reajuste da frota. O edital prevê que quando não há compra de um veículo no período de vigência dos últimos doze meses, deve ser usado o índice de variação daquela frota que foi adquirida, independente do tipo, porque o que interessa aqui é a inflação, não é o valor do ônibus. Nós participamos de reuniões na Urbs, antes da discussão da tarifa técnica. Tivemos a transparência, a abertura, para apresentar as nossas razões, e houve a seguinte conclusão: na opinião da Urbs o diesel tinha que ser um e noventa e seis, porque o edital previa que a fonte eram os postos de Curitiba e de fato o edital prevê que são os postos de Curitiba. E os postos de Curitiba infelizmente não têm uma compra muito grande de óleo diesel que é o específico usado no transporte. Então, eles não renovam os seus estoques com compras a fornecedoras com frequência. A pesquisa na ANP foi feita nesses postos o preço deles estavam defasados. Os da região metropolitana, onde há o maior tráfego, estavam com valores um pouco maiores. Mas tudo bem. Na discussão, até porque a Urbs queria o nosso apoio, já que estava entrando a negociação coletiva e uma ameaça de greve, fomos ouvidos participamos das reuniões, discutimos e houve a convicção que: "Bom, enfim, o edital prevê em relação ao diesel, porém o edital também prevê em relação ao levantamento do índice de frota e diz que tem que usar valores atualizados de compras recentes". Recentes, próximas ao cálculo. Não adianta eu pegar um número de 2000 do valor do carro, porque há uma inflação, o reajuste serve para corrigir a



inflação. E o edital prevê, Professora Josete, que não ausência da compra de um biarticulado, o índice que vai corrigir o preço anterior dele é a média da variação de um outro veículo que tenha sido adquirido. E tinha uma compra no sistema recente cujo índice era 5,45 de variação. Só para concluir, eu vou voltar na sua pergunta, eu sei qual a sua pergunta, vou chegar lá. A Urbs colocou um índice de 0,98. Como ela apurou este índice? Ela pegou valores históricos, tem valor que ela pegou de 2008 para corrigir os carros, 2009, 2010, quando tinha um valor que o edital tinha que ser atendido. Isso vamos ter que discutir também na Justiça se não houver uma solução administrativa, porque já fizemos um requerimento e até agora não foi respondido. Somos de boa-fé no sentido de que: Ah, o diesel, o edital fala dos postos de Curitiba. pois bem, é verdade, participamos da licitação e está lá isso, porém o edital também fala que a frota é a compra recente e não uma compra de 2008 que foi usado e deu um índice de 0,98, irrisório, menos de um por cento quando o índice real era de cinco ponto alguma coisa. Bom, a sua pergunta em relação que é a pergunta que todos fazem: "Com tanto prejuízo, por que as empresas ainda continuam no sistema? Tem alguma coisa errada aí". Professora Josete, convido a senhora e todos os Vereadores da CPI para acompanhar a realidade das empresas no dia a dia, quantos leões esses caras matam por dia para manter esse transporte de pé. Eu tenho notícias...

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Há empréstimos? Que tipo de coisas são feitas para manter o sistema, porque de alguma forma ele está sendo mantido.

O SR. SACHA RECK:- Por exemplo, empresários, sócios tem aporte de capital, aqui eu tenho um empresario Presidente do Setransp e os seus sócios que tiveram que fazer um aporte de vinte milhões de reais na empresa este ano para pagar as contas, por que senão não iam conseguir pagar o INSS, iam atrasar o INSS. Várias outras empresas estão fazendo a mesma coisa. Tem empresas que não têm esse dinheiro para investir, e os bancos, a realidade é muito fácil. Vai perguntar para os bancos se estão aprovando crédito. Não estão aprovando. O parecer do Itaú, entre outros, é situação pré-falimentar das empresas. Como essas empresas sobrevivem, Professora Josete? Nós tivemos um caso, uma empresa não conseguiu pagar financiamento, porque despesa de diesel se deixar de pagar para a frota na rua, porque ele não fornece mais, pessoal se não pagar um dia é pau na rua, não funciona. Isso representa quase tudo a empresa, onde está pegando esse negócio? No financiamento da frota. Hoje as empresas, por conta dessa situação, vira uma bola de neve, porque cada vez que vão comprar ônibus chega bancos, mesmo no BNDES, falando em juros a 12% ao ano. Isso é um absurdo, mas é por conta da situação em que elas se afundaram hoje. Isso aconteceu devido ao excesso de investimento que foi feito em frota, em frota cara no início do contrato. Está todo o mundo assoberbado com isso. Aí não pagam uma hora o financiamento da frota, houve casos do sistema CCD - isso foi público, que teve que atrasar o pagamento do 13º, o pagamento do salário e eles vão se virando a cada dia. Puxa dinheiro daqui, resolve de lá, tem um mês onde tem mais receita, outro não tem. Mas acredite, Vereadora Professora Josete, a situação deles é grave. Não pense a senhora e todos aqui que estão traduzindo a dúvida da sociedade, porque a sociedade pergunta isso. A minha família pergunta isso, ah você defende os empresários, mas por que eles não param? Não dá para desligar uma empresa do dia para a noite. Muitas vezes desligar do dia para a noite traz um prejuízo muito maior para as empresas, para o serviço, para os usuários e todos esses funcionários. Não é fácil chegar para quinze mil pessoas e dizer que vamos fechar a empresa e vocês não vão trabalhar mais, gente que trabalha há anos na empresa e que inclusive está aflita com os caminhos dessa CPI, querem que esta CPI melhore o serviço, melhore a imagem do sistema inteiro, porque está todo mundo sendo prejudicado com o que está acontecendo. Essa pergunta se responde também da licitação, que muitos já perguntaram aqui: ora, mas e por que



você entraram na licitação? Por que vocês não abandonaram o serviço já que o edital era tão ruim e realmente era muito ruim. Para quem eventualmente pudesse vir de fora participar dessa licitação, não tinha investimento aqui...

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Bom, ninguém de fora poderia participar não é Sacha? Quem leu o contrato sabe que com as exigências nenhuma empresa de fora poderia participar, vamos ser sinceros.

O SR. SACHA RECK:- Vamos lá, Vereadora Professora Josete. Com esse volume de exigências da Urbs rigorosas de fiscalização eu pergunto...

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Não é o tipo de exigência, era o tipo de experiência, as canaletas, o tipo de sistema que era exigido uma experiência, que só poderia participar empresa que de fato operava o sistema em Curitiba, nenhuma outra poderia fornecer esse tipo de serviço.

O SR. SACHA RECK:- Essa é a sua opinião e eu respeito, mas a minha opinião, eu que trabalho no setor de transporte coletivo e acompanho várias licitações em capitais no Brasil inteiro. Não é só essa questão que a senhora está comentando. Isso na visão geral do edital é uma opinião sua mas não é o expressivo com relação a isso. O empresário se fizesse as contas em Curitiba ele ia ver que o negócio não é fácil. A imagem que se tem no Brasil de Curitiba é um excesso de intervencionismo da Urbs, uma rigorosa fiscalização. Os empresários em geral não gostam disso. Aqui há muitas críticas aos empresários, da postura, que é normal em qualquer lugar, mas se viesse um empresário lá de fora, por exemplo, do Rio de Janeiro, em que a fiscalização é zero, operar o transporte aqui, vocês iriam ver o relento que eles iam deixar esse sistema. Para ganhar dinheiro e obter o lucro que eles aqui estão se matando, eles iam baixar a qualidade e vocês iriam ficar reféns das outras pessoas. Vamos ouvir nas outras cidades como é que é a qualidade. Nunca no Rio de Janeiro o poder público ia chegar e dizer para comprar um ônibus híbrido. Jamais! Eles iriam dizer: ônibus híbrido coisa nenhuma, eu vou comprar o ônibus que eu quiser para operar no preço que eu quiser e vou operar o serviço. É assim que funciona no Brasil inteiro e não em Curitiba. Esse pessoal, olhando assim, vou fazer as contas e estava difícil fazer fechar as contas. As empresas fizeram e sabiam dessa dificuldade, sabiam que era um lucro limitado, mas se o contrato fosse respeitado teriam pelo menos esse lucro. O problema é que hoje nem isso está sendo respeitado. Agora, uma empresa de fora poderia olhar e dizer: não vou entrar aqui, eu vou colocar o meu dinheiro, investir para quinze anos para perder dinheiro, estou fora! Elas tinham essa opção, as empresas de Curitiba tinham um negócio que vinha há anos, um negócio já em dificuldades devido ao corte unilateral feito em 2005 de 8% da remuneração. Se elas simplesmente desligassem a chave de um dia para o outro a consequência era muito pior, elas não tinha escolha e tiveram que permanecer, mas cientes do edital, concorde com os termos, não pode alegar o contrário. Se o edital fosse cumprido com certeza elas não estariam aqui reclamando, elas iriam lutar para buscar o resultado. O problema é que além de não ser cumprido, temos uma demanda que por falta de fiscalização calcula-se uma tarifa e durante o ano ela sai 2% a menos. O que significa isso? Significa que as empresas ainda tem 2% a menos de receita. E isso aconteceu todos os anos sistematicamente. Por outro lado as exigências, frota, híbrido, estão lá investindo, estão se expondo, estão fazendo, agora a contrapartida não está vindo. Elas estão hoje porque ainda não foi possível chegar a uma condição que o largar o serviço será melhor do que tentar suportar essa fase, esperando que desse processo da CPI, do Tribunal de Contas, do Poder Judiciário.



Nós possamos comprovar essa realidade e melhorar os serviço. Mas, sem encarecer a tarifa. Tem como deixar os empresários satisfeitos, cumprindo contrato, a Urbs, satisfeita com seu bom trabalho de fiscalização e o usuário satisfeito. É só reunir tudo o que estou falando aqui e que nós e os empresários sempre defendemos e vamos continuar falando ao longo desse trabalho. Tudo o que eles querem para melhorar o negócio para eles, não vai cair no bolso do usuário. Se tiver um trabalho amplo de tudo o que estamos defendendo, nós melhoramos isso para todo mundo.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Eu acho que a partir de tudo o que foi colocado pelos senhores. Eu solicito, depois eu oficializo através de um requerimento. Mas, aqui os consórcios, as empresas que compõem os consórcios, possam estar apresentando para além dos balanços contábeis, a completa movimentação financeira. Quando dizemos isso, é no sentido de ter realmente relatórios que tenham de forma específica todos os gastos com insumos de toda ordem e isso acompanhado da conciliação bancária. Isso é fundamental. Acho que essa transparência é importante para todos nós, para que de fato a CPI possa atingir seu objetivo. Então, essa é uma solicitação que nós fazemos, porque entendo que a partir daí de fato teremos elementos concretos para chegar a uma conclusão correta e efetiva a cerca dessa discussão da tarifa. O senhor tocou na questão dos híbridos e temos uma dúvida em relação a isso também. Eu não estive presentes na outra reunião. Mas, a partir do relatório que a comissão apontou, tem questionamento em relação aos híbridos. Nesse sentido eu acho que é importante o senhor esclarecer. Mas, em relação a isso foi levantado por algumas pessoas que compunham a comissão da planilha. A informação é que os híbridos substituíram trinta ônibus, com plena vida útil e que em tese, eles estariam parados nas garagens. Isso leva a crer que estaria se pagando uma tarifa dupla, tanto pelos híbridos como pela aquisição desses trinta ônibus estarem parados. Então, além disso, el relação aos híbridos houve um termo aditivo introduzido o item risco operacional que também onerou mais uma vez a tarifa. Então, acho que esse é um problema sério que temos que rever e certamente tem impacto na tarifa também.

O SR. SACHA RECK:- Perfeitamente. É oportuno para poder esclarecer isso. Que fique bem claro, legalmente quem especifica a frota de veículos, é o poder concedente, no caso a Urbs. As empresas por exigências de decreto, devem seguir rigorosamente as especificações da Urbs, sob pena de comprar um veículo e não ser aprovado em vistoria. Como eu disse a vistoria é intensa da Urbs, nesse sentido. No caso dos veículos híbridos e todos os adquiridos, as empresas compraram o veículo que melhor atendiam as especificações da Urbs. E, o Professor Lafaiete, fez essa pergunta na Comissão de Tarifa e eu respondi, a ele. Eu vim aqui para responder para o senhor novamente professor, porque sei que o senhor perguntou isso na reunião passada. O senhor vai ficar bem informado do que nós fizemos. Eu disse naquela oportunidade da situação das empresas (a) de terem que cumprir as determinações que nós empresários, eu aqui dizendo em nome deles, no início éramos muito receosos e de certo ponto de vista contra a aquisição dos ônibus híbridos, pelo custo que esses veículos teriam, pelas dúvidas sobre o seu funcionamento porque ainda não era uma tecnologia tão consagrada, pelo custo de manutenção que esses veículos iriam ter e pelas situações operacionais. Para documentar isso que eu falei ao senhor, Professor Lafaiete, naquela vez na comissão eu trouxe aqui um ofício datado de 13 de outubro de 2011 encaminhado pelo Setransp à Urbs, muito antes de ter sido determinada a aquisição que foi em agosto, setembro ou outubro de 2012. Vou pedir licença para ler aos senhores porque ele é muito esclarecedor e demonstra a postura das empresas, tanto em relação a Dataprom, em relação ao ônibus híbrido e uma série de outras questões. O sindicato representando tal... vem a presença da Urbs... e aí começa o ofício "no dia 22 de



setembro de 2010, dia mundial sem carro, o Prefeito de Curitiba Dr. Luciano Ducci conheceu o ônibus híbrido fabricado pela Volvo na Suécia, o qual dependendo de avaliações locais poderia ser fabricado pela Volvo em sua planta de Curitiba. De forma experimental esse ônibus foi usado na linha Interbairros II da Rede Integrada de Transporte - RIT pelo período de quinze dias. Por ocasião desse experimento havia a expectativa de que o veículo apresentasse resultados favoráveis nos seguintes quesitos: emissão de poluentes, consumo de insumos e desempenho operacional. Segundo a previsão do Presidente da Volvo Bus América Latina, Sr. Luiz Carlos Pimenta, o veículo teria uma redução de até 50% de emissões e uma economia de combustível fóssil de até 40%, conforme consta do boletim publicado pela Secretaria Municipal de Comunicação Social de Curitiba em 24 de setembro de 2011. Pois bem, no início do mês de junho de 2011, em almoço realizado com a presença de representantes da Volvo, da Urbs e do sindicato ora signatário, no caso o Setransp, este sindicato foi comunicado da intenção do Município de Curitiba de utilizar a tecnologia híbrida em alguns veículos do sistema RIT na busca de alternativas para melhorar as condições, principalmente, ambientais, de nossa cidade. Tal intenção da Prefeitura foi ratificada por expediente enviada a este sindicato Setransp pelo Sr. Luiz Filla, via Internet, no dia 03 de junho de 2011. Nessa oportunidade o Setransp foi informado pela Urbs das premissas que deveriam nortear a implantação de veículos híbridos em algumas linhas do sistema. Quais eram essas premissas informadas pela Urbs. Curitiba tem a intenção de utilização dessa tecnologia, viabilização dessa tecnologia é possível a partir de uma frota de mais ou menos trinta ônibus. É mais viável essa tecnologia em linhas truncadas de baixa velocidade com muitas paradas. O Interbairros I anseia por uma novidade, até pensando em uma integração temporal com os eixos, por ser o carro chefe isso enquadra nas premissas acima. Linhas com tabela cheia e poucos carros extras deveriam ser utilizadas para efetivamente rodarem o dia todo e aproveitarem esse investimento. De imediato, o Setransp diligenciou na busca de maiores informações sobre esse novo produto. Para tanto, solicitou ao Sr. Marco Portes, Gerente Regional de Vendas da Volvo Bus Latin America através de e-mail enviado 03 de junho de 2011, informações sobre as características técnicas operacionais e financeiras do veículo híbrido. Face a ausência de pronunciamento da Volvo a solicitação foi reiterada através de novo e-mail encaminhada ao Sr. Marco Portes em 13 de junho de 2011. Não obstante isso, até o presente momento, no caso era dia 13 de outubro de 2011, não houve nenhuma resposta por parte da Volvo. No dia 21 de julho de 2011 o Sr. Luiz Carlos Pimenta, da Volvo, compareceu na sede do Setransp em reunião realizada com a Diretoria desta entidade. Nessa ocasião expôs os planos da Volvo para o ônibus híbrido, afirmando que este seria fabricado em Curitiba, que não havia ainda um preço final do produto, que restavam algumas pendências a respeito de custos produtivos, garantia e localização da bateria, e que não se tinha o formato final do sistema e do custo de manutenção incorrido com esse tipo de tecnologia. Em que pese a essas considerações, o Sr. Luiz Carlos Pimenta, da Volvo, em reportagem publicada no site Paraná On Line, o mesmo Sr. Luiz Carlos Pimenta estimou que o preço de venda do ônibus híbrido seria 50% superior a um veículo convencional com matriz energética a diesel, que é o que até então circulava. Ocorre que a referida estimativa aparentemente não está se confirmando. Há comentários de que cada veículo, para a surpresa de todos, custaria em torno de seiscentos e cinquenta mil reais, o que representa mais de 100% de acréscimo sobre o preço do veículo convencional movido a diesel. Quanto aos custos de manutenção do ônibus híbrido é assustador o preço da bateria do veículo, que custaria em torno de cem mil reais. Considere-se que esse componente perde eficiência com o passar do tempo, tendo durabilidade incerta, o que se apresenta preocupante na medida em que a garantia desse componente tem tempo limitado pelo fabricante. Em relação a capacidade operacional, tem-se notícia de que o ônibus híbrido apresenta um desempenho 20% inferior ao veículo convencional, tendo capacidade para o transporte de oitenta passageiros, ao passo que o veículo convencional transporte

4

cem. Além disso, a eficiência do veículo híbrido é limitada a condições específicas de operação, como topografia, pavimento, etc., o que nem sempre se obtém na prática. Não obstante tudo isso, em 3 de outubro de 2011, através do ofício citado no preâmbulo, a Urbs determina que os consórcios Transbus, Pontual e Pioneiro adquiram trinta unidades, conferindo-lhes o prazo de até vinte e oito de outubro de 2011 para apresentação dos respectivos pedidos de compra dos veículos. Diante do quadro acima exposto, face a temeridade que tal situação proporciona, esse Sindicato solicita à Urbs que previamente a decisão de se utilizar o veículo híbrido da Volvo, se aprofundem os estudos técnicos necessários para viabilizar ônibus menos poluentes, através da análise de outras alternativas de matriz energética, como o GNV, por exemplo, ou mesmo de outros possíveis fabricantes considerando também o impacto tarifário que a opção pelo híbrido da Volvo pode representar em função de seu elevado custo de investimento e manutenção. Salientando que os operadores, aqui representados pelo Setransp têm, ao longo de mais de seis décadas, sido parceiros integrais nas formulações de novas políticas e inovações tecnológicas que fizeram do sistema RIT um caso de sucesso para o mundo. Para tanto, solicita-se também a suspensão por prazo indeterminado da ordem de aquisição dos veículos híbridos da Volvo, determinada pelo Ofício DTP161/2011, até que se conclua um exaustivo processo de avaliação de alternativas e análise de todos os custos incorridos". Essa é a nossa posição, Professor Lafaiete, que o senhor tanto ansiava por saber, e que eu lhe disse na Comissão de Estudos de Tarifa, e que está traduzida nesse Ofício aqui.

O SR. PRESIDENTE:- Eu solicito ao Dr. Sacha Reck que entregue uma cópia desse Ofício à CPI e os demais documentos também.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Só para completar, Dr. Sacha, dizer que de fato está se pagando duplamente. Os trinta híbridos estão sendo utilizados, e o que está sendo feito com os trinta ônibus que foram substituídos. As empresas utilizam de outra forma?

O DR. SACHA BREKENFELD RECK:- Antes da introdução dos híbridos esses ônibus operavam, e eles tinham uma vida útil em curso, e foram substituídos. Quanto ao que foi feito com os trinta ônibus, passo ao Vellozo, porque eu não sei.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Os investimentos no híbrido e na substituição desses outros trinta ônibus operando, com a sobra desses trinta ônibus, que eram novos, eles tiveram que ser realocados. Só que existe um período para que isso aconteça. Então, à medida que esses veículos estão sendo utilizados, ou com a necessidade de renovação de frota, que vai existir para esse ano, esses veículos serão absorvidos nessa renovação, e deixarão de ser custo do sistema. Mas, no primeiro instante, as empresas tinham assumido sobre cada um desses veículos, um financiamento, um custo, e sobre eles a Urbs só continua a nos remunerar uma parcela, que é a parcela de remuneração de capital. Os outros custos, nenhum! Então, se você pegar a remuneração de capital sobre um custo total de um veículo, ele representa de 5 a 6%. Então, não existe um pagamento em duplicidade. O que não poderia ser feito é simplesmente onerar o empresário que comprou o ônibus especificado pela Urbs, que estava dentro da sua vida útil, e por uma opção política, ou uma opção de governo, ou uma opção da Cidade, resolveu-se antecipar a sua substituição. Volto a frisar, sobre o custo desse veículo apenas uma parcela muito pequena do seu custo de quilômetro. Então, essa oneração dos trinta veículos não chega a representar 5 a 6%.



O DR. SACHA BREKENFELD RECK:- É importante dizer o seguinte, de fato os veículos tiveram renovação antecipada, foram substituídos e ficaram parados até que se achasse uma solução a respeito do assunto. Porém, Vereadora Professora Josete, as empresas, ninguém vai acreditar aqui que elas prestam serviço por assistencialismo. Vocês têm direito a questionar a rentabilidade justa, é válido. Mas, não dá para imaginar que alguém vá prestar um serviço sem ser remunerado. Não seria justo, apesar de todas essas ponderações, que muitas vezes o pessoal pode achar que os empresários compraram porque recebem remuneração de capital parado. Aqui, um ano antes, estava claramente dada a opinião das empresas, que se manteve durante todo o período. Mas, não poderia se insistir nessa aquisição, obrigar o particular a investir e não fazer a remuneração disso. Foi feito um termo aditivo, Vereadora Professora Josete, porque a planilha prevista no Edital, Anexo III, tinha parâmetros de um ônibus convencional, que como eu li no Ofício, ele tem outra característica em vários itens, manutenção e operação. A partir do momento que se exigiu uma nova tecnologia, isso estava previsto em decreto, foi necessário garantir ao particular a justa remuneração dessa tecnologia. Houve uma determinação, mas por lei as novas obrigações podem existir, desde que preservado o equilíbrio econômico financeiro do particular. E esses carros que ficaram parados, Vereadora Professora Josete, o questionamento do ponto de vista de gestão, etc., é de cada um aqui. Os senhores são gestores públicos, vereadores, e têm talvez uma melhor condição que eu para falar sobre isso, mas não seria possível um capital ficar parado nas empresas, ainda a depreciar, e elas pagando financiamento daqueles carros que saíram e não receberam pelo menos a remuneração desse investimento em termos de depreciação, porque ainda havia uma parcela a depreciar e de remuneração de capital. Porque, como vai ser pago o financiamento da frota?

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Eu até entendo essa sua colocação. Vocês teriam como nos fornecer esse controle de quais seriam esses ônibus, data de aquisição, ^{em} esses que foram substituídos pelos híbridos? Os três consórcios adquiriram? Foi na faixa de dez ônibus de forma igualitária por consórcio? E se é possível fornecer esses dados dos veículos que foram substituídos.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Sim. Só lembrando, na leitura do ofício haviam premissas ideais para a utilização desses veículos. Então, a linha que ele se adequava melhor, o Interbairros I tinha já uns operadores daquelas linhas anteriormente, então coube a esses operadores fazer essa renovação, contanto que não existe uma divisão igualitária entre os consórcios por esse motivo, porque a linha ideal para ele era uma linha que era de um consórcio, então esse consórcio assumiu. Vamos dar um exemplo prático. A linha Interbairros I era uma linha que tinha não sei quantos carros, dez carros lá, foram comprados dez para ela, as outras linhas eram linhas que operavam micro-ônibus, um micro especial. Certo? Quando foi substituído esse veículo, a empresa já tinha outras linhas que operavam com micro especial, esse veículo que saiu daqui fazia parte de um lote de veículos que... Então, eu poderia lhe dizer com mais precisão, escolher um desses, lá a empresa tem outros dez ou doze, ou quinze ou vinte veículos daquele mesmo modelo, escolher um e dizer: "Foi esse aqui que foi substituído." Não é? Mas não é bem assim. Nós pegamos desses veículos aqui, estacionamos o mais velho, e esse mais velho teria que ser substituído daqui a um ano. Ah, e essa remuneração está no fim, ela vale só para esse período tarifário agora, depois não tem mais. Por quê? Porque os ônibus vão ser absorvidos. E outro detalhe, é só a remuneração de capital, nem a depreciação entrou. Então, daqui a um ano, daqui a cinco meses, acabou isso aí, essa pequena parcela. Então, posso lhe dizer dessa forma, a senhora aceita essa informação? "O, foi substituído um micro-ônibus aqui, um ônibus convencional

lf

aqui, outro ônibus convencional aqui, um semi-padrão aqui". Porque os veículos são de categoria. Como eu tenho, dentro de uma frota, às vezes, dez, quinze, vinte carros, eu teria que escolher um e dizer: "Foi esse aqui." Não sei se a senhora me entende. Pode ser?

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Eu entendo. Mas é possível responder dessa forma?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Sim. Perfeitamente.

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Tá ok. Seria isso. Obrigada.

O SR. SERGINHO DO POSTO:- Eu poderia fazer uma pergunta complementar ao Dr. Sacha em relação a um tema abordado na semana passada pela Urbs? (Assentimento) Na semana passada, a Urbs havia dito sobre o termo de aditivo e eu gostaria de perguntar, em relação à aquisição dessas trinta unidades, o valor desse termo de aditivo. E caso o senhor não tenha esse valor, até posso, através de requerimento, encaminhar essa informação. Então, só queria saber se o senhor pode nos informar do valor desse termo de aditivo em relação à compra de trinta unidades de ônibus híbridos.

O SR. SACHA RECK:- Prezados Vereadores. O aditivo não tem um valor global, não houve uma remuneração do repasse dessa compra, o que foi feito foi definir consensualmente, de acordo com os dados específicos do veículo híbrido, qual era a planilha específica para calcular o custo/quilômetro desse material, porque o custo de manutenção dele era sensivelmente superior aos demais veículos. Existe inclusive um contrato assinado com a Volvo para fazer essa assistência de manutenção muito especializada, que envolve sobretudo a bateria, e tudo isso foi levado em consideração na definição de uma planilha de orçamento, que ela tem parâmetros, ela não chega num valor total que o senhor possa precisar em termos de quantitativos pelo tempo que esses carros vão operar, mas ela permite o cálculo de um custo/quilômetro operacional desse carro, remunerando capital, custo variável, pessoal alocado, etc., para incorporar o cálculo da tarifa técnica da RIT.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Vereadores, só complementando. Como ele era um carro com características diferenciadas, vamos pelas características. Os capitais envolvidos nas outras modalidades, nos outros veículos, são depreciados e remunerados em dez anos, especificamente o híbrido é em doze. Então, a metodologia do cálculo precisa ser adaptada, e isso, vamos dizer, num mesmo volume de dinheiro, reduz o custo por quilômetro. Claro que ele tem um custo de investimento maior, então, mesmo num prazo maior, ele, significativamente, representa mais. Todos os veículos têm uma média quilômetro/litro para ser remunerada na planilha, a proposta que nos foi feita é que esse carro teria uma economia de 35% final. Na época, na propaganda, ou nas declarações do Dr. Luiz Carlos Pimenta, da Volvo, ele chegava a comentar em condições de até 40%; as condições para se obter 40% desse veículo são extremas, são inatingíveis em Curitiba, teriam que ser situações de aclives e declives, e paradas em volume muito grande. Bem. Nós temos, dentro desse composto, desse veículo, um componente que não existe na outra frota, que é uma bateria, que custava na época em torno de cem mil reais. A Volvo fez uma proposta, e esse foi o valor incluso no custo/quilômetro desse carro, de um pagamento por quilômetro que incluía o risco da substituição da

bateria. Essa bateria, a exemplo das nossas baterias de celular, de relógio, de tudo, tem vida útil; à medida que você carrega e recarrega, descarrega, ela vai perdendo a capacidade e tem que ser substituída por inanição. E existe um outro problema, ela é uma bateria enorme, de peso enorme, e que se sofresse uma colisão, um impacto, por ela ficar na área de baixo do ônibus, poderia criar um acidente com danos ecológicos; é ácido, bateria de ácido, né, então, teria problemas. Por isso foi feito um contrato específico em que não... Repasse de dinheiro, a empresa recebe da Urbs xis, ípsilon, um valorzinho por quilômetro e repassa para a Volvo. Como a manutenção desses veículos, minha gente, necessita de uma especialização da oficina tão grande, aquele sistema elétrico que corre dentro do ônibus híbrido trabalha com 800volts, então você tem que ter um pessoal especializado, um ferramental especializado, e tudo o mais especializado. Para evitar investimentos e maiores custos, foi feito um contrato de manutenção, a Volvo fez uma oficina específica para ele. Porque, senão, ele teria que fazer uma oficina no consórcio A, no consórcio B, no consórcio C, e isso representaria um custo muito alto. Então, esses custos de manutenção são de repasse, nós recebemos e repassamos para a Urbs integralmente sem nenhuma vantagem econômica sobre isso. E chegou-se a um determinado custo/quilômetro. Hipoteticamente falando, chegou-se a um valor de oito reais por quilômetro, e o custo dos veículos que estavam saindo era de seis; como, desses seis, sobrou vinte centavos só daquela coisa, então entrou oito e saiu seis. Então, só houve esse pequeno acréscimo.

O SR. SERGINHO DO POSTO:- O senhor só poderia me confirmar os valores? Creio que o doutor tenha falado num valor estimativo de seiscentos e cinquenta mil, o valor de uma unidade. É isso?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Do ônibus?

O SR. SERGINHO DO POSTO:- Do ônibus.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Isso é o que o Dr. Luiz Carlos Pimenta dava nas entrevistas. O valor final ficou em seiscentos e vinte e cinco mil reais por unidade. E dentro desse lote também, para os senhores...

O SR. SERGINHO DO POSTO:- E em relação aos ônibus que foram substituídos, eles variavam em qual faixa etária, de custo?

O SR. SACHA RECK:- Só esclarecer o seguinte: a informação do ofício era de que em princípio seria 50% a mais do que o veículo convencional, mas, daí, foi 100%, mas menos uma pequena quantidade, que de seiscentos e cinquenta ficou em seiscentos e vinte e cinco. Mas ainda dá em torno de 80 a 90%.

O SR. SERGINHO DO POSTO:- Acima do valor dos ônibus que operavam nas linhas. Ok.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- É. Nós tínhamos o micro especial na faixa de duzentos, duzentos e alguns... Foram quatorze unidades substituídas. Eram micro especial e foram então... Esses veículos custavam duzentos e quinze, duzentos e vinte mil, pulou para um de seiscentos e vinte e cinco. E alguns foram

bf

convencionais, convencionais na faixa dos trezentos mil. Então, foi nessa faixa.

O SR. SERGINHO DO POSTO:- Ok. Seria isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE:- Concedemos a palavra à Vereadora Noemia Rocha.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Muito obrigada, Sr. Presidente. Quero cumprimentar o Dr. Sacha e todos os que estão aqui presentes. Como sou a penúltima a falar, eu acho, então já fui contemplada em várias respostas e me esqueci de algumas que anotei, mas enfim vou tentar passar a vocês o meu posicionamento e as minhas perguntas. A leitura da população, a leitura que nos passam, é de que as empresas estão com lucros exorbitantes, a Urbs está até indiferente na gestão efetiva do transporte público, e que a corda está arrebentando nos usuários. Então, penso que é importante a harmonia desses três pilares: usuários, empresários e o gestor, para que possamos chegar... (Interrupção; pane em um computador) Então, é importante essa harmonia e é urgente também, acho que esta Comissão está fazendo isso, ouvindo a voz da população, porque não consegue mais, não suporta mais essa carga de várias ações que envolvem o transporte público. Uma das perguntas que eu já havia feito e é a minha preocupação também é sobre a gratuidade do transporte público, um número elevadíssimo; e, pelo que entendemos, e é o que eu penso, quem determina a gratuidade, deveria pagar a conta, e não repassar ao usuário, como é feito. Então, essa é a nossa preocupação. Pelo que ouvi, e quero que você me ajude se eu fizer alguma pergunta errada, justamente porque eu já não consegui assimilar aqui tantas perguntas, mas o cartão de gratuidade não há controle? Pelo que eu entendi, não há controle, o que deveria ser feito. Quando o senhor diz em relação ao idoso que compra mais um cartão e que repassa, às vezes tem dois cartões e repassa a outra pessoa, isso onera nos custos da tarifa. Onera?

O SR. SACHA RECK:- Bom, primeiro, quero lhe deixar à vontade, se a senhora lembrar mais adiante de alguma coisa para me perguntar, ou outro dia, agora quero vir sempre aqui.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- (Risos) Tá bom. Essa é uma das perguntas que eu tenho.

O SR. SACHA RECK:- E outra coisa: aqui nós vamos jogar frescobol, eu ajudo vocês, pelo sindicato, vocês nos ajudam; e não é tênis, que eu tento dar uma raquetada e derrubar vocês, não, aqui temos que construir um diálogo para chegar num resultado, que é a população.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Só um parêntese, o meu pai dizia: "Tem a minha verdade, tem a tua verdade e tem a verdade verdadeira."

O SR. SACHA RECK:- Exatamente. E um amigo meu sempre me disse: "Nunca deixe a verdade, porque a verdade vos libertará." E é assim que eu caminho sempre.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- João 8, 32.

O SR. SACHA RECK:- Exatamente. Eu já não tinha a lembrança assim, a minha memória é só para transporte coletivo. (Risos).

A SRA. NOEMIA ROCHA:- O meu pai era pastor e eu também sou da comunidade evangélica.

O SR. SACHA RECK:- Quem me fala isso, esse meu amigo, é o Haroldo Isaak, que é um dos empresários aqui também, que é muito religioso, da igreja evangélica da ABA, bastante famosa.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Pastor Pio.

O SR. SACHA RECK:- Exatamente. Bom. Existe controle de gratuidades, e a Urbs pode esclarecer esse controle que é feito. Mas esse controle poderia ser muito melhor sobre essas gratuidades. As empresas que estão aqui, alguns ainda relutam aqui, sem comer até as 10h da noite, também operam em outras cidades, Vereadora, e também operam na Região Metropolitana não integrada, com um sistema também, e têm experiências no controle das gratuidades que podem ajudar a evitar essa evasão de receita pelo mal uso. E isso existe, e existe bastante. Um sistema de bilhetagem tem que ser monitorado diariamente nos seus relatórios, bem detalhados, para se identificar onde é que estão os usos indevidos, e automaticamente, imediatamente, bloquear esses cartões, para evitar. É um trabalho difícil de fazer, as empresas têm uma boa experiência nisso, o software que elas utilizam e configuram, muitas vezes da própria Dataprom, só que com uma configuração mais avançada e inclusive com orientações. Porque software é o seguinte: se você passar as regras que você quer, de utilização, para o software, qualquer empresa de bilhetagem vai estabelecer essas regras no software, bloquear os usos indevidos e fazer o controle. A experiência das empresas pode ajudar muito na previsão dos eventos que podem entrar no software da Dataprom de Curitiba a) para fazer o bloqueio de todas essas situações que envolvem possíveis desvios, mas se não existe a regulamentação dessas situações e o apoio de várias pessoas, até da Câmara, se puder ajudar em alguma situação, isso pode ajudar muito. Vou lhe dizer uma coisa: existe um controle, mas eu acho que o controle pode ser muito melhor, tanto no cadastro como na utilização. Eu vou dar um exemplo aqui que o dia que eu soube eu fiquei assustado, abismado. A Urbs, em relação ao cartão do idoso para estacionamento, ela tem uma previsão, um idoso me contou isso, um empresário, que o cartão tem que ser atualizado a cada doze meses. Por quê? Porque se o idoso faleceu, foi para outra cidade, porque não adianta dizer: ah, nós controlamos as funerárias, nós temos acesso direto quando falece alguém. Preciso ver esse controle. Mas e se o idoso foi para outra cidade, pegar um outro cartão em um outro lugar e deixou o dele aqui com uma outra pessoa? Como é que vai saber, a funerária vai indicar isso? Não. E se ele morreu em outra cidade? Enfim, no cartão de estacionamento, Vereadora, é feita a renovação a cada doze meses para obrigar o idoso ir lá e se cadastrar. É um direito do idoso, todos nós aqui incentivamos isso, é constitucional. Mas tem que ser devidamente exercido e não adotado como fraudes para desvio de receita do sistema. Curiosamente, a mesma Urbs que fazia esse cadastro para os idosos a cada doze meses, no transporte coletivo ela não faz esse cadastro.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Em tempo nenhum?



O SR. SACHA RECK:- Não tem prazo de validade o cartão a não ser quando se comprove que faleceu o idoso. Essa é uma situação que nós temos uma experiência muito boa em outras cidades, que podemos ajudar. Outra coisa, na questão de deficientes físicos, é preciso ter um médico à disposição, porque até as pessoas têm dificuldades de ir até um médico pegar um atestado, é preciso que no cadastro da bilhetagem tenha um médico ali especializado para detectar a doença, verificar o seu enquadramento, também para dar o assistente e fazer esse controle. Isso as empresas fazem em outras cidades, tudo é controlado pelo Ministério Público, volta e meia tem ofícios questionando, mas tem rigor nisso, quem tem direito merece exercer esse direito, que é assegurado por lei ou pela Constituição. A senhora tem razão, tudo bem, é um direito, vamos incentivar o estudante, o idoso, as pessoas com deficiência, mas quem vai pagar essa conta? Não existe almoço grátis. Quem paga essa conta hoje é o usuário e, talvez, o subsídio, mas o subsídio ante a uma despesa de setenta e cinco milhões/ano de ISS, 4%, e outras despesas, será que ainda sobra subsídio? E aí quem está pagando a conta é o usuário do transporte coletivo desse mal uso. Nós entendemos, Vereadora, se for possível o apoio das empresas em toda cadeia da bilhetagem eletrônica desde a geração do crédito, do monitoramento, do cadastro de gratuidades, inclusive, já teve empresário que sugeriu que a Urbs deixe que as empresas façam o cadastro e controle de gratuidades. A resposta é sempre não. O acesso ao banco de dados tem várias informações que nós listamos no ofício que estamos entregando hoje aqui, que até hoje nós não temos acesso, que é impossível saber o que está acontecendo. Aí vão dizer: ah, não, nós entregamos relatório, nós entregamos. Mas é entregue no máximo 1% da informação essencial. O coração do sistema, onde pode estar ocorrendo problemas, em todas as cadeias da venda de bilhetagem, as empresas não têm acesso e a sociedade também não. Nós queremos ter acesso a tudo isso, em todas as etapas, na venda, no cadastro, na entrega de créditos para venda. Eu falei agora há pouco, houve uma época em que a geração de crédito era automática, lançavam-se os créditos. Será que tinham controle do que foi lançado, do que foi vendido, do que foi utilizado do que não foi? Onde foi parar o dinheiro? Quanto foi vendido? Quanto foi utilizado? Quanto não foi utilizado e quanto tem de dinheiro em conta? Hoje nós estimamos que o passivo da bilhetagem eletrônica de créditos vendidos na rua, Vereador Jorge Bernardi, pode superar os duzentos bilhões de reais. (n) Nós não temos a precisão, mas imaginamos que possa ser isso, vamos pensar aqui, são créditos que foram vendidos e ainda não foram utilizados nos ônibus, não foram, inclusive, objeto de remuneração para as empresas. Vamos dizer assim, tem duzentos milhões de créditos na praça, vamos pegar um valor médio porque cada um é adquirido por uma tarifa histórica, porque isso vem de muito tempo. Será que tem depositado no FUC o valor correspondente a todos esses créditos? Porque o certo é o seguinte: eu vendi, arrecadei, o que foi utilizado, foi pago às empresas e o que não foi utilizado na contabilidade de qualquer empresa do Brasil, isso entra na rubrica passiva, adiantamento de cliente, não é receita, porque enquanto o usuário não utiliza não é considerado faturamento, não pode ser realizado na contabilidade para outros fins. Será que existe dinheiro depositado na conta que dê lastro a todos esses créditos que estão na rua? Pergunto outra coisa: será que o volume de créditos utilizados na RIT nos últimos cinco anos teve uma contrapartida em venda que entrou no caixa da Urbs? Porque eu tenho um caso gravíssimo para relatar aqui para os senhores, porque estamos há muito tempo preocupados com isso no sistema de transporte de Mauá, que lá opera o nosso amigo Haroldo, que citei agora pouco. Por isso, que falei dele antes, acho que tinha alguma coisa para falar dele e vou falar agora, que em Mauá quem administra a bilhetagem é o Poder Público e ele subcontrata por uma empresa chamada PK9, que faz todo controle de venda e etc., mas não faz um controle efetivo e também não dá as informações para os operadores de lá que nós também já requeremos. É normal, Vereadora, que na bilhetagem você

venda uma quantidade de créditos, arrecada em valores, e que a utilização o José Felinto também saber disso porque entende do assunto por ser o representante da federação, a utilização é sempre menor ao que vendeu, por quê? Porque os usuários estão com crédito no cartão para usar no futuro, só que a arrecadação é feita antes. Então, qualquer sistema do Brasil de bilhetagem transparente, com devido controle, se você fizer uma pergunta de quantos créditos foram vendidos desde o início da bilhetagem, aí você vai ter um número. Vamos dizer assim: um milhão de créditos, estou citando por baixo, estão vendidos. Quantos créditos foram utilizados no mesmo período? Não vai passar de um milhão, impossível! E, provavelmente e geralmente acontece, está sempre abaixo e bastante! Queríamos saber a soma de todos os créditos vendidos pelo sistema de bilhetagem de Curitiba e comparar com o que foi usado na praça para saber como está essa relação de vendido, utilizado, crédito em circulação e saldo em caixa. Qualquer sistema de bilhetagem tem esse controle. No Rio de Janeiro, que é gerido pelas empresas, tem uma S.A, eles fazem uma auditoria pela *Ernst & Yong* todo ano, em todos os lugares do Brasil, um empresário controla o outro e esse é o melhor controle possível, porque um não deixa que haja qualquer brecha e todos têm acesso a todas as informações. A chavezinha que liga e libera crédito para a venda é controlada por todos, tem uma senha e tudo que é movimentado ali é controlado, não existe geração automática de crédito, você só vai gerar aquilo que precisar vender e você vai controlar o que gerou, para saber o que não vendeu e o que não vendeu tem que estar disponível e o que vendeu tem que ter dinheiro, isso acontece em qualquer estabelecimento comercial de controle de estoque. Tudo isso aí queremos ajudar a sociedade a fazer para ver se achamos tarifa mais reduzida por mais usuário. Assim, vamos resolver o problema que a senhora falou, Vereadora, vamos conseguir melhorar o transporte para quem empresta o serviço e busca a sua justa remuneração, vamos melhorar o serviço para a Urbs que vai ter uma condição mais pacífica, porque hoje está um estres tremendo por conta dessas disputas, o CPI, etc tal, e vamos ter o usuário também mais satisfeito, com uma tarifa mais barata, e com uma bilhetagem mais eficiente e de qualidade.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Eu gostaria de sugerir à comissão trazer aqui o ICI para que trouxesse essas informações.

O SR. PRESIDENTE:- A senhora faça um requerimento. Eu vou aproveitar para fazer uma pergunta ao senhor. Evidentemente que o senhor é uma pessoa preparada, conhece bem o sistema, vem de uma família, o seu pai é um especialista nessa área. O senhor sabe, ou tem desconfiança de quem é que está desviando esses créditos? Eu gostaria que contribuísse com a CPI e dissesse efetivamente onde é que está essa caixa preta, é no software, é no sistema? Onde?

O SR. SACHA RECK:- Eu não tenho essa informação. Estou muito curioso para apurar se existe desvio, assim como todos os empresários. Não podemos acusar levianamente ninguém. E aqui eu fui vítima de uma acusação leviana e com certeza não vou fazer a mesma coisa. Não existe prova do que esteja acontecendo. Mas existe o seguinte, a convicção de que, ausente o controle, não é só na gestão, nós podemos ter nos usuários, por exemplo, na ponta das estações tubo, ou na rua, a venda de créditos de gratuidade...

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Falta transparência.

O SR. SACHA RECK:- A venda de vales transporte por funcionário que não usa, e aí alguém que vai pagar o dinheiro, ele vai lá e vende o cartão na rua. Isso acontece muito. E é coisa da sociedade. O brasileiro adora reclamar de todo mundo, mas o seu umbigo ele não observa o que ele está fazendo, se é justo ou não é. Isso é uma coisa. Mas todo sistema, pela nossa experiência, onde não há controle, por exemplo, em software, no banco de dados, não existe prova nenhuma dessa situação de desvio. Nós conhecemos as pessoas da Urbs, sabemos que são pessoas sérias, todos os que estão aqui presentes, ninguém vai fazer nenhuma acusação leviana nesse sentido. Mas, vamos falar em tese, por exemplo no caso de Mauá. No caso de Mauá, a suspeita que existe lá é a seguinte, por falta de controle: o Haroldo, dirigente, conseguiu apreender um comércio ilegal. Ele localizou quinhentos cartões na mão de bagaceiros, como eles costumam chamar. Eles estavam vendendo na rua e botando o dinheiro no bolso. E esses cartões eram lidos nos validadores. E eram produzidos e gerados dentro da central de vendas, sabe-se lá por quem. Estamos lá tentando investigar para saber por que está fazendo o que. Como o crédito não tem dinheiro, lá a utilização está dando maior do que a venda.

O SR. PRESIDENTE:- O que o senhor sabe a respeito das fichas do vale transporte que foram fraudadas milhões, há alguns anos, e que até hoje não se tem uma explicação.

O SR. SACHA RECK:- Olha, eu vou dizer o seguinte, que pena que na época, eu devia ter uns quatro anos de idade, ou até menos, eu não tinha nem o discernimento para lembrar isso, se eu lembrasse eu lhe falaria porque o meu compromisso é com a verdade. Eu não tenho conhecimento dessa situação, mas sabemos o seguinte em outros sistemas que existem, vou lhe dar o exemplo de Cascavel, novamente. Em Cascavel, antes da bilhetagem, era o sistema do papel, a ficha, o papel, a mesma coisa. O que acontecia, vereador? Existia um comércio paralelo desses vales por beneficiários de vale transporte, etc. e tal. E isso circulava em posto de gasolina, etc. e tal, em banquinhas, como acontecia com as filhas aqui em Curitiba. Elas eram usadas, compradas mais barato na banquinha, para comprar um doce de amendoim, algumas coisa, e eram comercializadas, e gente ganhava com isso. Lá em Cascavel tinha esse problema. Até posto de gasolina aceitava os papeis. E eram milhões de papeis que existiam. Quando foi implantada a bilhetagem eletrônica, a partir do controle eletrônico, a receita do sistema de Cascavel rapidamente, com todo esse controle, subiu em aproximadamente 15%. Confirma, os dois empresários lá? 15% de um mês para o outro, foi rapidamente. Somente com a tecnologia e a gestão e controle, 15%. Aqui já temos um sistema com bilhetagem, talvez não tenha esse salto, mas um maior controle, com muito trabalho, dá para aumentar em 10% a receita.

O SR. PRESIDENTE:- O senhor tem informação que na cidade de São Luiz, quando mudou o sistema Dataprom, aumentou em 18% a arrecadação, o número de passageiros pagantes?

O SR. SACHA RECK:- Não tenho essa informação, não sabia desse dado.

O SR. PRESIDENTE:- E na região metropolitana de Curitiba, quando saiu o sistema da Dataprom e entrou um sistema próprio, um sistema integrado?

O SR. SACHA RECK:- Não. É que na verdade a região metropolitana de

lf

Curitiba antes era o sistema do papel e veio para a bilhetagem. Desde sempre a bilhetagem lá foi fornecida pela Dataprom só que o preço desse fornecimento de venda e o preço de manutenção foi muito, mais muito inferior ao que é cobrado pelo ICI e pela Dataprom em Curitiba.

O SR. PRESIDENTE:- Foi alterado alguma coisa no software da Dataprom para ser utilizado na região metropolitana de Curitiba?

O SR. SACHA RECK:- Solicito que □

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Pela ordem, Sr. Presidente, eu não terminei as minhas perguntas ainda.

O SR. PRESIDENTE:- Eu estava contribuindo...

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Mas fazendo novas perguntas.

O SR. CHICO DO UBERABA:- E não chegou nem a minha vez ainda.

O SR. SACHA RECK:- Nós temos os empresários aqui falando em relação a isso, mas o validador, o software eram de outra característica. O que a Dataprom ofereceu para Curitiba, para o ICI e para a Urbs não é a mesma tecnologia de hardware e software utilizada na região metropolitana, porque os empresários entendem que esse sistema de Curitiba é ruim, o software é ultrapassado, de péssima qualidade e escolheram um novo produto. A Dataprom tem produtos bons para vender, ela tem um software capaz de criar uma engenharia para fazer controle, mas tudo isso depende da gestão, que seja passado isso. E ela tem como fazer um preço mais barato também.

O SR. PRESIDENTE:- Agradeço a V.Exa. e peço desculpas à Vereadora, queria contribuir com V.Exa.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Obrigada. Sr. Sacha, aproveitando dentro dessa linha os valores em dinheiro, como é feito o controle em relação ao dinheiro? É exato, como é feito o controle, a Urbs acompanha esse controle ou é só feito pelas empresas?

O SR. SACHA RECK:- Não. É feita a prestação de contas pelos cobradores, os validadores também fazem a leitura quando há um pagamento em dinheiro, os validadores da Dataprom fazem esse registro e mais importante as empresas fazem o acerto de contas com o cobrador o final do dia, onde ele é obrigado a mostrar exatamente o que aconteceu e tem que fechar essas contas com o sistema de bilhetagem, automaticamente isso é encaminhado para Urbs para ciência e para evitar, por questão de segurança, de ter que mandar o dinheiro para a Urbs e para ter que voltar já fica de posse das empresas e depois é feita uma compensação dentro do cálculo da tarifa técnica. Mas tem uma coisa importante para falar para a senhora nesse sentido, que me lembrei agora. Outra forma de as empresas controlarem, que



seria tão simples, a bilhetagem são as catracas. O medidor da catraca, José Felinto, pode ser ultrapassado, um retrocesso na opinião de muitos, mas todo o sistema do Brasil tem o medidorzinho lá, porque cada empresário quer conferir o número do medidor dele de catraca com os dados da bilhetagem. Aqui em Curitiba a Urbs proíbe que haja contador de giro nas catracas. E se alguém tiver contador de giro nas catracas vai ser multado porque não vai estar seguindo as especificações que existe. Não existem medidores mecânicos de catraca. Nós temos um ofício aqui datado, vou tomar a liberdade de falar aos senhores, mais uma vez mostrando o compromisso das empresas com o controle. Elas mandaram o ofício para a Urbs no ano passado solicitando para maior controle das informações que fosse, além da questão do contador de giro de catraca, mais um detalhe importante, que fosse implementada a catraca de quatro braços, porque comprovadamente ^o pode ser difícil a operação, pode ser complicado, a catraca de quatro braços apresenta uma possibilidade de invasão e de desvio menor, porque a catraca de três braços é possível e há um risco grande de haver manipulação no giro que conte menos passageiros do que o normal. Mandamos um ofício para a Urbs solicitando que fossem implantadas catracas de quatro braços para melhorar o controle e evitar. Isso às vezes até o cobrador faz. Temos um caso de Aracaju que tinha problemas, foram ver o pessoal tirava um braço da catraca e ela girava um terço a menos. Isso foi resolvido. A Urbs nos respondeu, e isso é verdade, tem o ofício aqui e a questão da catraca temos o testemunho do empresário Dante Franceschi, aqui presente, que já falou para implantar o contador de giro e ele tem aqui como esclarecer, sob pena de juramento aqui também. A resposta que a Urbs nos deu a respeito da catraca de quatro braços, em suma, dizia uma série de questões mas ao final falava o seguinte: "Por fim, entendemos que a substituição das catracas de três braços seria um retrocesso para o sistema e provocaria um descontentamento dos usuários, sendo assim, indeferimos tal solicitação". O empresário Dante Franceschi está aqui presente e também participou de uma reunião e falou da importância dessa catraca para controle e foi dito a ele que aquilo era um retrocesso. Também falou-se em relação ao contador de giros, por um membro da Dataprom, foi dito numa reunião na presença de outras pessoas que o Dante Franceschi estava querendo um retrocesso ao colocar um medidor mecânico na catraca para poder controlar os seus passageiros.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Vocês têm uma justificativa oficial da Urbs? Como eles justificam não ter esse número? É só nessa fala ou tem um documento?

O SR. SACHA RECK:- Não tem o documento da justificativa da Urbs em relação ao numerador. A Urbs pode ser ouvida e terá o contraditório para se explicar. Vejo que o Engenheiro Elcio se pronunciou a respeito. Essa informação, por testemunho aqui, está sendo feita por mim e o senhor Dante Franceschi estava presente na reunião e sob pena de juramento afirma que não era necessário colocar o contador de giro porque seria um retrocesso, já que existe um sistema de bilhetagem que permite esse controle. O sistema de bilhetagem não tem transparência, vamos confiar cegamente no sistema ou será que nos deixam verificar o número para ver se bate a informação, isso não só para as empresas mas para o usuário também. Pergunto aos empresários que estão aqui: se realmente vão discutir que não é proibido, que não vai multar. Se realmente fosse autorizado colocar contador de giro, alguém de vocês levante a mão e diga que não iria colocar o contador de giro. Levante a mão quem colocaria o contador de giro. Evidentemente que em respeito ao contraditório e a ampla defesa a Urbs vai poder fazer as suas explicações e a sua defesa. Aqui falamos em testemunho, com relação ao contador de número eu não tenho o documento, mas temos testemunho.



A SRA. NOEMIA ROCHA:- Isso reflete na passagem?

O SR. SACHA RECK:- Não posso dizer diretamente, mas entro naquela questão, quanto mais controle, quanto mais pessoas tiverem acesso, ainda que retrocesso ou não, panela velha é que faz comida boa. Se não inventaram até hoje nos melhores sistemas do Brasil algo melhor também do que o contador de giro para validar os dados da bilhetagem.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- A nossa preocupação é justamente refletindo na passagem e como é que podemos trabalhar em relação a isso. Foi falado em relação a manutenção de tecnologia (A) da bilheteria eletrônica, a falta de equipamentos que geram energia quando acaba energia, isso não reflete ou reflete na tarifa do usuário? Reflete? Então, há a falta desse equipamento que a Urbs está falhando em não providenciar. Outra coisa que me preocupou também, pelo diferencial entre Urbs entre os empresários e aqui eu acredito que os Vereadores estão representando os usuários. Em relação aos relatórios gerenciais, foi uma das minhas perguntas na CPI passada, foi nos dito aqui que pelo Sr. Vellozo, a fala dele hoje foi mais esclarecedora, de que já era repassado em relação a folha de pagamento que corresponde a 50% e mais os combustíveis que dava quase 70% que era o repasse já de informação do gerenciamento de custos. Mas tem o restante e, pelo que entendi, havia um impasse meio que burocrático da Urbs em relação ao padrão de descrição desses custeios. A minha pergunta é se houve uma apresentação de 70%, os 30% que não está sendo apresentado pela fala da Urbs e que está sendo apresentado pelo Sr. Vellozo somente isso e tem também a questão do padrão, reflete na tarifa de ônibus também, porque pode ser que tenha tido um aumento de custeio como pode ter tido uma diminuição de custeio.

O SR. SACHA RECK:- Primeira parte da sua introdução, que eu estou vendo que a sua preocupação está na linha do objetivo que é a busca da menor tarifa. A bilhetagem tem o efeito da falta de controle mais amplo por todos que pode deixar passar algum desvio que poderia entrar no cálculo da tarifa. Quanto mais controle, não tem segredo, vai ter mais resultado. Mas, também tem o peso da bilhetagem na tarifa de Curitiba, porque aqui todo mundo fala "porque a outorga da licitação..." até a Vereadora Professora Josete, não tive a oportunidade de conversar com ela em relação a isso, como se isso tivesse sido uma vantagem às empresas, e não foi. Isto foi previsto por uma lei da Câmara. E dentro do valor que foi de outorga, talvez a Urbs tenha explicado, cento e dez milhões era só frota reversível que alguém que viesse de fora ia vir e pagar esse valor da mesma forma, ou compraria essa frota ou compraria uma frota nova no mercado. Então, não foi benefício nenhum. O outro valor que compôs a outorga envolve uma confissão de dívida, que eu disse hoje que já foi confirmada em segunda instância ganho de causa para as empresas. No mais, teve muitos valores de outorga que superaram esse limite, as empresas, temos como passar isso, mas pelo menos foi em torno de sessenta milhões de reais que elas pagaram de outorga para assinarem o seu contrato. Então, não foi uma questão de benefício, uma parte era frota outra parte era uma dívida real que as empresas já tinham até pago imposto, muitas delas que tinham emitido nota, outra parte foi em dinheiro. E dentro dessa parte em dinheiro, trinta e dois milhões de reais dessa outorga foram destinados contabilmente para o caixa da Urbs, talvez não o dinheiro em espécie veio para cá, foi para lá, mas eram destinados, aqui na minha declaração, pelo que tenho de informação, como falei, acompanhei as discussões envolvendo as indenizações das empresas e sabia que o valor que correspondia as indenizações dela não era o total da outorga que foi cobrada na licitação, tinha uma parte que era um pagamento em dinheiro. E desta parte, trinta e dois milhões de reais eram para o



contrato com a Dataprom e o ICI de quatro anos. Dividindo isso pelo número de ônibus, pelo custeio de toda essa despesa durante o contrato, talvez se essa compra fosse feita num outro servidor, numa outra tecnologia esse número seria muito menor e talvez a outorga não precisasse ter cobrado trinta e dois milhões de reais, que foi pago pelas empresas em dinheiro à vista quando da licitação. E essas despesas de manutenção também tem um peso elevado, esse contrato poderia ter um custo inferior, porque as empresas praticamente, o dinheiro que elas têm provisionado elas gastam para fazer o pagamento dessa manutenção. Se reduzir, não tem problema, porque se é despesa vai ajudar o usuário, vai melhorar o acesso dele à tarifa. Outra coisa que eu acho que é o ponto mais importante é a questão do controle (m). Se não houver controle e talvez algum passageiro não está dividindo o cálculo da tarifa técnica, se esse passageiro estivesse aparecendo a tarifa seria menor. Para sua pergunta em relação aos balanços

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Eu tenho em relação aos balanços esse impasse, de Urbs e empresas. E, em relação também ao ônibus que foi falado aqui já. Aquele programa de usuários para a saúde, que houve aquele processo de adaptação, a demora da definição de como seria, porque isso também onera custos para o usuário ou não?

O SR. SACHA RECK:- o que está onerando o usuário como um todo, é aquela verba outros custos administrativos de ordem operacional, que dentre eles tem o serviço Atende que poderia ser absorvido por uma outra secretaria da Prefeitura.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Quem paga é o usuário?

O SR. SACHA RECK:- É o usuário hoje. Isso é custo para o usuário. Outra questão que a senhora comentou em relação aos balanços, hoje para se aferir se um contrato está equilibrado ou não, no regime econômico e legal das concessões de Curitiba, como é no pedágio, no metrô, em qualquer contrato de longo prazo de concessão. Existe uma planilha por excelência para fazer isso. Desculpe a linguagem, mas complexa. Mas, é um fluxo de caixa. Essa planilha, que o Vereador Presidente comenta com a informação que ele tem a disposição e eu quero ajudar para que o senhor possa ver, outros detalhes. É uma planilha mensal. Eu costumo dizer que é uma fotografia. A fotografia, ela fotografa o sistema hoje, a planilha mostra os quinze anos do contrato, o filme inteiro, começo, meio e fim. As vezes ele começa chato, mas no final melhora e no cômputo da obra, você vai dizendo que o filme é justo, adequado e está bom. A planilha mensal é um mero orçamento. Para aferir se está tendo rentabilidade ou não do contrato concessão de Curitiba, é o fluxo de caixa. E essa metodologia que o Tribunal de Contas utilizou para divulgar aquele resultado bom para a sociedade que foi em relação ao pedágio. Se for feito esse estudo, nós aqui temos plena convicção de que infelizmente, se não houver uma saída de custeio, de redução de custo, tarifa teria que subir, porque professores da USP, contratados pelo Setransp, apuraram que nana circunstância atual devido a todas discussões, a tacha interna de retorno, que no edital era a máxima de 8.95. proposta das empresas era menor que isso, não lembro. Na Verdade na prática ela está em -0,62% ao ano. Essa planilha mostra o seguinte: Que nesse particular não está havendo um custeio ao usuário, além do necessário. Teria que haver uma recomposição da tarifa técnica, nós temos a plena convicção disso. Vamos participar da discussão, vamos contribuir com tudo. A final de contas nós vamos ter que assistir o filme, não dá só para ficar na foto. Mas, antes disso, vamos também ter conversas



sobre como recuperar esse equilíbrio, sem passar essa conta para o usuário, que tem que ter redução de tarifa e tem como fazer. Os empresários acabaram de mostrar um plano de vinte e quatro meses onde eles dão sugestão. Com a desoneração do excesso de exigência da frota que encarece a frota, vamos ter muito mais economia. Com o controle da bilhetagem vamos ter mais passageiros e menos custo.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Uma situação, que você comentou em relação a oneração de passagens, em relação ao ISS e a taxa de participação da Urbs, o senhor fala que a sociedade, . Quando o senhor fez (a) aquela avaliação de acréscimo dos valores. O senhor fala que tem 2% do ISS, ou que a sociedade deveria pagar e não o usuário. Eu não entendi.

O DR. SACHA BREKENFELD RECK:- É o seguinte, o ISS é uma receita do Município.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- É um tributo que volta para a sociedade.

O DR. SACHA BREKENFELD RECK:- Que é pago para a Prefeitura e usado para as políticas, de acordo com o orçamento do Município, de interesse coletivo. Agora, o ISS pago pelas empresas entra no cálculo da tarifa. Logo, quem paga esse ISS são os usuários. Eles pagam uma receita que vai para o Município para ser gasta para a sociedade. Ora, ele já está contribuindo com muito mais do que 2% dessa receita com a sociedade quando ele está usando um ônibus do transporte coletivo, um transporte mais sustentável, que dá uma diferença enorme no tráfego. Por que eu vou cobrar mais 2% da receita em cima desse usuário, e não pego e aumento esse tributo em outra área do Município, ou mesmo o seguinte, crio um mecanismo de subsídio cruzado para trazer esses 2% na tarifa e gerar uma saída para que o usuário não tenha que pagar essa conta. E mais do que isso, tem um outro item aqui que estava passando despercebido, senhores, que pode melhorar ainda mais. Tem um outro serviço que se chama "Sites", que também é feito pelas empresas, incluído no cálculo da tarifa, mas é um serviço de atendimento especial que poderia ser custeado pela Secretaria de Educação, com verbas □

A SRA. PROFESSORA JOSETE:- Já é feito esse repasse...

O DR. SACHA BREKENFELD RECK:- Mas eu sei do seguinte, esse valor aqui... O cálculo da tarifa técnica feito pela Urbs coloca o Sites ali dentro para remuneração. Agora, se a tarifa pública fixada ao usuário leva em conta ou não isso, eu não sei. Mas, pelo que se tem de notícia, até na negociação e discussão do subsídio, o que se entendeu era que a diferença de 2,99 da tarifa técnica hoje, para 2,70 é o subsídio. Logo, se vem um subsídio do Governo do Estado, onde é que está entrando esse repasse da Secretaria de Educação para custear essa diferença? Ela remunera a Urbs desse serviço. Não, porque é o seguinte, ela pode contratar esse serviço da Urbs e remunerar pelo custo desse contrato. Mas aí vocês têm que investigar. O que nós temos a informar é o seguinte, no cálculo da tarifa técnica, esse não é um serviço separado, esse é um serviço que está dentro do cálculo da tarifa técnica. E é com base na tarifa técnica que é definida a tarifa pública. Agora, como é feita essa conta, porque sempre a tarifa técnica é maior, a Urbs é que tem que esclarecer. O que eu posso dizer, e aí não tenho informação para dizer se o usuário está efetivamente pagando ou não, como está sendo feito esse pagamento, a questão orçamentária, mas fato é que está na tarifa técnica.



A SRA. NOEMIA ROCHA:- A gente pode fazer essa pergunta.

O DR. SACHA BREKENFELD RECK:- Mas eu não vou poder responder. Segundo o Vellozo está passando aqui, o custo do Sites, dez centavos por passageiro?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Vereadora Professora Josete, as empresas prestam dois tipos de serviços. O Sites, do ensino especial, são ônibus azuis que prestam serviço para pessoas com necessidades especiais. São linhas de ônibus especializadas, tem um terminal no Centro da Cidade que faz o redirecionamento das crianças. E as empresas também prestam um outro serviço, que é um fretamento para as escolas, para crianças que vão fazer cursos, que vão fazer deslocamentos, visitas educacionais. Isso é pago pela Secretaria de Educação. E o Sites, o ônibus azul, está incluso na tarifa técnica e rateado. Essa informação, como eu lhe disse, e também o Dr. Sacha, não nos chega. (Intervenção da Vereadora Professora Josete, inaudível, sem microfone). Tem que conferir, mas tem que ver o seguinte, é simples, tarifa técnica, certo? Tarifa usuário, vamos ver a diferença. (M) Essa diferença tem que ser o subsídio mais esse repasse da Secretaria, para a conta fechar. Porque a ideia é que a conta tenha o fechamento daquilo que é necessário para pagar os custos do sistema. Então, é só ver a tarifa técnica, deduzir a tarifa pública, verificar quanto é o subsídio externo, e a diferença tem que ser o repasse desse serviço. Se não dá diferença, então aí tem que analisar. Mas a informação que nós estamos passando, para tentar contribuir, é um custo, a Urbs tem essa despesa, mas será que essa despesa não poderia a Secretaria fazer uma contratação direta desse serviço? Fazer uma licitação e contratar o serviço? Poderia. E custear com os seus recursos, e não isso entrar no cálculo da tarifa técnica e de certa forma, ou não, vai depender desse levantamento, interferir no cálculo da tarifa usuário. Então, se for comprovado que realmente o dinheiro está sendo repassado de alguma forma ao usuário, seriam dez centavos a mais e vinte e três daquele número, seriam vinte e três e setenta e um, vinte e quatro, seriam trinta e quatro centavos, os tais trinta e quatro centavos que o Vereador Jorge Bernardi tanto anuncia.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Mas é importante a sua colocação, vamos fazer uma solicitação para se inteirar desse assunto. Não foi falado hoje, mas eu gostaria de saber do senhor, a tarifa técnica de valores, de pagamento de outorga, fixada na licitação, que é de duzentos e cinquenta milhões. Eu queria saber qual é o percentual dessa taxa interna de retorno das empresas, e quanto representa na tarifa essa taxa interna.

O SR. SACHA RECK:- Vamos fazer o frescobol, Vereadora, vou lhe ajudar. Os duzentos e cinquenta milhões de outorga é uma coisa, ali tem cento e dez milhões de frota, tem a dívida da Urbs e tem o pagamento que as empresas fizeram, dentre esse valor, para o contrato do ICI, da Dataprom, de trinta e dois milhões de reais. Isso é uma coisa. A rentabilidade contratual das empresas máxima é de 8.95% ao ano, prevista no edital. A rentabilidade, evidentemente que com as propostas financeiras apresentadas pelas empresas que tiveram valores inferiores ao valor do edital, elas apontam taxas internas de retorno, eu não lembro de cabeça um ou outro consórcio, mas podemos disponibilizar para a senhora a referência da proposta, mas era em torno de 8%, 8,1%, 7,9% ao ano de rentabilidade. Como que é calculada essa rentabilidade? Isso é um estudo econômico bastante complexo, por isso que é importante vocês solicitarem o apoio de gente especializada, ou mesmo o próprio



Tribunal de Contas fazer esse levantamento, porque ele leva em consideração toda a receita estimada do contrato, todas as despesas do contrato, o pagamento dos tributos diretos sobre a receita, né? Você tem uma receita bruta, você desconta lá os tributos da receita, que é o ISS, o PIS/COFINS, e agora o INSS de 2%, que é sobre a receita; aí você deduz as despesas gerais do contrato, financiamentos, etc. e tal, compra de frota, renovação de frota, você vai ter um resultado dessa operação. Desse resultado, nós temos, para o cálculo de imposto de renda, a depreciação, que é de quatro anos contábil, que ela deduz do cálculo do imposto. Aí você apura a depreciação, calcula o imposto e deduz daquele resultado o imposto. Aí você vai ter um resultado financeiro, ao longo dos quinze anos do contrato. Esse resultado, o tempo que ele é auferido, ele é relacionado ao capital que foi alocado durante os quinze anos, não só no início do contrato. A outorga também entra nessa conta, os ônibus que são adquiridos, as garagens e os investimentos nessas garagens, e as renovações de frota ao longo do contrato. Todo esse capital alocado é relacionado a) numa conta de divisão com o resultado líquido que sobrou ao longo do contrato e no tempo que ele foi sendo adquirido a partir do que se chama payback. Payback é o momento em que se recupera tudo aquilo que se investiu no início. Certo? Esse resultado compõe um cálculo de taxa interna de retorno de investimento, que é o elemento rentabilidade, vamos dizer assim, de referência do equilíbrio do contrato. As empresas na licitação apresentaram essa planilha na sua proposta financeira vencedora, e essa planilha que é o elemento legal, jurídico, econômico para aferir o equilíbrio econômico/financeiro. O estudo que nós contratamos pela USP fez exatamente esse trabalho, Vereadora, e, nesse trabalho, apontou-se o seguinte: que não tem payback, as empresas terminam o contrato sem recuperar o investimento e terminam com uma rentabilidade negativa de menos 0,62, dada a circunstância atual que o contrato se encontra. Então, o elemento de rentabilidade aí é essa TIR, ela é calculada considerando a outorga que a senhora falou e, também, os veículos e demais investimentos. Mas uma coisa é importante, o Vereador Jorge Bernardi que está se aprofundando nesse assunto, eu vou tentar contribuir com ele também, que é em relação a investimento. Muita gente costuma dizer assim, e o Vereador, muito informado que é do assunto, me perguntou na comissão de tarifa: Sacha, vocês comentam que a rentabilidade é apertada, etc, mas aqui no edital o máximo era 8,95, e eu tenho acompanhado as licitações do Governo Federal e rodovias e percebo que a taxa interna de retorno tem sido menor que esse valor. Então, como assim pode ser alto esses 8,95? É pertinente o questionamento do Vereador, mas eu disse a ele naquele época e digo novamente aqui, um esclarecimento bem importante: a situação do transporte coletivo, economicamente, é muito diferente de rodovias, de metrô. Como eu disse à senhora e a todos, o cálculo da rentabilidade é feito pelo capital, pela participação dele no negócio. O Professor Lafayette também que gosta disso, o cálculo da rentabilidade no metrô é feito pelo capital no metrô, e o que mais pesa na estrutura de custo do metrô é o capital, por isso que é um serviço difícil de ser custeado. Em torno de 50%, 60% é peso de capital investido, porque o custo operacional, o metrô, muitas vezes, opera sem o maquinista, automaticamente, o custo operacional dele não é tanto o problema, o problema é como pagar o capital do equipamento e todo investimento da infraestrutura. Então, veja só, no metrô nós temos 50%, 60% de capital, numa rodovia, da mesma forma, o maior investimento na rodovia é na estrada, na duplicação, etc. A participação do capital é grande. Eu ter de rentabilidade 6%, que foi a proposta feita pelo consórcio OHL que ganhou a concessão do trecho aqui de Florianópolis, inclusive, está sendo questionado por não cumprir o contrato, porque foi tão apertado, que têm coisas lá de Florianópolis, de um desvio que não foi feito porque a empresa alega que teve prejuízos, etc, só que 6% de rentabilidade calculada num volume de capital de 50% a 60% é uma coisa, em termos de resultados práticos, o risco que envolve o metrô é um, porque tem menos gente, o risco que envolve uma rodovia também é diferente. Para você operar transporte coletivo, o capital no transporte coletivo representa a participação dele, no máximo, entre 15% a 20%. O Vellozo pode até nos ajudar em termos de volume, o



capital investido em si dentro da estrutura da planilha, vocês têm ali o levantamento, o capital, só a parte de depreciação e amortização, deve ter a informação aqui no método de cálculo da Urbs, quanto é o custo de amortização dentro do cálculo da tarifa? Eu acho que não é maior que 15%, é menor que 15%. A senhora tem a planilha, Vereadora? Veja lá, Vellozo, por gentileza, qual o número certinho. Então, eu estava dizendo, Lafayette, você calcular a taxa interna de retorno num negócio em que você tem 60% do seu faturamento envolvendo capital é uma coisa, você ganhar os mesmos 6% num negócio em que o seu capital representa 11%, 10% ou 15% é totalmente diferente. Hoje, o transporte coletivo, a grande maioria da receita que entra, ela já sai automaticamente em que é diesel, pessoal, etc. Tem o risco de acidentes, que é muito maior do que no Metrô, muito maior do que numa rodovia, tem o risco trabalhista da atividade, tem o risco político da atividade que hoje estamos vendo tarifas baixando sem qualquer tipo de cálculo. Tudo isso impacta na definição da rentabilidade do investidor, quanto maior é o risco maior é a rentabilidade que se tem que ter. Por isso, é bom tomar cuidado quando se expõe a concessionária a risco, porque alguém terá que pagar por esse risco. Então, a questão da comparação, Vereador Jorge Bernardi, quando vai se falar em TIR que o senhor comentou muito bem, inclusive, o Governo Federal agora está num grande debate das rodovias e as grandes licitações de infraestrutura não saem justamente porque a iniciativa privada não admite as taxas de retorno que o Governo Federal está apresentando, o processo do trem bala entre outros. 6% ou 8. 95% numa rodovia e no Metrô que o capital representa 50%, 60% é uma coisa com risco menor, outra coisa é você pegar esses 6%, 8% num negócio em que o capital representa no máximo 15% e o risco é muito maior. Temos que ter a consciência e a discussão de enquadrar qual é a realidade do transporte e o trabalho para ver a rentabilidade é o fluxo de caixa e a assessoria que vocês podem encontrar pode ajudar nisso.

O SR. PRESIDENTE:- Agradeço as orientações e os conselhos de V.Sa., mas quero dizer que vamos investigar até 1995 para ver se esse capital já não foi pago pela tarifa várias vezes. Muito obrigado.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Foi falado aqui de algumas ações judiciais em relação a alguns atrasos ou ao não cumprimento do contrato, fiz uma pergunta à Urbs e gostaria de fazer ao Setransp é em relação aquele congelamento, que houve uma decisão política do então Prefeito Beto Richa na época, que impacto teve ou tem hoje na tarifa aquela decisão política do prefeito?

O SR. SACHA RECK:- Só a informação, complementando são 15.38 o capital. E com relação ao comentário do Vereador Jorge Bernardi, aqui estamos falando de um contrato a partir do ano de 2010, legalmente teria que se apurar isso, se for possível se apurar até tempos remotos, tudo bem, mas esses contratos já estão extintos e hoje, de fato, vamos contribuir em cima dos contratos, mas aqui estão todos à disposição para contribuir nesses levantamentos. A senhora me perguntou sobre o impacto, na época o impacto na receita das empresas foi de 8%. Mas o que acontece, até aquele momento as empresas estavam saudáveis, tinham linha de crédito, tinham condições de suportar essa situação difícil.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Foi feito um acordo com as empresas? As empresas concordaram?

O SR. SACHA RECK:- Não concordaram, o corte foi unilateral, as empresas



não concordaram..

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Essa é a ação que vocês entraram?

O SR. SACHA RECK:- É! Porque ele foi feito sem consultar previamente as empresas, primeiro foi baixada a tarifa, foi cortada a planilha em 8% porque vinha já há muito tempo discutida, martelada e depois é que foi se discutir, mas a conclusão vocês já sabem, tomou-se a decisão primeiro, evidentemente, a comissão validou aquele posicionamento que foi feito, não teve acordo nesse particular, as empresas entraram com uma ação na justiça, a pericia foi favorável, a centena de primeira instancia foi favorável e o rombo em termos de milhões nessa situação era bastante alto, o Dante Francheski está aí ainda? Em torno de quantos milhões era o prejuízo até a concorrência? Era de trezentos milhões e essa ação está tramitando..

A SRA. NOEMIA ROCHA:- A ação entraram logo em seguida?

O SR. SACHA RECK:- A ação foi ajuizada em 2005. Essa planilha, além de tudo isso que o ante falou, e depois vai ser importante vocês ouvirem o Dante porque o Dante também é um pouco mais experiente do que eu, ele tem uma memória mais antiga para poder ajudar vocês aqui.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Esse déficit de 8% não é então em relação ao congelamento do Beto Richa.

O SR. SACHA RECK:- Não é. O de 8% em 2005 não foi nem um congelamento, foi uma redução mesmo, foi um corte que houve naquela época. E inclusive, tinha uma ação civil pública, vereadora, que discutia na época uma das tarifas que tinham sido fixadas pelo então prefeito Cássio Taniguchi. Nessa ação civil pública a Urbs defendeu a planilha, que sempre foi usada historicamente, e teve grande causa nessa ação, dizendo que a planilha correta era aquela. Mas em 1 de janeiro essa planilha foi dita que não era mais correta. E inclusive na ação que tramitou, levantamos isso: ora, se a própria Urbs defendeu a planilha naquela ação civil pública para defender a tarifa em vigor, agora ela está dizendo que essa planilha está errada, sem o devido processo legal? Tramitou essa ação, e na época da concorrência pública, com as empresas urbanas que participaram, no termo de acordo que foi assinado, essa ação não entrou no termo de acordo e tacitamente, com a assinatura desse termo, para as empresas urbanas de Curitiba essa ação foi extinta. Ela permanece apenas para as empresas metropolitanas e integradas que não participaram da licitação. Nesse acordo de discussão, que foi intenso o debate, esse vai e vem, a posição das empresas era que fosse considerada a conta desses trezentos milhões que causou um prejuízo durante muito tempo e dificultou a vida delas de 2005 até a licitação. Mas, na discussão do acordo isso foi uma cláusula que o município não aceitou em considerar, porque também inviabilizaria economicamente o contrato dada a pujança do valor de trezentos milhões. Então, as empresas urbanas não tem mais como discutir essa situação em vista do acordo que foi assinado antes da licitação.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Assimilou então o prejuízo, é isso que aconteceu?

W

O SR. SACHA RECK:- As empresas acabaram não recebendo a indenização e consolidaram o prejuízo porque não tem mais como reivindicar. Mas a sua contabilidade registrou isso, não é vereadora, durante todo o tempo, a diferença que isso causou. Mas o que acontece? Ali, de imediatamente, não trouxe um impacto, porque as empresas tinham capacidade. Esse problema foi sendo jogado para frente em financiamentos, em finame, e a hora que foi arrebentar a condição das empresas, diante dessa vinda de dificuldades, e que os bancos já estavam restringindo o crédito e aumentando os juros, veio na renovação de 2011, que foi equivalente a mais ou menos 50% da frota. Ai que aquele problema lá de traz, que veio sendo gerenciado com capacidade que as empresas tinham, ele veio cair e atrombar as empresas nessa renovação. E além disso, com os cortes e as discussões judiciais que temos na tarifa técnica, estamos nessa situação difícil hoje no sistema.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Isso impactou nos valores da tarifa?

O SR. SACHA RECK:- Qual situação?

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Esses valores? Porque alguém perdeu e alguém tentou repassar.

O SR. SACHA RECK:- Na verdade, não.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Deixou de ganhar.

O SR. SACHA RECK:- As empresas não receberam o dinheiro durante 2005 e 2010, e com o acordo não receberam também indenização e o usuário também não pagou por isso.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Qual foi o acordo ?

O SR. SACHA RECK:- Foi o acordo que eu havia comentado no início das indenizações, determinado pelo lei municipal 12597/2008, que estabeleceu que em atendimento à lei federal de concessões deveria ser feita a apuração dos haveres para o encerramento do contrato, frota reversível.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Foi feito?

O SR. SACHA RECK:- Foi feito esse acordo. E o que constou lá, eu disse no início, que é a frota reversível, que estava à disposição de qualquer licitante, a confissão de dívida, que daí não era essa ação, que envolvia o corte de 8%, era uma dívida de um período de desintegração do sistema em que as empresas não receberam remuneração. Emitiram suas faturas mas não foram pagas, porque é uma discussão. E sempre o problema de uma desintegração, por conta do dinheiro. E aí houve o reconhecimento dessa dívida e o pagamento não existiu no prazo acordado e entramos com uma ação. Os valores dessa ação é que entraram na indenização, mais a frota e também o valor necessário a outorga que foi de sessenta

e poucos milhões de reais adimplidos pelas empresas.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Então, não houve indenização às empresas em relação a esse congelamento ou a essa redução de tarifa.

O SR. SACHA RECK:- Em relação ao corte unilateral de 8% não houve indenização.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Acho interessante essa assimilação da dívida, eu não consegui entender. Então, as empresas abriram mão, não deu para compreender.

O SR. SACHA RECK:- É o seguinte: as empresas operavam há muito tempo o transporte em seus contratos de permissão. Vieram prestando, discutindo remunerações com discussões judiciais e tinham uma planilha que remuneravam a sua atividade. Em 2005 houve o corte dessa planilha, elas brigaram na justiça, discutiram. Em 2009 foi a licitação e elas tinham a possibilidade de fazer o acordo...

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Para participarem da licitação fizeram o acordo, caso contrário não participariam.

O SR. SACHA RECK:- Não, por que como elas iam participar da licitação sem definir as indenizações para fechar as suas portas, elas precisavam no mínimo definir isso, mas como eu disse, ainda não foi o suficiente para que elas pudessem fechar as portas e pegarem o dinheiro e iram embora. Se essas indenizações tivessem pago efetivamente os prejuízos, inclusive esses valores, garanto que muitas das empresas aqui iam fechar as portas e iriam embora, porque o edital de licitação era muito oneroso e a dificuldade era grande. Só que o valor que elas efetivamente tiveram só foi para cobrir algumas faturas que já tinham sido emitidas e já tinham sido contabilizadas como prejuízo na licitação. Aí temos uma ação com sentença, mas com uma apelação do Ministério Público alegando que tinha um vício de citação, sabendo-se lá como isso seria julgado dali adiante até o Supremo, e a condição foi a seguinte: ou se fecha o acordo com a frota reversível e essas faturas não pagas ou o acordo é só a frota reversível e vocês vão brigar na justiça para ver que sorte vocês vão ter. As empresas entenderam que naquele momento era melhor um fim desgraçado do que uma desgrça sem fim. Optaram por assinar um acordo para pelo menos receberem as faturas da condição de dívida, porque senão estariam até hoje aguardando, porque a ação ainda está pendente de trânsito em julgado. Naquele momento avaliaram que a melhor opção era infelizmente esquecer o passado desse período trágico que foi de 2005 a 2009 e que graças a esse bom senso das empresas de olharem que era melhor um fim desgraçado, essa conta não foi paga pelo orçamento do município, porque a nossa convicção era que ganharíamos essa ação que representaria em torno de trezentos milhões de reais contra a prefeitura pelo corte feito em 2005.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Mas isso abre um precedente. É possível que o Prefeito Gustavo Fruet faça isso e aí volta o mesmo sistema? Isso não traz um impacto futuro ou um risco para as empresas ou para o usuário?



O SR. SACHA RECK:- Um precedente? Explique melhor.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- O Prefeito Gustavo Fruet pode congelar e pode ter um processo jurídico, pode chegar na próxima licitação e fazer um acordo, isso é possível.

O SR. SACHA RECK:- Olha, em tese em possível desde que haja um entendimento entre as partes e minimamente os interesses públicos sejam atendidos e os empresários também entendam que o acordo é válido, isso pode acontecer. Nunca é possível dizer que um acordo não é provável. Todas as ações que estão na Justiça hoje temos plena convicção da solidez dessas ações, nós tentamos acordos estamos aberto a acordos. Temos um bom respeito e diálogo profissional com os advogados da Urbs. Temos um bom diálogo, um respeito pela função dos advogados da Urbs e sempre estivemos à disposição para a busca de uma acordo, o problema é que não houve esse entendimento. Agora, as ações estão aí podem acumular um prejuízo...

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Para?

O SR. SACHA RECK:- Para o município, para a Urbs, mas diretamente para a Urbs. (m)

A SRA. NOEMIA ROCHA:- E refletir na tarifa?

O SRA. SACHA RECK:- Na tarifa? Depende, se esse prejuízo for pago com recursos do orçamento refletirá no bolso do cidadão curitibano, mas se esse acordo for pago com recurso da Urbs provisionado da tarifa, refletirá no usuário. Mas até hoje todas essas discussões aqui que estamos falando de acordo não refletiram na tarifa. E esses valores aí das ações vão se acumulando e depois do julgamento vamos ter que sentar e ver quem ganhou, quem perdeu e buscar a melhor solução.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- A nossa preocupação é justamente com o usuário. Percebemos realmente toda a dinâmica da Urbs e empresários e a nossa preocupação é essa, de repasse ao usuário que é o que não queremos. Para concluir, gostaria de saber do Sr. Gulin que fez uma explanação de um estudo muito bem elaborado em relação as modificações, a sugestão de modificação dentro do tráfego de Curitiba, a situação atual da mobilidade. Não sei se você mesmo pode responder. A sugestão geral se é possível fazer em relação ao trânsito eficiente, ágil e seguro. Gostaria de saber qual foi a recepção do Prefeito e não foi citado o nome do Prefeito, se é recente essa entrega do estudo. O que vocês percebem ou a gente percebeu um desinteresse em relação ao Prefeito ou a Urbs de aderir ou de pelo menos abrir, ler esse estudo elaborado por vocês. E se houve participação dos motoristas e cobradores nesse estudo para esse diagnóstico do transporte coletivo, com essas sugestões muito importantes para a mobilidade urbana.

O SR. SACHA RECK:- A participação é diária dos motoristas e cobradores.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Dentro do estudo.



O SR. SACHA RECK:- Não dentro do estudo, porque eles são ouvidos e eles são uma grande fonte de problema na operação diária das empresas e tudo isso é registrado, controlado e em última instância vem ao conhecimento do Sindicato nas consultorias. Esse projeto evidentemente tem em última análise base nas informações que vem das empresas, do seu tráfego, dos problemas enfrentados que são informados pelos motoristas e cobradores que têm uma grande participação nisso. Esse trabalho foi feito durante um longo tempo de análise, com proposta de melhorias em algumas linhas, ajustes de trajetos com faixas exclusivas, por quê? Porque o edital exigia das empresas a apresentação desse estudo, como meta para aumentar a velocidade média, que é justamente isso que estou dizendo e reduzir a taxa de ocupação, que é a lotação do ônibus e fizemos um trabalho nesse sentido. Esse trabalho está disponível, foi entregue ao Prefeito Luciano Ducci. Ele foi muito receptivo ao estudo. Houve uma apresentação, mas talvez pela falta de tempo entre a entrega desse estudo e a conclusão do governo dele, não tenha sido possível ir mais adiante. Entregamos ao Prefeito, entregamos ao Ippuc e a Urbs.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Em que mês foi isso, você lembra?

O SR. SACHA RECK:- Foi no ano passado, acredito que em maio ou junho. Os empresários talvez aqui tenham que fazer a meia culpa do regime anterior de remuneração, que foi bom em 1985, de pagamento por quilômetro mas que precisava ter evoluído antes da licitação. Mas que bom que foi na licitação. Nesse sistema a função do empresário no planejamento e na contribuição da operação era mais limitada. O empresário cumpria as especificações da Urbs nesse sentido. Isso gerou uma cultura de a Urbs centralizar todas as decisões de ordem operacional, alterações, melhorias e etc. Não há uma cultura ainda no sistema de ter uma troca entre empresários e poder público como acontece em várias cidades do Brasil. As empresas, preocupadas com esse momento e cientes de que não é possível melhorar a sua remuneração sem reduzir custo, porque a tarifa não pode subir para o usuário, temos começado a discutir mais isso (A), mas se percebe que ainda dentro da Urbs, do Ippuc há uma certa restrição ao recebimento, a contribuição, a discussão, várias vezes isso é motivo de debates inclusive. Um antigo diretor da Urbs uma certa vez eu discuti com ele a questão do usuário, tudo isso que falei hoje aqui, "porque não sei o quê, vocês tem acesso, vocês não vão controlar, porque vocês recebem por tarifa técnica, quem cuida da receita somos nós. A pesquisa existia lá (inaudível). Isso não tem o que fazer porque não precisa tem o sistema de bilhetagem. A integração temporal não dá porque o cobrador vai fazer desvio com o dinheiro." E etc. e tal. É sempre essa resistência. Nós hoje entendemos que não dá mais para ficar nessa posição.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Não foi entregue ao Prefeito?

O SR. SACHA RECK:- Foi entregue o estudo de vinte e quatro meses. Foi entregue a Urbs, não entregamos ainda ao atual Prefeito, mas vai ser entregue e vai ser entregue à CPI. O caminho agora é vermos se conseguimos aqui colocar essa questão da pesquisa origem e destino para consultar os usuários. A partir dela vai poder se tomar todas as decisões e avanços dessa melhoria. Se não fizer fica difícil.

A SRA. NOEMIA ROCHA:- Muito obrigada.



O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos. O último inscrito é o Vereador Chico do Uberaba.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Obrigado, Presidente. Sr. Sacha, num processo licitatório do transporte coletivo quem prepara esse processo? Existe empresas ou pessoas especializadas?

O SR. SACHA RECK:- O senhor está perguntando o processo em geral ou do processo de Curitiba?

O SR. CHICO DO UBERABA:- De Curitiba.

O SR. SACHA RECK:- O processo de Curitiba, aqui eles podem responder melhor, o pessoal da Urbs que está presente, o edital de licitação e todos o seus documentos técnicos e jurídicos foram elaborados pela Urbs. Se a Urbs se valeu de alguma consultoria para tanto eu não sei, depois o senhor pode perguntar para a Urbs. No nosso conhecimento esse edital foi elaborado jurídica e tecnicamente pela Urbs.

O SR. CHICO DO UBERABA:- O senhor saberia me informar quais os acionistas da Urbs?

O SR. SACHA RECK:- Não tenho de cabeça, mas é uma sociedade de economia mista que tem participação pública e privada no seu capital, assim como a Sanepar. Agora, não conheço quem são os sócios privados da Urbs.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Já abemos que a seguradora contratada pelos três consórcios para administrar o seguro do transporte coletivo de Curitiba é o HSBC Seguros, correto?

O SR. SACHA RECK:- Sim.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Pergunto. Como o HSBC Seguros é um dos acionistas da Urbs? Primeiro informar ao senhor os acionistas da Urbs, a Prefeitura tem 99,91%, a Fundação Bamerindus com 0,051%, o HSBC Seguros com 0.01%, o Banestado Participações com 0,00% e o Instituto de Engenharia do Paraná... estas são as suas porcentagens, é só para o senhor ter conhecimento dos acionistas da Urbs. Repetindo a segunda pergunta. Já sabemos que a Seguradora contratada pelos três consórcios para administrar o seguro do transporte coletivo de Curitiba é o HSBC Seguros. Como o HSBC Seguros seria um dos acionistas da Urbs e foi escolhido por consulta, segundo o Sr. Vellozo aqui na última reunião e não uma concorrência conforme conforme relatou o representante das empresas na última reunião da CPI, para administrar o SegBus. É mera coincidência ou existia algum tipo de favorecimento ou privilégio concebido aos acionistas da Urbs?

O SR. SACHA RECK:- Não há, no nosso conhecimento como Setransp nenhum tipo de favorecimento ou ilegalidade neste sentido. O Setransp, ele... o

4f

HSBC é um banco conhecido na praça. Sinceramente, é surpresa para mim saber que o HSBC faz parte do capital da Urbs. Eu sabia que eram sócios privados mas eu não imaginava que seria um banco. Mas é um banco de renome no mercado, assim como vários outros de grande importância, para os quais são feitas consultas a respeito de seguros. O Setransp, independente deste fato (m), a situação jurídica que ele traduz, tinha liberdade para contratar o seguro com o HSBC, com qualquer outro banco que disponibilizasse esse produto uma consulta de preço. Caberia nesse caso, ao próprio HSBC, se é que há impedimento, nesse sentido, porque uma coisa é o HSBC, sócio da Urbs, outra coisa é o banco que expõe seus serviços ao mercado. Uma coisa em relação ao HSBC com a Urbs, outra coisa é em relação ao HSBC com as empresas.. Mas, de todo modo as empresas não tinham o dever jurídico de verificar se o HSBC fazia parte do quadro da Urbs para isso. Acredito que várias empresas tem contas bancárias no HSBC para suas movimentações. E, para tanto, elas em si não são obrigadas a fazer qualquer juízo de valor nesse particular. Ou é o HSBC no caso contratado ou a própria Urbs. Mas, não as empresas tem dever de levantar, se é que há um impedimento. Não me parece em primeira mão, e não cabe a mim analisar. Mas, com certeza as empresas não tinham obrigação legal de se pronunciar ou saber que o HSBC era sócio ou acionista da Urbs.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Sr. Vellozo, é mera coincidência ou existia algum tipo de privilégio concedido aos acionistas da Urbs?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Coincidência haveria, se há época do seguro se soubéssemos que o HSBC era sócio lá ou tivesse alguma coisa. Tomamos o conhecimento dessa participação societária, sendo o senhor porta-voz da notícia.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Quem falou do Bamerindus foi o senhor na última reunião aqui?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- O senhor é que está me dando a informação que o HSBC, é sócio da Urbs. Essa informação nós não tínhamos, nós não sabíamos disso. Estamos sabendo agora. Só relembrando os fatos, no regime jurídico da iniciativa privada, eu não adoto a palavra licitação, licitação eu adoto para o regime jurídico público. E dentro da licitação há várias modalidades de, você pode ter carta convite, pode ter tomada de preço e concorrência pública. Nós chamamos internamente qualquer uma dessas três alternativas de consulta ao mercado consulta de preço. Só como para mostra, esse modal de seguro, era e foi uma iniciativa pioneira de Curitiba, não era um produto de prateleira, de nenhuma seguradora. Produto de prateleira é o seguinte: Eu tenho um automóvel Fiat, modelo "x", cada seguradora me diz o preço pelo meu perfil. Faz o seu perfil e você cota o preço de um produto acabado, um produto comum de mercado. Nós fomos ao mercado, consultamos quatro grandes ou as quatro maiores seguradoras que atuam no Brasil. Uma dessas seguradoras, declinou de apresentar uma proposta de preços, porque era um produto novo, não formatado. As outras tinham e nós demos a liberdade delas apresentarem seus preços. Acontece que como falou o Engenheiro Filla, quando representou aqui a Urbs, esse valor desse seguro foi estimado e incluso no edital de licitação ao limite de dois centavos por passageiro. Se consultadas as notas taquigráficas e o depoimento do Dr. Luiz Filla, lá se encontrará esse valor. Então, quando se foi ao mercado consultar essas empresas, nós transferimos a elas as características, do que nós queríamos, valores de cobertura, serviços a serem prestados e toda essa gama de serviços que eles teriam que prestar, horário, dias da semana, que tipo de atendimento teria que ser dado. Das quatro propostas, (n) das

Wf

quatro empresas consultadas, uma declinou de apresentar proposta por não ser o seu foco. Cada seguradora às vezes tem uma especialidade. Essa é grande, mas declinou. Duas dessas outras três que sobraram apresentaram preços que extrapolavam em muito, coisa de 300%, 200%, do limite que tínhamos de orçamento que estava estipulado no edital. Restou - HSBC, um preço inferior aquele do edital. Por isso a escolha do HSBC. A escolha do HSBC não foi por vontade, mas sim por exclusão.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Ok. Saberá me informar qual o volume de passageiros, usuários que acionaram o Segbus desde o início da vigência da contratação do seguro, aproximadamente?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Se fosse mais cedo eu saberia, mas estou extremamente cansado e extremamente receoso de não ser preciso na resposta.

O SR. CHICO DO UBERABA:- O senhor pode nos enviar, não tem problema.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Eu só quero salientar, inclusive para lhe ajudar, no momento em que essa comissão quiser o HSBC se dispõe, e já fez esse trabalho junto a Urbs e a outros órgãos, a apresentar todo o trabalho durante todo o período. Então, sintam-se absolutamente à vontade. Os relatórios estão disponíveis. Só como lhe disse, minha memória pode estar neste momento já prejudicada até pela fome ou pela vontade de qualquer coisa. Então, prefiro me abster de chutar um valor.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Entendo o senhor porque estamos também cansados, com fome, mas vamos lá.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Existe a informação, já está formatada, dependendo apenas do seu convite para que eles venham aqui e disponham todo o quadro. E é importante que se diga aqui, esse trabalho também atua na prevenção do acidente.

O SR. CHICO DO UBERABA:- O valor pago pela indenização o senhor não sabe? Qual o montante arrecadado da Segbus desde o início da vigência da contratação do seguro?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- O que eu poderia dizer com absoluta confiança é que o início do contrato se deu com 1.8 centavos por passageiro. E hoje está em 1.03. Tivemos agora, desde o início do contrato até o dia 30 de junho, transportados pelo sistema, oitocentos e vinte milhões de passageiros. Durante toda a vigência do novo contrato oitocentos e vinte milhões. Até tenho esse número preciso, vi que o Dr. Sacha trouxe em uma folha, mas acho que já jogou fora. Mas, creia-me que não foge dessa ordem de grandeza. Então, tomando um valor médio de um centavo e meio vezes oitocentos milhões, pediria a alguém que tivesse uma calculadora que fizesse a conta. Oitocentos e vinte milhões de passageiros representam os passageiros transportados de 7 de novembro de 2010 até 30 de junho de 2013. São trinta e três meses. São três anos quase. Mas o custo hoje do seguro para passageiros é de quatrocentos e trinta mil/mês.



O SR. CHICO DO UBERABA:- Sem problemas. Se puder me encaminhar depois essas respostas, por gentileza. Como os valores de cobertura do Segbus são bem próximas ao praticado pelo seguro Dpvat, não seria aconselhável reduzir o valor pago à seguradora, alterando a cobertura contratada para atender apenas os acidentados e sinistros que ocorrerem nas estações tubo e terminais, considerando que os usuários de transporte coletivo já são amparados pelo seguro Dpvat em caso de acidente? Acredito que daria para economizar em torno de dez milhões de reais. Segundo especialistas, os valores das indenizações e coberturas são muito baixos. É um valor simbólico. Tenho um comparativo do Segbus e do Dpvat. Uma morte acidental no Segbus, o valor de vinte mil reais. Morte acidental no Dpvat, treze mil e quinhentos. Invalidez permanente/total ou parcial no Segbus, até vinte mil. Invalidez permanente/total ou parcial até treze e quinhentos no Dpvat. Despesas médicas, três mil reais. Despesas médicas no Dpvat, dois e setecentos. Voltando, acredito que daria para economizar em torno de dez milhões de reais se houvesse um seguro só ao invés de ter dois seguros.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Veja bem, são seguros complementares, tipos de atendimentos diferenciados. O Dpvat basicamente é um seguro de ressarcimento. Ocorrido o fato, a morte ou a despesa você se habilita junto à seguradora líder do *pool*, com os valores e comprovantes para receber. O nosso seguro é um pouquinho diferente. Havendo a ocorrência de um evento, a seguradora se desloca ao local, acompanha o deslocamento do paciente, vai ao hospital, dá atendimento, verifica as necessidades no momento, fornece medicamentos. Então, isso, só retomando um pouco atrás, é uma obrigação contratual, é uma obrigação do edital e que nós por adesão temos que cumprir. Então, negociações no sentido de minimizar ou aumentar encargos depende de um acordo com o poder concedente. Não temos nenhuma restrição a que sejam feitos reduções de custos. Não há por nossa parte nenhuma resistência a isso. Só complemento essa diferença entre Dpvat e o nosso seguro pela formatação dele. O nosso seguro, esse seguro hoje do Segbus que está representando um centavo por pessoa, dá um atendimento domiciliar, dá um atendimento de acompanhamento do evento, coisa que no seguro... Essa é uma decisão que teríamos que negociar...

O SR. CHICO DO UBERABA:- Os usuários teriam dois seguros então?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Sim.

O SR. CHICO DO UBERABA:- O próprio Segbus orienta e o Dpvat...

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- O Dpvat é outra coisa, tem seus direitos. E veja bem, nada impede que esse segurado tente complementar esses valores. O seguro cobre o risco até um certo limite. Se o risco, o ônus do usuário foi maior que isso, é óbvio! as empresas de transporte público têm o que se chama de culpa objetiva. Ele não vai negociar com a seguradora, vai negociar conosco. Nós somos os responsáveis. Podemos nos ressarcir posteriormente de terceiros, de quartos, de quintos envolvidos, mas somos, em primeira instância, quem responde por qualquer tipo de despesa do usuário do nosso ônibus.

O SR. SACHA RECK:- E outra coisa importante é que esse seguro é uma obrigação contratual que deve ser contratado. Se essa obrigação contratual não

hf

existir mais, isso vai ficar ao livre critério de cada empresa com a sua política se vai fazer ou não o seguro e isso ser desonerado da tarifa. Existe uma obrigação - contratar o seguro. Se essa obrigação não existir mais, cabe a cada empresa (K) decidir, se não quiser fazer o seguro, e isso não vai para o cálculo da tarifa. Aí é uma questão de exigência ou não de qualidade para o usuário ou não, que é um debate que vocês vão ter que ver o custo/benefício disso. Mas, as empresas estão cumprindo a obrigação contratual de contratar esse seguro de assistência Segbus.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Voltando para a planilha técnica, eu gostaria de saber se tem algum relatório que contenha as seguintes informações: quantos ônibus foram adquiridos desde janeiro de 95?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- As empresas, individualmente, têm as suas movimentações patrimoniais, mas para lhe ajudar, para facilitar, está aqui o gestor de vistoria e cadastro, Dr. Elcio, Engenheiro, que tem esse banco de dados, acho que desde a fundação do mundo... Aquele ônibus da arca de Noé já estava cadastrado lá. Então, só como sugestão, porque ele concentra todas as informações do sistema. Eu nem precisaria fazer coleta nas empresas, ele poderia lhe atender de pronto.

O SR. CHICO DO UBERABA:- A Mesa pede para requerer esses dados, Sr. Presidente? Informações detalhadas quanto a quilometragem final de cada ônibus adquirido, desde o ano de 95. Também tem essas informações?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Vencida a vida útil do veículo?

O SR. CHICO DO UBERABA:- Sim.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Sim, as empresas... Eu poderia lhe dizer o seguinte, nós teríamos a leitura do odômetro do último dia que ele abasteceu. Provavelmente tenhamos que resgatar isso num processo. Isso não é um banco de dados. Nunca se teve essa preocupação de gerar essa informação. Teria que fazer uma pesquisa em cima de listas de abastecimento de frota. "Qual foi o último dia que abasteceu esse carro?", "Que odômetro ele estava?" Mas, nada que um pouco de tempo não consiga...

O SR. CHICO DO UBERABA:- O item peças e acessórios tem um custo médio quilômetro X quilômetro/mês estimado em quatro milhões e trezentos mil, conforme planilha, totalizando um montante, até julho de 2013, de cento e cinquenta e quatro milhões e oitocentos mil reais. Como o valor é uma estimativa, um provisionamento das despesas, gostaria de saber qual o valor estimado gasto realizado num período com este item.

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Estimado gasto... O item peças e acessórios compõe o custo por um histórico.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Eu fui claro na pergunta? O senhor entendeu? Se for o caso, eu repito.

Wf

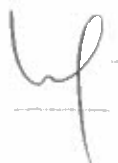
O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Eu tentei entender, mas eu vou tentar responder. O custo de peças e acessórios não é uma fotografia, ele é um filme. Ao comprar um ônibus, as grandes despesas só irão ocorrer depois de decorrido algum tempo de uso do veículo. Por exemplo, um veículo novo não tem que ser feito grandes manutenções de motor, de caixa, de diferencial, que são componentes caros. Então, para você saber quanto ele gastou de peças e acessórios ao longo de uma vida útil, você tem que fazer um acompanhamento de dez anos e considerar também a idade média da sua frota. Curitiba adotou o critério de cinco anos de idade média. Mas, vejam os senhores, nós temos os eixos de operação dos biarticulados, ônibus caríssimos que exigem uma manutenção intensa, porque o regime de trabalho dele é extra severo, e que se esses carros fossem renovados com muita frequência, fatalmente haveria um custo maior para todo o sistema. Então, o que as empresas fazem? Mantém os cinco anos de vida útil, mas ^{em} protelam a renovação desses ônibus caros. Por quê? Porque eles são de ônus maior. Esses carros, até pelo comprimento, considerando a manutenção por metro, um carro de vinte e cinco metros, vinte e oito metros vai ter mais custo. Você teria que pegar ao longo dos dez anos e fazer esse cálculo. Hoje, e o ano passado principalmente, ou 2010, estávamos com a idade média da nossa frota de dois anos, dois anos e meio; isso, o impacto disso aí nas peças e acessórios é muito pequeno, porque são filtros, lonas de freio, componentes de desgaste normal. Quando ele chegar a uma idade média de quatro anos e meio, cinco anos, chegou o momento de fazer a primeira reforma do motor, a primeira reforma de uma caixa de câmbio. Uma caixa de câmbio automática, para ser reformada, de um biarticulado, é o preço de um carro popular. Então, eu tenho que fazer a reforma desse componente, mas o custo dele eu tenho que diluir em dez anos. Então, a fotografia do momento em peças e acessórios, depende de condições que variam de ano para ano. Então, primeiro, uma coisa que é muito clara, nós usamos um critério de um percentual sobre o preço do veículo novo. Correto? Curitiba, hoje, é 6,5%, em torno de 6 a 6,5%. O veículo novo, produzido para transporte público, é isento de IPI, isento de outros impostos, só que as peças e acessórios de reposição não são isentas. Isso, uma vez eu questionei um deputado, o porquê, um deputado especializado lá, ele me disse: "Vellozo, como é que você definiria qual é a peça que vai ser usada depois que sair da fábrica, num ônibus ou num caminhão?" Porque as peças são comuns, na maioria, peças de motor, caixa, são comuns. Então, por isso o governo federal não isenta peças de IPI, não dá isenções de impostos para essas peças. Contanto que se você for comprar o mesmo ônibus que você compra num chassi, se for comprar ele desmontado, em peças, o custo dele é de seis a sete vezes maior do que ele montado. Então, como temos 6,5% sobre um valor isento de imposto, no momento que você for comprar ele em peças, isso vira quase nada. Então, para te dar um valor hoje de estimativa de custo, eu te diria que hoje as empresas gastam 3%, esses outros 3% que teoricamente estão sobrando nessa conta aí, daqui a dois anos vão ser usados integralmente, e vão precisar de mais recursos até.

O SR. SACHA RECK:- Deixa eu só complementar, para ajudar também. Toda a discussão e a referência dos senhores, até porque é a informação que tem disponível hoje, e eu volto a dizer do fluxo de caixa, a base dos levantamentos dos senhores é a planilha fotografia, que representa a situação hoje. O fluxo de caixa vai mostrar todo esse filme que o Vellozo estava comentando, para daí sim verificar o confronto dessa situação. Mas tem uma coisa importante, que mostra também que essa sobra mencionada pelo Vellozo não representa um ganho nem hoje para as empresas; sabem por que, senhores? Embora, nesse momento, com a frota de dois anos e meio, três anos, não haja um dispêndio muito grande em manutenção, até porque há a garantia que as empresas têm, que é normal, de três anos, né, que vocês têm, ou dois anos, dependendo do caso, só tem um detalhe, existe uma economia nas

peças, mas lembrem os senhores o seguinte, que eu disse no início, o cálculo da remuneração de capital feita pela Urbs também é por presunção, e ele é de cinco anos, só que o investimento é numa frota de dois anos e meio, para remuneração. Então, existe uma compensação daquilo que não está sendo remunerado. Por isso que a planilha de orçamento de preços não pode ser usada para o equilíbrio econômico/financeiro, ela é um orçamento, calculado numa situação média histórica. Para ver o equilíbrio, é o fluxo de caixa, são os quinze anos. E verificar o seguinte: não é só onde está havendo ganhos, mas também onde está havendo perdas, e saber se essas perdas não são até maiores do que os ganhos. E a perda existe simplesmente no cálculo da remuneração de capital. Em vez de considerar o capital real, a idade real, é considerado como se toda a frota tivesse cinco anos, ou seja, se um ônibus custa trezentos milhões, a remuneração de capital é feita como se ele custasse cento e cinquenta milhões, 50% do seu valor, porque a vida útil é de dez anos. Ou seja, tem um prejuízo aí nessa remuneração e, por outro lado, tem essa situação das peças. Mas, quando os veículos estiverem velhos, nós vamos ter ainda assim os cinco anos de idade média, com outros carros evidentemente compensando essa idade, mas um dispêndio de peças muito alto. Então, o melhor é o seguinte: vamos calcular o filme inteiro, simular a renovação de frota, a manutenção, e ver que no computo final a situação vai chegar nessa taxa negativa que nós estamos dizendo.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Eu tenho mais uma pergunta, Dr. Vellozo, quase na mesma linha. O item rodagem, pneus, câmaras, protetores e recauchutagem tem um custo médio, quilômetro vezes quilômetro/ mês, estimado em um milhão e quinhentos mil, conforme planilha, totalizando montante, até junho de 2013, de cinquenta e quatro milhões. Como o valor é uma estimativa, um provisionamento das despesas, eu gostaria de saber: qual o valor efetivamente gasto realizado nesse período com esse item?

O SR. ANTÔNIO JOSÉ VELLOZO:- Novamente são informações que nós não carregamos no bolso no nosso dia a dia, mas eu gostaria de comentar algumas coisinhas sobre pneus, eu sou engenheiro mecânico, então, cada vez que tenho oportunidade de falar daquilo que é meu dia a dia, eu tenho que aproveitar. Pena meu companheiro de profissão já ter se ausentado. Pneu é uma coisa que, a ideia que nós temos é que não gasta. O estado do pavimento hoje da cidade, com as últimas chuvas e mesmo fora das chuvas, o pavimento de Curitiba já não apresenta mais condições muito boas. Muitas ruas com desgaste muito alto do revestimento asfáltico, muitas condições de buracos, ultrapassagem de desníveis grandes. Pneu representa aproximadamente 1% ou 0,5% do custo da tarifa, então, mesmo que tentemos fazer disso aí uma fonte de lucro, ele já está quase que totalmente comprometido com o seu custo efetivo. Existe uma legislação federal, nós não podemos usar o pneu recapado no eixo direcional, o eixo direcional tem que alimentar depois com pneus de segunda vida os eixos de tração. Nós temos hoje o biarticulado que, além dos eixos de tração, tem mais dois eixos completos com quatro pneus. Então, chegam momentos que faltam pneus com primeira vida, segunda vida, pneus usados para preencher esses usos de eixo, e nós temos que usar pneus novos, primeira vida, em eixos de tração. Com esse processo de queda de velocidade média, se vocês entrarem hoje em alguns modais de transporte, principalmente no biarticulado, vocês vão ver que o motorista arranca um pouco com aceleração máxima e deixa para frear no limite da necessidade lá na frente para tentar fazer horário, cumprir horário, isso provoca um desgaste, um aquecimento de freio, quebra de talão, quer dizer, há uma perda muito grande disso, porque as condições de tráfego, a baixa velocidade, o pneu precisa de ar fresco e ar fresco só entra por movimento do ônibus. Então, nós trabalhamos com superaquecimento de pneus. É um ponto hoje, com certeza, de prejuízo da empresas também no item



específico pneus. Mas os valores efetivamente gastos são aqueles que nós vamos depois detalhar todos aqui.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Gostaria de fazer mais uma pergunta aqui ao Dr. Sacha. O senhor tem conhecimento se algum dos empresários dos consórcios que operam o transporte coletivo em Curitiba têm participação em alguma empresa fabricante de chassis, motor, carroceria, ou até mesmo prestador de serviço de manutenção?

O SR. SACHA RECK:- Nós temos um empresário do sistema aqui presente inclusive, Sr. Airton Luiz Romani, que veio aqui como empresário. O Sr. Airton Luiz Romani começou a sua vida profissional como titular de uma empresa que vende carrocerias, Carrocerias Marco Polo. m No mercado, talvez, considerado o melhor fornecedor de carrocerias, livremente escolhido pelas empresas em função de vários fatores. Durante a sua carreira resolveu entrar no mercado do transporte coletivo e comprou a Empresa Araucária, é isso, Sr. Airton? E depois, também a Araucária Transporte Coletivo Ltda. Primeiro ele era o fornecedor de carrocerias, representante da Marcopolo e depois resolveu ingressar no mercado do transporte coletivo e hoje está até arrependido porque a situação não está fácil. Também adquiriu mais uma outra empresa do sistema e hoje opera, tanto o sistema urbano de Curitiba como o sistema metropolitano integrado e também é dono da Empresa Sulbrave que é revendedora Marcopolo, Não só para o sistema de Curitiba mas para qualquer empresa do Paraná você é revendedor aqui e acredito que, independente de Curitiba, vários sistemas e empresários adquirem ônibus, não pelo Sr. Airton em si, mas porque o produto Marcopolo hoje é o melhor do mercado em termos de carrocerias.

O SR. CHICO DO UBERABA:- Quero agradecer ao Dr. Vellozo, o senhor esteve na quinta feira passada, foi brilhante em suas colocações. Dr. Sacha, quero mais uma vez me desculpar por quinta feira passada, de não o conhecer, o senhor tem que ver que nada é por acaso, até o fato de o senhor estar aqui hoje, ter lido o jornal e visto que a deputada estaria aqui. Então, acredito e tenho certeza que não criei um desfavor para Curitiba, até porque os senhores nesta noite trouxeram muitas informações, que podem ter certeza, vai colaborar nesta CPI. Tenho a convicção de que foi uma noite boa de trabalho, essa CPI hoje conseguiu tirar muitos proveitos. Então, quero, em meu nome, agradecer os senhores e reforço, eu entendo que não foi um desfavor e quem mais ganhou foi a CPI, foi Curitiba. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE:- Temos um requerimento do Vereador Valdemir Soares, que pede a CPI do Transporte Coletivo e Curitiba, que os representantes da área financeira e jurídica do Setransp, da Urbs sejam convocados para comparecer nesta comissão. Urbs: Sr. Edmundo Rodrigues da Veiga Neto e Sr. Wilhelm Eduard de Azevedo Meiners. Área Jurídica: Sra. Marilena Andira Winter; Sr. Rodrigo Binotto Grevetti, Sr. Solon Brasil Junior. Do Setransp, Área Financeira: Sr. Walmir Monback, Sr. Vinicius Gapski, e da Área Jurídica Sr. Romeo Felipe Bacelar Filho e Sr. Sacha Reck. Está em votação o requerimento que acaba de ser lido. Em discussão. (Pausa). Em votação. (Pausa). APROVADO. Quero agradecer a presença dos dois depoentes Dr. Sacha Reck e Sr. Antonio José Vellozo. Passamos a palavra aos dois depoentes e antes de encermos a reunião, quero agradecer ao trabalho de todos os servidores desta Casa, os Vereadores que permaneceram, a Imprensa, senhoras e senhores assessores, os representantes da Urbs, do transporte coletivo, do Setransp. Passo a palavra ao Dr. Vellozo e ao Dr. Sacha para suas considerações finais.



O SR. ANTONIO JOSÉ VELLOZO:- Queria agradecer, profundamente e agradecendo ao Vereador Chico do Uberaba, (m) eu quero que esse agradecimento se transfira a todos os outros vereadores que aqui fizeram suas colocações a mim, pela gentileza, pela educação e pelo bom tratamento que aqui recebi. Reafirmo o meu compromisso de estar à disposição de todos e da CPI. Reafirmo o meu compromisso com a verdade, apesar de não tê-lo feito via juramento, mas por ser hábito pessoal, reafirmo esse compromisso. O meu muito obrigado e boa noite a todos.

O SR. PRESIDENTE:- Com a palavra o Sr. Sacha Reck.

O SR. SACHA RECK:- Eu só queria agradecer as palavras do vereador Chico do Uberaba. Já de antemão pedir as minhas desculpas a ele aqui, e se for preciso fazer o desagravo em qualquer situação, vou fazê-lo, porque há males que vem para o bem. E, às vezes, são linhas tortas que escrevem o caminho correto. É o vereador fez um grande favor, porque eu estava privado de comparecer aqui e contribuir com os trabalhos. O meu sonho era estar aqui, porque eu venho estudando isso há muito tempo para poder ajudar a sociedade e as empresas. E graças à atitude do vereador, talvez, espero convencê-lo e comprovar que ele foi induzido a erro por interesses não republicanos que trouxeram aqui a deputada Celina Leão. Ele teve a intenção da função dele como vereador, que é expor à sociedade com as acusações graves, levianas, mas que ele não sabia do conteúdo, ele achou que isso poderia afetar Curitiba, e fez o trabalho dele em prol das pessoas que ele representa aqui, que é a população. E assim permitiu que eu pudesse vir aqui fazer uma defesa, porque até agora ninguém tinha me dado essa oportunidade, vereador. Nem o jornal de Brasília, nem a deputada Celina, nem nenhuma empresa, porque não há interesse em ouvir as minhas razões, e o senhor me permitiu isso. E mais importante, o senhor me permitiu estar aqui agora, e eu quero estar em todas as reuniões acompanhando. E sempre que os senhores precisarem de alguma informação, podem contar comigo, sob juramento, o que for, que eu vou contribuir para que não digam que essa CPI vai acabar em pizza. O que eu vi hoje, e as palavras, e as perguntas feitas, e a condução pelo presidente, essa CPI vai ser diferente do que costuma ser as demais. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE:- Agradecemos a presença de todos. Agradecemos ao Dr. Rodrigo Binotto. Diante do horário, deixamos para a próxima quinta-feira, dia 1 de agosto, a partir das nove horas, nós ouviremos o Dr. Rodrigo a respeito da tarifa técnica. Boa noite a todos. Agradeço a Deus por termos tido uma sessão justa e perfeita, e que tudo tenha corrido bem aqui nessa CPI. Está encerrada a presente reunião.

Jorge Bernardi
Presidente

Serginho do Posto
Vice-presidente

Bruno Pessuti
Relator(a)

Valdemir Soares

Chicarelli

Chico do Uberaba



Vice-relator(a)

Membro

Membro

Cristiano Santos
Membro

Geovane Fernandes
Membro

Mauro Ignacio
Membro

Noemia Rocha
Membro

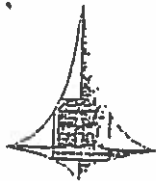
Professora Josete
Membro

hp

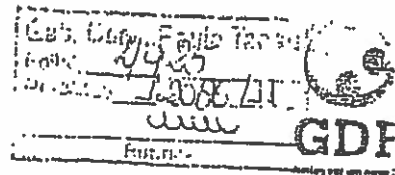
Consultorias do Sacha Reck junto ao GDF.

bf

uf



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Gabinete do Secretário



OFÍCIO Nº 591 /2013 - GAB/ST

Brasília, 27 de maio de 2013.

Senhor Presidente,

Reportamo-nos à Decisão n.º 2138/2013, proferida por esse Egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal na Sessão Ordinária n.º 4599, realizada em 16 de maio de 2013, para rogarmos a compreensão dessa colenda Corte de Contas no sentido de autorizar a dilação do prazo, por igual período, para apresentação das alegações relativas aos fatos suscitados nas representações firmadas pela Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Cidadania - Abradec.

Impende destacar que, por intermédio do Ofício n.º 557/2013-GAB/ST, foram solicitadas ao consultor Sasha Brekenfeld Reck informações referentes às denúncias de forma a melhor fundamentar a resposta desta Secretaria.

De tal sorte, ressentimos a necessidade de maior prazo para a consolidação das informações.

Atenciosamente,

Paulo Victor Rada
PAULO VICTOR RADA DE REZENDE
Secretário de Estado - Em exercício

RECEBUELA DE LEGISLAÇÃO DF
27 MAI 16 30 33 006532
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES

Excelentíssimo Senhor
INÁCIO MAGALHÃES FILHO
Presidente do Tribunal de Contas do Distrito Federal - TCDF
Brasília - DF

"Brasília – patrimônio da humanidade"

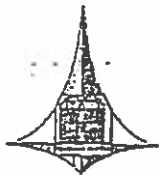
Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441-3406

Wf

DOC 4

Consultorias do Sacha Reck junto ao GDF

hf



**Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Gabinete do Secretário**



OFÍCIO Nº 677/2013 - GAB/ST

Brasília, 24 de junho de 2013.

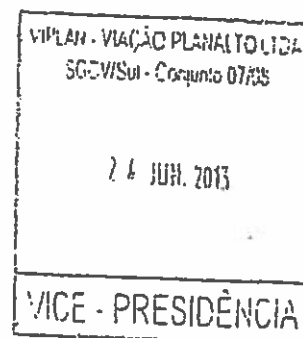
Senhor Vice-Presidente,

Em resposta ao documento recebido nesta Pasta em 27 de maio de 2013, dessa Viação Planalto Ltda - VIPLAN, atinente a solicitação de cópias dos contratos firmados com todas as consultorias que tem auxiliado o trabalho da Comissão Especial de Licitação n.º 01/2011 - ST, esclarecemos que a demanda foi encaminhada a Unidade Especial de Gerenciamento do Programa - UEGP, tendo àquela Unidade informado que esta Pasta não tem nenhum contrato firmado com as empresas insertas no sobredito documento, conforme Memorando n.º 68/2013 - UEGP/ST, em anexo.

Atenciosamente,

Paulo Victor Rada de Rezende
PAULO VICTOR RADA DE REZENDE
Secretário Adjunto de Transportes

Ao Senhor
WAGNER CANHEDO AZEVEDO FILHO
Vice-Presidente da Viação Planalto Ltda - VIPLAN
SGCV/SUL, Conjuntos 07 e 08
CEP 72215-100
Brasília-DF



"Brasília - patrimônio da humanidade"

Gabinete do Secretário GAB/ST
Anexo do Palácio do Buriti, 15º Andar - Sala 1501, Brasília (DF) - CEP: 70.075-900
Telefone: (061) 3441-3421 - fax: (061) 3441-3408 - gabinete@st.df.gov.br
st.gabinete@gmail.com

Guilherme Gonçalves
Sacha Reck

Curitiba, 24 de maio de 2013.

AO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES
SUBSECRETARIA DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

Ref.: Ofício GP nº. 4096/2013 - Representações formuladas pela Associação Brasileira de Defesa do Consumidor Meio Ambiente e Cidadania – ABRADEC, em atendimento à decisão nº. 2138/2013 do TCDF.

Senhor Subsecretário,

Vimos, por meio desta, requerer seja postulado, ao Tribunal de Contas do Distrito Federal, a prorrogação do prazo para atendimento do Item II da Decisão nº. 2138/2013 - TCDF, em que se determina à Secretaria de Transportes do Distrito Federal – ST/DF a apresentação de manifestação quanto às representações firmadas por Associação Brasileira de Defesa do Consumidor Meio Ambiente e Cidadania – ABRADEC.

Nesta oportunidade, renovamos nossos votos da mais elevada estima e consideração.

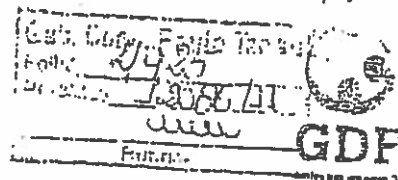
Atenciosamente,

Sacha B. Reck

Sacha Breckenfeld Reck



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Gabinete do Secretário



OFÍCIO Nº 591 /2013 - GAB/ST

Brasília, 27 de maio de 2013.

Senhor Presidente,

Reportamo-nos à Decisão n.º 2138/2013, proferida por esse Egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal na Sessão Ordinária n.º 4599, realizada em 16 de maio de 2013, para rogarmos a compreensão dessa colenda Corte de Contas no sentido de autorizar a dilação do prazo, por igual período, para apresentação das alegações relativas aos fatos suscitados nas representações firmadas pela Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Cidadania - Abradec.

Impende destacar que, por intermédio do Ofício n.º 557/2013-GAB/ST, foram solicitadas ao consultor Sasha Brekenfeld Reck informações referentes às denúncias de forma a melhor fundamentar a resposta desta Secretaria.

De tal sorte, ressentimos a necessidade de maior prazo para a consolidação das informações.

Atenciosamente,

Paulo Victor Rada
PAULO VICTOR RADA DE REZENDE
Secretário de Estado - Em exercício

Excelentíssimo Senhor
INÁCIO MAGALHÃES FILHO
Presidente do Tribunal de Contas do Distrito Federal - TCDF
Brasília - DF

RECEBIDO
27 MAI 16 38 22
006.532
Tribunal de Contas do DF

"Brasília – patrimônio da humanidade"

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441-3406

lf

Guilherme Gonçalves
Sacha Reck

0140

Curitiba, 21 de agosto de 2012.

AO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES
SUBSECRETARIA DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

Ref.: Concorrência 01/2011-ST

Mínuta de resposta ao pedido de esclarecimentos solicitado pela empresa
Expresso Brasília Ltda.

Senhor Subsecretário,

Encaminhamos, a seguir, resposta pertinente ao pedido de
esclarecimentos formulado pela EXPRESSO BRASÍLIA LTDA., referente à
Concorrência nº 01/2011 – ST.

Nesta oportunidade, renovamos nossos votos da mais elevada
estima e consideração.

Atenciosamente,

Sacha B. Reck

Sacha Breckenfeld Reck

GUILHERME GONÇALVES & SACHA RECK ADVOGADOS ASSOCIADOS

Folha nº:	021987
Processo nº:	090.000.455/2010
Rubrica:	<i>if</i> 263022

uf

Orientações: Minuta de Resposta ao Pedido de Esclarecimentos

Expresso Brasília Ltda. – 17.08.2012

1 – Expresso Brasília Ltda., através de seu Vice Presidente, ao final signatário, tendo em vista o Edital de Concorrência nº 1/2011, solicita esclarecimentos quanto ao cálculo de Tarifas Técnicas de cada Lote constante do Edital em pauta, e de conformidade com a Decisão nº 1.581/2012 do Egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal.

O esclarecimento, ora solicitado, é de fundamental importância para elaboração de Proposta Financeira, visto não ser possível conclusão a respeito por meio dos Parâmetros Econômico-Financeiros (Anexo II.11) e Instruções-Planilhas-Formatos de Informações Mínimas (Anexo IV.3) e ainda quanto o Manual de Instruções para elaboração da Proposta Financeira (Anexo IV).

Sem a visualização de preços de componentes, diesel, lubrificantes, pneus, veículos (Chassis e Carroceria) e coeficientes de consumo e fatores de utilização, não há como efetuar-se o cálculo de tarifas técnicas, por lote/bacia, em consonância com a viabilidade econômica e financeira, estabelecida no Edital em referência.

Desta forma e face ao exposto, esta empresa solicita fornecer as informações necessárias através de memória de cálculo descritiva, que resultou nos valores máximos de tarifa técnica estabelecidos no Edital e, sem mais para o momento, certos da atenção de V. Sa. apresenta votos de cordiais saudações.

Resposta: A versão republicada do Edital de Licitação atendeu a todas as exigências impostas pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal, inclusive no que diz respeito à demonstração de viabilidade econômico-financeira da concessão e das tarifas técnicas máximas fixadas no instrumento convocatório. Saliente-se que, especificamente, os parâmetros econômico-financeiros informados no Anexo II.11 foram inseridos no Edital em cumprimento a determinação do



Guilherme Gonçalves
Sacha Reck

0143

Tribunal de Contas do Distrito Federal, tendo sido submetidos à apreciação dessa E. Corte, que, posteriormente veio a autorizar o prosseguimento do certame licitatório. A viabilidade econômico-financeira dos contratos licitados está apresentada no Anexo II.11 do Edital. No tocante à elaboração da proposta financeira, não assiste razão ao licitante quando menciona que o Edital carece de dados indispensáveis para tanto. O Anexo IV do Edital de Licitação e seus subanexos fornecem, em nível exaustivo de detalhamento, todos os modelos, itens, formatos e planilhas para que os licitantes formulem as suas propostas e, notadamente, elaborem o estudo de sua viabilidade econômico-financeira. Todas as informações operacionais necessárias aos cálculos financeiros inerentes à formulação das propostas são fornecidas no Anexo II do Edital. Não se olvide que não se trata de licitação com tarifa pré-fixada no Edital de Licitação. É justamente a proposta de tarifa técnica, a ser apresentada pelos licitantes, que será o elemento de julgamento do certame e o parâmetro contratual de equilíbrio econômico-financeiro, especificamente para os vencedores. Portanto, não obstante o Edital forneça exaustivos formatos e modelos de planilhas para a proposta financeira, cabe aos licitantes o preenchimento de tais planilhas e a efetiva elaboração dessa proposta, com base nos preços de insumos, frota e demais fatores específicos de sua organização e perfil empresarial, observadas as demais informações fornecidas no Edital de Licitação. É elementar para um interessado que tenha a efetiva experiência exigida como critério de habilitação no certame conhecer ou pelo menos saber onde consultar os preços de diesel, pneus, frota e demais informações internas básicas de uma empresa que opera transporte coletivo de passageiros.

Protocolo	021990
Data de emissão: 05/09/2010	
Assinatura	<i>[assinatura]</i> 26/12/22

[assinatura]

Notas Taquigráficas da CAS.

64



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	1

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Bom dia a todos.

Primeiramente, eu gostaria de dizer ao Deputado Chico Vigilante que se quiser tomar assento à mesa pode fazê-lo – não sei por quanto tempo vai permanecer, mas quero fazer este convite a V.Exa.

Eu gostaria de agradecer a presença do Secretário, que se fez presente diante de um convite. Acho que isso, Secretário, é uma postura importante diante do Parlamento, do Poder Legislativo.

Agradecemos muito, porque sabemos que as comissões têm condição de fazer uma convocação diante do não atendimento de um convite, mas foi muito elegante da parte de V.Exa. Eu queria parabenizá-lo pelo comparecimento.

O Willemann já havia confirmado, desde a semana passada, a vinda de V.Exa. – no dia seguinte ao que fizemos o convite. Não tínhamos ainda a confirmação oficial da assessoria de V.Exa., mas o Willemann confirmou isso.

Esta é a Comissão de Assuntos Sociais, a comissão que lida com vários temas ligados à nossa sociedade. Se formos elencar hoje os problemas do Distrito Federal, veremos que segurança, transporte, saúde e educação são as prioridades. Como Parlamentar, acho que é um tema muito importante, que merece as devidas explicações.

Estamos acompanhando, Secretário – acho que isso se faz necessário –, várias denúncias, várias colocações da imprensa e várias notícias que vêm surgindo. Eu tive o cuidado de fazer um requerimento de informações, pedir toda a cópia do processo, a cópia integral do processo de licitação que aconteceu na Secretaria.

Analizamos esses autos, e há várias perguntas que surgiram em cima dessa análise que fizemos, uma análise criteriosa, que a nossa assessoria preparou para realmente elucidarmos alguns questionamentos que acho importantes serem colocados nesta manhã.

Regimentalmente, Secretário, V.Exa. tem um tempo para fazer as suas colocações e explanações antes das perguntas que serão feitas por todos os Deputados que se fazem presentes na Comissão – inicialmente os Deputados membros da Comissão e, depois, algum Deputado não membro da Comissão que quiser fazer algum questionamento.

Portanto, primeiro vou franquear a palavra a V.Exa. para fazer as suas considerações iniciais; depois passaremos aos questionamentos.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Sra. Presidente, eu queria agradecer o convite e dizer que tenho um profundo respeito pelo Legislativo, o qual acho que tem três funções sem as quais, para mim, não existe democracia.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	2

A primeira função – e acho a mais importante – é a votação do orçamento público, porque onde se faz política pública é no orçamento, e não no discurso; é na locação de dinheiro de público que se faz política pública.

O segundo papel do Legislativo que entendo fundamental para o processo democrático é a fiscalização do Executivo. Executivo que não quer ser fiscalizado não quer ser transparente, e confesso para a senhora que me sinto muito à vontade de estar aqui hoje.

O terceiro é a própria confecção de leis, que é uma atividade corriqueira.

Antes de começar, Deputada, eu gostaria, primeiramente, de me solidarizar com milhares e milhares de brasileiros que saíram às ruas ontem, sem fazer protesto contra a, b ou c, sem fazer protesto contra aquele governante ou outro, mas deixando claro que nós, homens e mulheres públicos, precisamos estar mais atentos às angústias da sociedade. Esta sociedade mudou. A comunicação é muita rápida. O processo da democracia representativa começa a dar sinais de algum esgotamento.

Assim como eu gostaria de prestar a minha total solidariedade àqueles que saíram às ruas ontem, eu também gostaria de registrar o meu total repúdio contra meia dúzia de baderneiros que investiram contra o patrimônio público, misturando-se às pessoas de bem que simplesmente gostariam de ser ouvidas no processo de cidadania.

Nós estamos aqui para discutir um processo que, eu diria, não é só do Executivo. Nós temos um desafio que há cinquenta anos se coloca para a sociedade, que é o desafio de termos operadores de transporte coletivo legalizados, ou seja, hoje, os operadores que operam no sistema sequer têm contratos com o Estado.

Outra coisa que é bom lembrar é que esse processo licitatório se iniciou em função de uma ação civil pública do Ministério Público, que, em 2009, determinou ao Executivo que fizesse uma licitação de 100% da frota não contratada. Isso em 2009. O Executivo à época não demonstrou coragem de enfrentar meia dúzia de grupos econômicos fortes que sempre mandaram e desmandaram e que fizeram do sistema de transporte coletivo simplesmente uma forma de acumular capital.

O Governo Agnelo e Filippelli teve a coragem de enfrentar isso. E digo mais: além da coragem de enfrentar, teve a humildade de receber várias e várias e várias sugestões de todos os segmentos da sociedade. Fizemos uma audiência pública dentro do prédio do Ministério Público, tivemos alterações importantes que surgiram em função de orientação do Tribunal de Contas do Distrito Federal, e outra coisa que eu queria registrar e, talvez, a mais importante de todas, adveio do Ministério Público, porque, como pode ser muito bem visto no acompanhamento do processo, o grupo técnico que desenvolveu esse trabalho optou por renovação de 17% da frota e, por determinação do Ministério Público, essa frota zero quilômetro passou de 17 para 100%. E hoje a população a receberá. E, se os senhores forem às garagens das empresas, os ônibus zero quilômetro já estão aí. É só subir no muro da garagem e



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	3

dar uma espiadinha por cima. Os senhores já verão uma quantidade significativa de veículos que estão chegando para servir esta sociedade.

Fizemos um processo de licitação que recebeu mais de cento e setenta questionamentos quer seja administrativos ou no Judiciário. Nenhum deles logrou êxito. É bom ressaltar que durante esse período nós tivemos três chamadas para licitação, ou seja, a primeira quando nós conseguimos preencher duas bacias, a segunda, mais duas, e, na terceira, uma bacia. E esperamos terminar o ano de 2013 com a frota mais moderna do Brasil.

Nós temos, como V.Exa. falou, há um mês, um veículo de imprensa – não há imprensa, mas um veículo de imprensa – que, desde o dia 13 de maio, vem colocando sob suspeita o processo licitatório.

Eu gostaria de ler a postura clássica e o tipo de transporte que esse grupo de imprensa gostaria de ter no Distrito Federal.

"Viplan proporciona conforto e segurança. A Viplan é agraciada com o prêmio *Top of Mind* do *Jornal de Brasília* em razão do seu desempenho, da sua qualidade e da sua frota adequada à operação diária e contínua."

Esse é o veículo de comunicação que questiona hoje o processo licitatório. Esse mesmo grupo contesta o processo licitatório por três questões. Vamos enfrentar as três questões.

A primeira alega que o Presidente da Comissão foi Chefe de Gabinete do Sr. Durval Barbosa. E foi. Eu não vi nenhuma tipificação do Código Penal de que ser chefe de gabinete de alguém que cometeu um ilícito é crime.

Esse cidadão, e aqui eu gostaria de fazer uma defesa ímpar do Sr. Galeno. Quem escolheu o Sr. Galeno foi eu, a responsabilidade pelo Sr. Galeno ser Presidente da comissão é minha. O Sr. Galeno é funcionário da Codeplan desde 1986. Foi chefe de gabinete do Sr. Durval como foi chefe de gabinete de outros presidentes. É funcionário de carreira, não é servidor público, ele é regido pela CLT e não existe, nos autos funcionais do Sr. Galeno, um assentamento que o desabone, um assentamento que o desabone. As únicas questões que estão colocadas no assentamento do Sr. Galeno são três prêmios que ele ganhou do então Governador Joaquim Roriz: medalha do Mérito... Oficial em 2001, 26 de abril; Oficial da Ordem do Mérito de Brasília, Medalha do Buriti, em 27 de outubro de 2000, e Medalha do Mérito Alvorada, em 15 de setembro de 2000.

Não existe nenhuma citação ao Sr. Galeno na Caixa de Pandora. Não foi feita nenhuma citação do Sr. Galeno até que o Grupo Viplan tenha sido aliado do processo licitatório. Aí eu volto ao grande veículo de comunicação e mostro a capa dele e mostro a contracapa. O melhor, maior e mais bem pagador de impostos de Brasília, Sr. Wagner Canhedo. Se é esse o transporte que esse grupo quer, é bom começar a andar nos ônibus da Viplan agora, porque, ano que vem, não andará nos



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	4

ônibus da Viplan, porque essa sociedade merece respeito, essa sociedade merece ônibus decente, essa sociedade merece ser tratada como gente e não como gado.

Outra coisa que me chama atenção com relação às denúncias – nós estamos há um mês e quatro dias com denúncias que vão e voltam, vão e voltam e que em nenhum outro órgão de imprensa repercutiram. Fui procurado pela *Veja*, pelo *O Globo*, pela *TV Globo*, nenhum teve a coragem de reproduzir esse tipo de colocação.

A segunda questão que levanta o jornal é que nós teríamos homologado um grupo econômico em função de termos acionistas irmãos em duas empresas. Essa questão foi decidida pelo Juízo da 1ª Vara de Fazenda Pública, que colocou: "Ocorre que as rés Viação Pioneira e Viação Piracicaba não possuem em seu quadro societário qualquer pessoa em comum. A participação de sócios dessas composições de uma terceira sociedade não foi prevista no edital como causa impeditiva à participação".

Então, entre o jornal e o Poder Judiciário, eu fico com o Poder Judiciário, que é quem tem competência e poder legal para dizer o que é grupo econômico.

A terceira questão que o jornal levanta fala que nós contratamos a Empresa Logit/Logitrans, eu, advogado Sacha, para fazer assessoria na composição. Alguns *blogs* chegaram a noticiar que o advogado teria sido contratado a pedido da Dra. Gleisi Hoffmann, Chefe da Casa Civil da Presidência da República, porque o sócio do Sr. Sacha, o Dr. Guilherme, é advogado da família. Eu queria primeiro registrar que quem contratou a empresa Logit Logitrans foi o Banco Interamericano de Desenvolvimento e esse contrato foi feito no Governo Arruda. Então, se o Governador Agnelo sabia que a Gleisi ia ser Chefe da Casa Civil, que S.Exa. ia ser Governador e que depois ia ter uma licitação, S.Exa. deveria abrir uma banca de consulta de futuro, porque S.Exa. é um gênio.

Então, com relação aos três pontos levantados, eu acho que são essas as questões, estou aberto a questionamentos e queria dizer mais algumas coisas: primeiro, este Governo, que teve a coragem de enfrentar esses "empresários", ele não tem compromisso com erro, tanto não tem compromisso com erro que alterou os editais, várias vezes, para atender demandas do Ministério Público e dode Contas.

Se V.Exa. me perguntasse: "Essas são as empresas que o senhor gostaria que tivesse?"... Não me cabe escolher as empresas, cabe fazer um edital transparente e um edital que possa ser capaz de atender às necessidades da sociedade.

Aqui, nesta Casa, já me perguntaram, das primeiras vezes em que eu vim, quando a gente estava falando que uma das coisas fundamentais era retomarmos a bilhetagem para a mão do Estado, e um Deputado da nossa base me perguntou: "Mas vocês vão ter coragem para fazer isso?" Não só tivemos, como resgatamos a bilhetagem para as mãos do Estado, como estamos com 100% dos contratos assinados com os novos operadores.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	5

Aí V.Exa. me perguntaria: "Resolvemos o problema de transporte?" Obviamente que não. O problema de transporte é uma construção coletiva e que deve ser permanente.

Nós temos um desafio fundamental – o João está aí, para nos cobrar isso, tem sido assíduo, e eu já estou louco para jogar ele pela janela do meu gabinete, mas é muito alto, ele pode se machucar –: a questão da preservação. E o Deputado Chico Leite fez uma audiência muito importante, para nós, do Governo... A preservação dos postos de trabalho daqueles que, nos momentos difíceis, tiveram de dirigir essas verdadeiras "latas velhas" que estão aí. E nos estamos atentos a isso.

Vamos ter um problema sério, transporte se faz no dia a dia, e esse dia a dia vai depender de uma posição muito forte do Estado. O Estado, na área de transporte, foi desmontado deliberadamente. Nós já tivemos Diretores do DFTrans que eram diretores de empresa, que foram para o DFTrans, transferiram as linhas das empresas estatais para uma empresa privada da qual ele era Diretor e depois voltou para essa empresa privada. Isso parece que não... Como se fosse uma coisa normal!

Esse edital é uma construção coletiva do Legislativo, do Executivo, do Judiciário. Nós estamos tendo, no Judiciário, uma visão clara de que não dá mais para ficar como está, e, do Ministério Público, mesmo com o papel fiscalizador dele, a gente tem tido apoio em grande parte das coisas.

Temos desafios para a segunda parte desse contrato. Temos desafios importantes, para o trabalhador, na configuração do material rodando. Acho que precisamos evoluir. Não tenho a menor dúvida de que a renovação desse contrato, aos 10 anos, se dará com outro perfil de material rodante. Em 10 anos, vai se mudar muito na proporção desses motores.

Estou à disposição dos Parlamentares para responder o que o Parlamento entender de importante.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Deputado Olair Francisco, tem perguntas?

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Sr. Secretário, primeiro, eu vou fazer uma pequena defesa, em um ponto que V.Exa. levantou, sobre o *Top of Line*. Aí, eu queria explicar, para V.Exa. – eu sei que V. Exa. é um homem que tem muita informação –: esse prêmio, quando sai a pesquisa na rua, pergunta assim: "Qual é a empresa que você lembra em qual segmento..." e, às vezes, as pessoas podem ter lembrado dessa empresa de que V. Exa. falou, mas isso não quer dizer que as pessoas estão querendo que ela continue no serviço público do Distrito Federal, na área de Transporte.

Em segundo lugar, eu acho muito importante o que o Governo Agnelo determinou na área de Transporte do Distrito Federal. Primeiro: Brasília tem 53 anos

uf



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	6

e, em 50 anos, as mesmas empresas, as mesmas pessoas trabalharam no sistema de transporte do Distrito Federal. Estava previsto para a gente ter, no ano 2000, 500 mil pessoas. Hoje nós temos 2 milhões só no Distrito Federal, sem falar que todo o Entorno é também aqui, da nossa cidade, praticamente. Então, essa determinação do Governo é fundamental, é importante e todos nós reconhecemos isso, principalmente, este Parlamento. Isso é importante a gente deixar claro.

O segundo ponto... Vamos para o terceiro... Um eu já entendi que... Eu não faço... Na minha empresa, nós não trabalhamos no sistema de licitação, nós não prestamos serviço público, nem pegamos obras, etc, etc, licitação pública. Mas eu entendo – o senhor já esclareceu – que, pelo que eu entendo, e é uma das denúncias do jornal... Infelizmente, hoje as pessoas denunciam e a gente tem de provar que está certo, não é, Sra. Presidente? É que, se a empresa a ganhou a letra a da bacia, isso não quer dizer que ela não pode participar da letra b. Ela pode ganhar a, b, c, d e f, porque são cinco bacias. Pelo que eu entendo, é isso, porque, senão, não é licitação. A licitação... E aí, quando V. Exa. dá o esclarecimento no edital... Porque eu queria que V. Exa. me esclarecesse isso, mas, pelo que V. Exa. já falou, o edital já dá, na ação da Justiça, já abre um parênteses, que não é grupo financeiro. Aí eu quero saber de V. Exa. se a mesma empresa que ganhou a bacia a pode operar também... Ou ele está proibido de participar da licitação da outra bacia porque ele ganhou a bacia a? Esta é uma das perguntas. Eu acho que, no edital, pelo esclarecimento que V. Exa. deu, eu acho que já está contemplada a minha resposta.

A outra pergunta é a seguinte: vários pontos de interrogação têm saído nos jornais, mas eu sei que, por informação tanto de V. Exa., várias oportunidades o senhor já teve de dar, e como também o Vice-Governador, que está muito envolvido nesta questão do transporte, se eu não me engano, são mais de 170 ações. Se eu não me engano, não tenho certeza. Pelo que eu entendi, foi isso. Eu quero saber se esses pontos que hoje vem à tona novamente já foram debatidos no Judiciário? Porque, às vezes, a pessoa pega uma coisa que já passou na Justiça, que já foi esclarecida, traz o tema para a imprensa para fazer até um tumulto. Não estou dizendo que o jornal está fazendo isso, não estou dizendo que os denunciante estão fazendo isso, estou dizendo que isso pode acontecer. A pergunta é: se o cidadão que ganhou a etapa a pode participar de outras etapas e se esses pontos que hoje vêm à tona na imprensa do Distrito Federal já foram questionados e esclarecidos na Justiça.

Por enquanto, eu queria que V. Exa. respondesse esses dois pontos.

SR. SECRETÁRIO JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Bom, primeiramente, eu queria dizer ao Deputado Olair Francisco que, quando se fez o processo licitatório e se decidiu fazer a licitação por bacia, ela foi feita em função de orientação do Tribunal de Contas do Distrito Federal. Por quê? Porque nenhuma grande metrópole operava nos esquemas que o Distrito Federal operava, que era uma licitação por frota. Essa licitação por frota, teoricamente, tinha algumas vantagens: uma delas é



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	7

alocativa, de você poder colocar a frota onde quiser, só que essa vantagem alocativa não se mostrava realmente eficiente, pois não adiantava eu tentar alocar uma frota de outro lugar se o cidadão não tivesse garagem, porque senão eu teria que pagar uma quilometragem morta muito grande e geraria custo para o usuário. Então, nós fizemos a licitação por bacia. A legislação do Distrito Federal diz que uma mesma empresa não pode operar duas bacias, e a Lei nº 4.111 fala que o máximo que um operador pode ter é 25% do mercado. Então, o que nós fizemos? Por isso a razão das cinco bacias. Se dividíssemos em quatro, 25% ficaria muito difícil de se ajustar. Então, dividimos em cinco, o que daria uma margem... Então, estamos com bacias que vão de 23% a 18% do mercado, atendendo a legislação. A lógica da abertura foi da maior bacia para a menor. Quem fosse adjudicado... Por isso que as bacias foram abertas uma por uma e não abrimos todas ao mesmo tempo, porque, quem vencesse a primeira, não poderia concorrer na segunda, ele assinaria o contrato e abriria mão da concorrência na segunda. São as regras do edital.

Com relação à questão do Judiciário, diante dessa questão relativa ao Sr. Galeno, que está sendo acusado de ter sido chefe de gabinete... Eu já fui chefe de gabinete e não sei se isso é crime! Aliás, nós já fomos chefe de gabinete e nunca ouvi falar em tipificação do crime chefe de gabinete.

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Então, no entendimento do senhor, o cidadão que venceu a bacia 1, que é a maior, e, no entendimento do Judiciário... Então, automaticamente o entendimento do Judiciário vem contrapor com o nosso edital.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Exatamente esse. Ele não pode participar dos outros. Mas ele acha que a irmã pode.

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Mas, aí é outra pessoa.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Certo.

O que o Judiciário diz é o seguinte: "Não configura grupo econômico, a não ser laços de sociedade e gerência comum". Isso é que significa grupo econômico. Para existir um grupo econômico, eu tenho que ter gerência das empresas, ou seja, controle não só acionário como controle gerencial.

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Tem que ser a mesma pessoa.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Tem que ser a mesma pessoa.

Por exemplo, eu sou acionista da CEB, também sou acionista da CELG, isso não configura. A CEB e a CELG não são grupos econômicos. Tem que ter, além das ações, a gestão comum. Essa é a posição do Judiciário. É bom lembrar que na administração pública só se pode fazer o que a lei autoriza e nós estamos cumprindo exatamente o que o Poder Judiciário nos determinou.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	8

Com relação à denúncia relativa ao Dr. Galeno, eu queria primeiro reiterar que quem escolheu o Dr. Galeno fui eu e vou dizer porque o escolhi. Primeiro, que não tem nada que desabone a vida funcional dele; e segundo, eu o escolhi porque ele era militar. Os dois coordenadores da licitação são ex-oficiais do exército. Por quê? Eles têm disciplina, têm noção de estratégia e têm noção de risco. São pessoas que tiveram uma formação militar muito rígida e por isso foram escolhidas.

As outras questões levantadas pelo jornal, todas elas foram suscitadas no Poder Judiciário e não tiveram êxito. Foram questionadas no Judiciário. Aliás, no Judiciário foram questionadas várias outras coisas. Outra coisa que é muito interessante é que esse edital de licitação, publicado em março, ficou à disposição da sociedade mais de um ano. Nenhum questionamento no Judiciário falava em direcionamento. Quando se questiona o advogado Sacha, o que ele poderia...? Dar informações privilegiadas. Os grupos de fora só vieram na segunda licitação e o edital era o mesmo. Então, ninguém poderia ter uma informação privilegiada uma vez que o edital já é de conhecimento público há praticamente dez meses. Nós estamos muito tranquilos.

Eu quero reiterar aqui a posição do Sr. Governador e do Sr. Vice-Governador. Nós não temos compromisso com ninguém, com nenhum grupo. E, se o Judiciário entender que alguém tem que ser desclassificado, que o seja, mas isso só se faz na forma da lei. Não se pode fazer uma coisa no grito. O que é dado ao Estado é cumprir a lei e obedecer ao Judiciário. Decisão judicial se cumpre. Nós cumprimos, suspendemos várias vezes o processo em função de decisão do Judiciário. Depois fomos lá, cassamos. É importante que se diga que toda a defesa do Governo do Distrito Federal foi feita de forma brilhante por funcionários públicos de carreira da Procuradoria-Geral do Distrito Federal. Não houve nenhuma defesa feita por outro advogado privado. Então, é uma coisa que alguns empresários não estão acostumados a ver: é um advogado do governo, à meia-noite e meia, na casa do juiz porque houve uma decisão clássica de que isso era muito importante não só para o Governo, mas para o Estado e para os servidores públicos. Os servidores públicos têm moral e têm essa noção clara de que o sistema de transporte não poderia ficar como está. Se amanhã o Judiciário disser que tem que desclassificar, vamos desclassificar. Não temos compromisso com ninguém! O importante é que a lei seja cumprida.

Nós ficamos tristes com o fato de um trabalhador, um homem que não tem um assentamento em sua vida funcional, nunca cometeu um crime, seja jogado em capa de jornais como se fosse um laranja de alguém a quem um dia ele prestou serviço. Eu já prestei serviço a muita gente. Fui secretário de estado do Governador Marconi, e me orgulho disso. Agora, se o Governador Marconi cometeu algum erro, não tenho nada a ver com isso! Não faz parte responder por erros de terceiros. Então, eu só gostaria, de novo, de reiterar que o que está se fazendo com um cidadão de bem, com um trabalhador, é uma coisa criminoso. Quando você chega ao



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	9

ponto de querer desfazer uma licitação de interesse público desse tamanho porque dizer que o cidadão é dono de uma cachacaria? Que interesse tem a licitação com a cachaca? Outra coisa. O nosso nobre Galeno não é funcionário público, ele é servidor celetista, e no Estatuto da Codeplan não tem nada que o proíba de ter uma empresa. E mais do que isso, mesmo se houvesse essa proibição, isso não invalidaria a licitação, porque ele não cometeu nada de errado na licitação. Não está apontado na licitação qualquer erro dele, não tem nada. Então, esse tipo de conduta... E o mais engraçado, se um veículo de comunicação faz, há um mês e quatro dias, uma campanha diária, e nenhum outro – e estamos falando da revista *Veja*, que não tem nenhum apreço pelo nosso governo, estamos falando da *Rede Globo* que tem uma potência – sequer escreveu uma linha sobre isso, não pode ser esse veículo que esteja correto e o resto do mundo inteiro esteja errado.

Com relação a essa questão, eu concordo com ele, não tenho a menor dúvida, e tenho essa visão de que *Top of Mind* é marca, a marca mais lembrada, não tenha dúvida; agora, dizer que a Viplan proporciona conforto e segurança já é um exagero. Você pode dizer que ela é a mais lembrada, mas dizer que ela é boa, que os ônibus dela são bons... Só fazendo isso, pagando.

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Eu tenho mais uma pergunta, Sra. Presidente, se me permite.

Está no jornal de hoje do Distrito Federal – e eu respeito os jornais do Distrito Federal – que poderá haver uma intervenção na empresa que faz o transporte público de Brasília. Pelo que conheço bem, deve ser essas cooperativas. Isso tem procedimento? Se está entrando agora no dia 1º, eu já tenho informação que já começam a operar os ônibus novos... De fato isso é verdadeiro ou é apenas mais um blá-blá-blá? Essa informação não tem fundamento?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Este Governo nunca quis intervir em empresa nenhuma e teve que intervir. Eu acho que foi uma ação que não nos orgulha, mas pela qual não poderíamos passar, sob pena de termos um apagão de transportes na Saída Norte de Brasília. A mesma Saída Norte já teve um problema sério. Uma das cooperativas faliu e tirou oitenta ônibus do sistema. Tivemos que fazer um rearranjo que custou ao cidadão que mora em Planaltina e em Sobradinho, uma péssima qualidade desse serviço.

O grupo da Alternativa está tendo grandes dificuldades financeiras. Nós estamos monitorando a capacidade de ele cumprir as suas viagens e compromissos. Se o grupo não conseguir cumprir os seus compromissos, eu acho que a tendência não é ter uma intervenção, mas, sim, fazermos um reforço de operação nas linhas que ele opera. Dificilmente, o Governo passaria por uma intervenção desse grupo, até porque está muito próxima a chegada dos novos ônibus.

Existe uma coisa muito importante. No dia 4 de janeiro de 2011, eu dei uma entrevista para a *Rede Globo*, em que disse claramente que o sistema de transporte



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	10

não seria alterado em menos de dois ou três anos. Eu disse isso no primeiro dia de governo. E disse mais: que o sistema de transporte não aceitava mais remendos. Ele precisava de uma transformação muito grande.

É bom ressaltar que o edital confeccionado, que foi objeto muito elogiado de um seminário em Washington, não tinha técnica e preço para não direcionar; não tinha outorga, para não onerar o usuário. Ele era muito exigente. A experiência das cooperativas nos alertou para a necessidade de termos grupos economicamente fortes e operacionalmente muito tradicionais. Em transporte coletivo, os contratos são de dez anos. Não podemos brincar.

Outra coisa: quem ganhou a licitação, ganhou com a menor tarifa. A tarifa que é paga ao transportador não tem nada a ver com a tarifa cobrada do usuário. Quem faz transporte público, quem cuida de ônibus, quem opera é empresário. Empresário sabe fazer isso. Quem faz política pública é governo. Você não pode exigir que um empresário baixe a tarifa para atender ao usuário que não tem capacidade de pagar. Quem tem que fazer isso é o Estado. É dele a prerrogativa de fazer política pública. Ele pode até não cobrar passagem. Faz parte das prerrogativas do Estado.

Agora, quem cria uma empresa corre risco. O empresário tem que ser remunerado pelo seu capital e pelo seu risco. Essa diferenciação, esse edital faz. Esse edital diferencia bem qual é o papel do operador – e ele tem que ser cobrado – e qual é o papel do Estado. E mais: não adianta sonhar com transporte bom sem o Estado forte. Se o Estado não for forte para cobrar as exigências que o empresário tem, nós vamos, daqui a dois ou três anos, acabar da mesma forma em que estamos hoje.

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO– Sra. Presidente, só mais uma. Depois, se eu tiver mais algum tema importante, eu vou pedir aos Deputados para perguntar no meu lugar.

PRESIDENTE (DEPUTADA LILIANE RORIZ) – Concedo a palavra a V.Exa.

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO (PT do B. Sem revisão do orador.) – Nós já falamos da licitação. Entendi alguns pontos que nós levantamos, mas eu quero saber da fiscalização. Após essas empresas começarem a operar, como será a fiscalização?

Na semana passada, nós tivemos aqui um arrocho muito grande no Plenário, referente ao DFTrans. Quem vai fiscalizar, após essas operações? A Secretaria de Transporte ou o DFTrans? O DFTrans, aqui, levantou muitos pontos de interrogação. Houve Deputado que até pediu que o Governo viesse a acabar com o DFTrans e juntar tudo na Secretaria de Transporte.

Após a licitação, após a operação, quem vai fiscalizar? Não adianta licitar, não adianta fazer todo esse trabalho que está sendo feito e, depois, deixar para lá, como nos governos anteriores. O cidadão bota o ônibus no dia em que quer, na hora



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	11

em que quer. Diz que ônibus quebrou. Quem vai fiscalizar se o ônibus está passando no horário certo, se está tudo de acordo? É o DFTrans? É a Secretaria? Já está tudo preparado para começar essa operação de fiscalização junto com os ônibus que vão começar a funcionar no dia 1º? Isso já está pronto? Há, de fato, um projeto para que se extinga o DFTrans e venha tudo para a Secretaria de Transporte?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Bom, em primeiro lugar eu queria dizer que a fiscalização vai mudar muito o seu perfil. Nós não vamos mais fiscalizar em prancheta. Para o senhor ter uma ideia da sofisticação dos ônibus que nós estamos implementando, se o motorista fizer uma curva acima da velocidade, o ônibus vai avisar para ele.

Inicialmente, nós vamos começar a fiscalizar só o horário e a frequência. E isso tudo por computador. Não haverá mais gente precisando ir à garagem. Saberemos, com certeza, se a empresa furou uma viagem. Esse é o grande problema da fiscalização, o furo de viagem. Ou seja, o empresário, em vez de fazer três viagens, deixa o usuário esperando quarenta minutos na parada e, com um ônibus só, lota, deixando a população na mão. Então, a fiscalização da frequência e do horário será feita de forma *on line*.

Com relação ao DFTrans, eu tenho um grande defeito, Deputado: eu falo o que eu penso. Esse é um defeito que já me custou muito caro. A fiscalização é feita pelo DFTrans...

(Intervenção fora do microfone.)

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Já está pronto. Não, não. Todo o projeto está pronto, não só pronto como contratado. Nós vamos ter um CCO e tal... O que eu quero lhe dizer é que eu tenho uma visão de Estado um pouco diferente dessa do DFTrans. E vou repetir o que falei em juízo, sob juramento: não escolhi, não fui consultado e não conheço os diretores do DFTrans. Trabalhamos em conjunto, estamos num Governo de coalizão. É importante respeitar essa coalizão, porque só chegamos até aqui em função dela. Acho que o DFTrans está se qualificando para isso.

Eu tenho uma proposta que se encontra na Casa Civil, que foi discutida com os fiscais, de tirar a fiscalização do DFTrans e passá-la para a Secretaria. Essa é uma decisão interna do Governo. Ela vai depender muito mais da Casa Civil, que é o órgão articulador de governo. Essa minha posição, eu nunca a deixei, nunca a escondi de ninguém, inclusive tenho dito bem claramente aos fiscais: eu só faço isso com a aquiescência do Dr. Campanella, porque eu não vim aqui para puxar tapete de ninguém. Certo?

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Presidente, eu queria apenas que a senhora abrisse a reunião, porque estávamos ouvindo o Secretário e, como há *quorum*, acho que...



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	12

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Declaro aberta a presente reunião ordinária.

Concedo a palavra agora ao Deputado Evandro Garla.

DEPUTADO EVANDRO GARLA – Muito bom dia, nobre Presidente, Parlamentares, Secretário.

Considerando os acontecimentos das últimas duas semanas, começando por São Paulo, passando por Goiás, pelo Brasil todo, e já chegando aqui, ao Distrito Federal – ontem um grande número da nossa juventude foi até o Congresso Nacional, e considerando que, dentro desse processo de licitação, um dos requisitos era referente à tarifa, pergunto ao senhor, Secretário, com respeito à tarifa que está hoje, na parte licitatória: quando os ônibus entrarem em operação, essa tarifa vai mudar, vai aumentar? Será necessário também que a juventude vá às ruas para fazer algum movimento, ou a tarifa continuará no mesmo patamar, pelo fato de esses novos ônibus estarem entrando na frota? Vai haver um aumento, ou não?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Bom, não existe nenhuma previsão de aumento de tarifa, quer seja para o operador, quer seja para o usuário. Completado um ano, há uma revisão tarifária, pois, convenhamos, os salários dos trabalhadores aumentam todo ano, a luz aumenta todo ano, a água aumenta todo ano, a energia elétrica aumenta todo ano, o telefone aumenta todo ano. Não me parece prudente não aumentar o transporte – não a passagem – todo ano, até porque o barato sai caro em longo prazo. E nós vimos isso.

O que acontece quando você comprime uma tarifa? A primeira coisa é eu parar com a manutenção e começar a deteriorar a minha qualidade de serviço.

Então, o reajuste de tarifa do empresário não tem nada a ver com a tarifa paga pelo trabalhador. São duas coisas, porque quem faz política pública de transporte é o Estado. Devemos nos preocupar mais com a movimentação dessa juventude do que meramente com a questão da tarifa pública.

Eu publiquei ontem um artigo no qual emiti minha opinião sobre essa questão. Nós, homens públicos e mulheres públicas, quer sejamos do Legislativo, do Executivo, do partido a, do partido b, do partido c, da União, dos estados e municípios, precisamos colocar nossas barbas de molho, porque o Estado (falha na gravação) mais efetivo, o Estado precisa prestar serviços públicos melhores e o Estado precisa estar mais conectado com essa juventude, que tem uma capacidade de mobilização que nós nunca vamos aprender a ter.

Sou do tempo do mimeógrafo a álcool, já engoli panfleto para não ser preso. Meu filho estava na manifestação ontem. Eu me orgulho pelo fato de ele ter participado, porque maldito o país que não tem uma juventude transformadora.

DEPUTADO EVANDRO GARLA – Para concluir, Sra. Presidente, agradeço a explanação do nobre Secretário. Se observarmos a parte do movimento da juventude



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	13

que aconteceu de 1992 para cá, após o *impeachment*, aquela geração praticamente sumiu. De lá para cá, a juventude, a partir de agora, está fazendo belíssimas manifestações. É natural que precisa haver a parte pacífica. O que me preocupa, Secretário, é que o senhor falou não só sobre as tarifas, mas temos de fazer um trabalho melhor, o Estado em si, independentemente se é o Governo federal, estadual, se são os municípios, nós temos de realizar isso. O motivo da minha pergunta sobre a tarifa é porque tudo culminou – já estamos em outros temas hoje fora a parte da corrupção, a parte da reforma política – com esse movimento das tarifas. Por isso o interesse da minha pergunta.

Minha última pergunta é porque ontem assisti ao Programa *DF no Ar*, e V.Exa. abordou que alguns ônibus já estariam chegando aqui. Um dos representantes do DFTrans explicou isso. Eu gostaria de saber da parte da Secretaria de Transportes se há uma previsão para esses ônibus que estão vindo de São Paulo chegarem e quando estarão entrando em operação?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Vou fazer uma pequena digressão para lhe dar essa resposta. O processo licitatório se encerrou para o governo. Obviamente que aqueles que se sentiram prejudicados e perderam seu poder econômico vão continuar tentando tumultuar ou falar inverdades ou reagir de forma ortodoxa ou não ortodoxa. Mas o governo já demonstrou que ele tem duas coisas que ninguém pode tirar dele: coragem e prudência. Nós nunca aceleramos. A coisa mais importante que aconteceu, na minha visão de funcionário do governo, pois me considero assim, foi quando eu disse ao Governador e ao Vice-Governador: “Se os senhores querem algo de essência, eu preciso de pelo menos oito meses. Senão, não sai nada bem feito”. Mesmo apanhando, mesmo sendo cobrado, os governantes, os políticos que têm de dar a resposta muito mais rápida que os tecnocratas, deram-me esses oito meses porque eu dizia o seguinte: “Sem um edital consistente, ninguém chega do outro lado. Ele tem de ser consistente tecnicamente e juridicamente”. Recebemos os oito meses, fizemos esse edital, depois desses oito meses recebemos mais sugestões. Não tivemos nenhuma empáfia de não admitir que havia coisas para melhorar. Recebemos sugestões do Tribunal de Contas, melhoramos esse edital e conseguimos fazer uma coisa que sobreviveu a 170 questionamentos. Não é pouca coisa não. Você receber 170 questionamentos de bons advogados, de advogados caros, de técnicos bem preparados e conseguir chegar do outro lado é uma ginástica para poucos. Eu lhe confesso que grande parte dos companheiros adoeceu, nós perdemos um companheiro no meio dessa jornada, e nunca esmorecemos, porque acreditávamos que havia um trabalho consistente para vencer.

Eu não sei contar quantos jornalistas riram da minha cara quando eu disse que ia licitar e não tinha compromisso com os grupos econômicos que estavam aí. Não foram poucos, não. Jornalistas importantes, um diretor de um veículo de jornalismo nos disse que tínhamos óculos cor de rosa, que tínhamos uma visão da realidade de forma cor de rosa.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	14

Vou lhe dizer mais, não acredito que tenhamos chegado a isso porque somos mais corajosos, mais competentes ou mais machos que ninguém. Nós chegamos a isso porque a sociedade está no seu limite. Não é um Secretário melhorzinho que o outro que vai resolver um problema desse. É primeiro: um governo com foco. O governo deu a mim e à equipe que trabalhou todo o respaldo político para fazermos o que tinha de ser feito. Segundo, tivemos um Ministério Público atento, mas entendedor do processo que tínhamos de passar. Tivemos um Legislativo que, quando precisamos de lei, nos apoiou. Isso é uma vitória da sociedade.

Se alguém aqui – pode ser oposição ou governo – tem a perspectiva de poder, não jogue fora um trabalho que vai ser para muito tempo, porque todos os empresários sempre jogaram numa conta. São quatro anos de governo. Não se faz um edital de licitação para sobreviver a menos de dois anos, não se faz. Por que fizemos em menos de dois anos? Porque os estudos de bacia já estavam prontos, contratados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento. Se não fosse isso, não teria edital de licitação.

Aí, o que acontece? Você enrola um ano, no quarto é eleição, ninguém tem cacife para bancar uma licitação dessa em ano de eleição. Esse sempre foi o cálculo de quem estava aí, mandando e desmandando no transporte. Não se pode jogar fora um esforço que não é só do governo, não é só do Agnelo, não é só do Filippelli, esse é um esforço dessa sociedade que chegou ao limite.

Não dá mais para o transporte ficar desse jeito, nós estamos no limite da irresponsabilidade, porque estamos rodando com uma frota, com ônibus de 22 anos. Aí você me pergunta por que você não os tira? Porque, se eu tirá-los, a população fica sem transportes. Aí eu jogo o caos na cidade, o caos na atividade econômica, mas não tenho a menor dúvida de que essa construção foi uma construção coletiva, é uma construção que ainda está só no seu alicerce, tem muita coisa para construir, nós temos que construir a fiscalização que o Deputado falou. Ela é muito mais simples, porque ela é automática, eu posso automatizar tudo, não preciso de uma pessoa para fazê-la.

Nós temos que cuidar do sistema viário. Esta cidade tem 4 bilhões para investir no sistema viário, nunca teve isso. Acho que, desde a construção de Brasília, nós não tivemos uma magnitude de recursos para investimento em sistema viário. Pela primeira vez, nós estamos fazendo isso com o Plano Diretor aprovado por esta Casa, que nos dá uma visão de longo prazo, e mais, dentro do escopo, a primeira vez neste país que temos uma política de mobilidade. Nós nunca tivemos. A política de mobilidade ficou dez anos na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, foi sancionada em janeiro deste ano e diz claramente duas coisas que estamos cansados de ouvir e cansados de não fazer: primeiro, o transporte não motorizado tem que ter preferência sobre o motorizado. Nós temos que ter respeito ao pedestre, boas calçadas, boas faixas de segurança e a pessoa poder ir e vir a pé. Nós temos que ter ciclovias, ciclovianão é uma coisa de moda. Ela veio para ficar e não vai



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	15

embora. E o coletivo tem que ter sempre prioridade sob o individual. Em vez de gastarmos dinheiro com grandes estacionamentos, temos que colocar ônibus de qualidade e criar inclusive transportes seletivos. Estamos vendo a linha do Aeroporto, estamos vendo a linha do Sudoeste. A Câmara dos Deputados chamou o COC, chamou a mim, para que pudéssemos criar uma linha executiva entre o Sudoeste, a Asa Norte e a Câmara de Deputados – que é onde fica a maioria dos empregados –, porque ela não tem condição de armazenar os veículos dos trabalhadores que ali vão.

Então, acho que existe uma conjugação de situações que estão nos levando a dar o encaminhamento a esse processo. E não são o Zé, o João e o Pedro que são melhores do que quem já passou... Eu estou sentado numa cadeira por onde já passaram secretários muito mais competentes que eu, e não tiveram respaldo político para fazer o que eu estou fazendo. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Concedo a palavra à Deputada Luzia de Paula.

DEPUTADA LUZIA DE PAULA – Bom dia a todas e a todos. Quero aqui cumprimentar nossa Presidente, quero cumprimentar nosso Secretário e parabenizá-lo pela coragem. A coragem é algo que sobrepõe a todos os esforços do ser humano. Parabenizo-o pela coragem de encarar uma necessidade pela qual passa ao nosso Distrito Federal. Está aí posta, esclarecida e determinada. Com muita sobriedade, S.Exa. coloca que a sociedade chegou ao limite da irresponsabilidade com a questão do transporte público de massa. Mesmo com essa compreensão, o que não é muito comum para o ser humano, diante de tal complexidade, ter coragem para encarar e realmente mostrar o comprometimento que tem o Governo do Distrito Federal com o assunto que está aí posto. Isso comprova com o movimento de massa que a juventude hoje expressa, não só no Distrito Federal, mas também em todo o Brasil.

Mais uma vez, cumprimento a todos. Parabenizo o Governo do Distrito Federal. Expresso aqui meus cumprimentos à Comissão de Assuntos Sociais e à nossa Presidente por trazer para discussão este assunto. Nós realmente temos que ter a capacidade e a coragem de discutir isso. Ou assumimos, ou teremos que pagar pelas falhas que a minha geração – aí eu uso um plágio – não teve a coragem de encarar no momento certo.

Muito obrigada. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Sr. Secretário, antes de eu iniciar minhas perguntas, que são várias e necessárias, eu quero deixar claro que eu pedi a cópia do processo, de todo o processo. Para vocês terem noção, o porta-malas do meu carro ficou cheio de documentos. E nós tivemos cuidado, Sr. Secretário, até porque V.Exa. coloca aqui algo importante. Eu subi à tribuna da Câmara Legislativa para elogiar o Governo Agnelo no dia das licitações. Por quê? Ninguém aguenta mais andar em ônibus velho, caindo aos pedaços e ter um



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	16

transporte de baixa qualidade. Eu subi à tribuna – como faço quando tenho que criticar – para elogiar a decisão da licitação do transporte. E até acho que penso diferente. Acredito que qualquer Parlamentar – mesmo que seja de oposição; não é que tenha perspectiva de poder, mas que tenha perspectiva de uma cidade melhor, decente, com um futuro realmente melhor para nossos jovens – tenha responsabilidade de chamá-lo aqui e fazer algumas perguntas que, diante do processo, têm respostas e elucidação necessárias.

Sr. secretário, é importante falar que algumas colocações – e é a primeira pergunta que faço a V.Exa. – foram feitas pela Procuradora do Ministério Público de Contas, a Dra. Márcia. E esta procuradora faz algumas colocações às quais, dentro de todo o processo, nós tivemos acesso. A primeira pergunta é: quais seriam as respostas a essas colocações da procuradora? Por quê? Nós temos aqui, Sr. Secretário, as regiões que ganharam – são seis regiões, ou melhor, são cinco regiões; a primeira aqui não está numerada. E a Márcia faz a seguinte colocação: a Viação Pioneira e a Viação Piracicaba... Foi o que o Judiciário colocou, que não havia nenhum problema eles serem irmãos. Só que nós temos aqui... Eu tive acesso, Sr. Secretário – inclusive está dentro do processo, e a pergunta é se V.Exa. teve acesso –, a isto: que a Empresa Piracicabana, durante o processo licitatório do edital, era a mesma empresa e, durante o processo, ela fez um desmembramento – eu estou com o documento aqui e quero passá-lo às mãos de V.Exa. – para participar. Depois de ter ganhado a primeira licitação – era uma única empresa –, ela fez um desmembramento e dividiu-se em duas empresas. Então, tirou... A primeira empresa, que era a Viação Pioneira, se desmembrou. E era a mesma diretoria. Eram as mesmas pessoas. Estavam em unidade e fizeram um desmembramento para a Viação Piracicabana participar. Eu estou com esse documento aqui e quero passar às mãos de V.Exa. Quero mostrar aqui também algo que acho que realmente precisa ser visto pelo Poder Público, já que nós tivemos uma mudança de estatuto durante o processo licitatório. E a mesma empresa, Henrique Constantino, Ricardo Constantino, todos eles renunciaram a diretoria da empresa de que eles faziam parte inicialmente. E isso vem sendo relatado também pela Dra. Márcia, a falta de transparência nesse caso. E essa é a minha primeira colocação. Eu quero saber se vocês sabiam...

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Primeiramente, isso aqui está nos autos. Não vejo problema nenhum. O fato de uma empresa mudar a sua composição acionária no meio do processo não tem nada que possa ter qualquer impacto no edital, quer dizer, o edital não proíbe. O edital diz que não pode ser o mesmo grupo econômico. E o que aconteceu? Pelo que eu li nos autos, a Viação... Eles tem uma empresa que se chama Grupo *Roading*, que controla as duas empresas. Mas o que o edital veta – e veta claramente, não tem nenhum subterfúgio – é o fato de você ter o mesmo grupo econômico. O que aconteceu? A Cootarde... A Comporte, que é a empresa da família do Sr. Henrique e do Sr. Joaquim, passou para um grupo menor um percentual de ações, até para esse grupo participar do processo licitatório. Isso foi feito dia 10 de setembro de 2012, mas isso não tem nenhum um impacto legal no



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	17

processo licitatório. Isso aí era de conhecimento do governo, e não vemos, nesse processo, nada que venha atingir ou macular o processo licitatório.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Sr. Secretário, outra coisa que eu gostaria de perguntar é sobre a questão do Sacha Reck, se ele elaborou ou não o edital de... se ele elaborou ou se ele presta alguma consultoria, de que forma foi feita essa consultoria, se isso é oficial, se é oficioso. Qual é a relação do Sacha Reck com a Secretaria de Transportes?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – No governo, como o jogo do bicho, vale o que está escrito, não é? Então, é óbvio que qualquer pessoa que entra dentro de uma secretaria e presta algum serviço tem um contrato. **O Sr. Sacha Reck tem um contrato.** É um jovem advogado extremamente competente, uma das pessoas que... Eu fiquei muito impressionado com a competência e a experiência dele.

O primeiro trabalho que nós fizemos com o Sr. Sacha Reck foi estudar todos os editais e as licitações que já aconteceram no Brasil e estudar todas as ações que eles perderam, para não repetir. Então, esse foi o primeiro trabalho do Sr. Sacha Reck. Ele nunca fez contencioso! Porque quem faz contencioso é a Procuradoria Geral do Distrito Federal. E uma das questões que coloca-me a de que ele já teria advogado para a Empresa Piracicabana. Já teria advogado para a empresa... É óbvio, ele é um grande advogado. Obviamente, se eu fosse pegar um advogado que nunca advogou na área de transporte, ele deveria... Então, o fato de eu advogar, e a OAB foi consultada sobre isso... Engraçado que o jornal fala das ações que ele fez para a Piracicabana e para o Grupo Marechal, ele não fala das ações que o próprio Sacha Reck patrocinou contra a Piracicabana e contra a Marechal. Ele tirou a Marechal de uma licitação, advogando para outro grupo. Ele é advogado, e um advogado muito competente. Por ser um advogado muito competente... Obviamente, ele é!

Ele não tem vínculo empregatício com nenhuma empresa de ônibus. Ele tem um contrato mais permanente da empresa dele com o Sindicato dos Transportadores do Paraná. Certo? Não houve, na consulta que a gente fez a alguns conselheiros da OAB, nenhuma proibição de ordem moral ou legal de que ele advogasse, como vai advogar e vai continuar advogando com muito sucesso. É uma pessoa de muita competência. **E é filho, inclusive, do dono da Logitrans, que, por um acaso, saiu do processo logo depois do edital. Ou seja, o edital que a Logitrans preparou não foi o edital que foi a certame.** Então, a Logitrans, que foi acusada de ter sido pedido do Chefe da Casa Civil, foi contratada – como eu mesmo já repeti – no Governo Arruda através de uma licitação internacional feita pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento. E o Sacha presta consultoria dentro desse escopo. Ou seja, ele é contratado da empresa que está junto do BID.

Vou lhe dizer bem claro: se não fosse o BID, não tinha licitação. O Estado não tem competência técnica, porque ele foi desmontado para fazer um edital que



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	18

sobreviva a 170 questionamentos. Não tem. Infelizmente, não tem. Isto é papel deste e do próximo, e do próximo, e do próximo governo: construir. Não existe transporte de qualidade sem Estado forte. O Estado é que vai fazer.

Se a senhora pegar um restaurante da sua empresa e colocá-lo para fazer comida, na primeira semana, a comida é linda. Se a senhora não fiscalizar, não colocar uma nutricionista, já estará, na segunda semana, servindo arroz de terceira, carne dura. Então, é importante que a gente demonstre.

É uma vitória da sociedade a licitação? É. Está pronto o sistema de transporte? Não está. Esse sistema de transporte vai demandar um esforço dos rodoviários, vai demandar um esforço dos novos empresários que estão chegando, mas, principalmente, do Estado e desta Casa que tem como função fiscalizar o Executivo.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Secretário, eu tenho aqui dois documentos. V.Exa. coloca que ele prestava serviço para a Secretaria de Transporte como consultor. Em alguns momentos, o Sacha Reck vincula-se como prestador de serviço para o Governo; em outros momentos, com alguns ofícios, prestando serviço para algumas empresas.

Isso foi notificado, visto dentro do processo licitatório?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – O Sacha Reck pode prestar serviço para qualquer empresa, em qualquer lugar do País, desde que ele não preste serviço no edital de licitação que ele estava trabalhando para o Governo.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Mas não foi isto o que V.Exa. colocou: que ele prestava uma consultoria para o Governo?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Ele presta até hoje. Aliás, é fundamental a consultoria dele.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Então, o documento que ele presta uma consultoria para quem está participando do processo licitatório não poderia existir?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não. Ele não pode prestar consultoria no processo para terceiros; não pode. Agora, o fato de ele ter uma procuração para defender um dos terceiros num litígio fora do Estado ou em outro contencioso não configura nem uma agressão moral ao Estatuto da Ordem dos Advogados nem legal. De forma até, diríamos, tentando distorcer um pouco a realidade, o Sacha Reck, quando ele prestava o serviço, ele prestava serviço por ter sido contratado pelo Sindicato das Empresas de Transporte do Paraná, e não por ser contratado por a, b ou c. Aí, você tirar... Ele tinha uma procuração, sim, da Marechal para ele estar no... Tinha, porque poderia correr o risco de o juiz não aceitar o substituto processual do sindicato, e ele precisaria realmente de uma procuração específica do sócio do sindicato, porque ele advogava para o sindicato e não para a empresa Marechal.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	19

Ele advogou para a empresa Marechal? Parece que já advogou. Já advogou contra a Marechal? Já advogou. Ele é um advogado. Quer dizer, o fato de o senhor um dia contratar um advogado trabalhista para defendê-lo não significa que, amanhã, um empregado seu não vá contratar o mesmo advogado para entrar com uma ação contra o senhor.

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Tinha que esclarecer aí qual é o serviço que ele presta para o Estado.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – O serviço que ele presta para o Estado é a assessoria técnica. Ele não pode fazer a assessoria jurídica para o Estado, porque isso é competência da Procuradoria. Ele faz uma assessoria técnica por ter uma grande experiência na área de licitações. Tanto a consultoria dele foi importante que ele fez vários alertas para a gente não repetir erros que outros editais cometeram. E ele estava no bojo do contrato da Logit/Logitrans que foi paga pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento.

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – E quem responde os questionamentos das empresas?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Quem responde os questionamentos das empresas é a comissão. Ela ouve a Procuradoria, ouve ele, ouve outros advogados, ouve uma gama de pessoas que têm. Agora, quem decide é a comissão. E quem decide depois da comissão é o Sr. Secretário de Transportes que sou eu.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Secretário, essa consultoria com o advogado Sacha Reck foi feita por meio de contato direto?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Está no bojo do contrato do Banco Interamericano de Desenvolvimento, que tem as suas regras, que não é a Lei nº 8.666.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – É uma contratação direta?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não. As contratações feitas pelo banco são através de lista fechada e é o banco que escolhe a melhor proposta. Aí, você contrata.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Nós temos aqui várias documentações, inclusive do Tribunal de Contas, Secretário. Por mais que V.Exa. ache natural o advogado Sacha Reck estar prestando uma consultoria e defender os interesses dessas empresas que, inclusive, ganharam aqui em outros Estados, isso comprovado por ofício – e a gente, quando trabalha com política, não pode trabalhar com suposições, mas sim com provas –, parece-me algo imoral. Pode ser que ele seja um expoente, mas, a partir do momento em que ele tem um vínculo financeiro com a empresa, mesmo que seja em outro Estado – em Curitiba, no Paraná, onde quer que seja –, essa é a minha visão, só para deixar isso um pouco claro, Secretário, porque temos essas documentações aqui...



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	20

Outra coisa que me chama muito a atenção, Secretário, que acho importante é essa licitação. Acho que é isso que interessa também à população. Temos falado sobre o aumento do número de transportes, dos ônibus, e percebemos que há uma previsão de 2.600 ônibus, inicialmente, com um maior número de quilometragem nas bacias. Se você fizer a matemática com o número de ônibus que temos hoje, as pessoas vão andar mais espremidas, porque vai diminuir o número da frota.

Então, eu gostaria que o senhor me desse uma explicação técnica, porque a perspectiva da população é de andar menos apertada em ônibus. Acho que esta pergunta interessa muito à sociedade: qual é a engenharia de carregar mais pessoas com um menor número de ônibus? Acho que isso é uma coisa que interessa à sociedade diretamente.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Sem dúvida.

Primeiro, eu queria dizer que moral é uma questão muito relativa. Para o nosso Deputado que é um religioso, a moral dele é diferente da minha que sou um agnóstico. Então, moral e lei nem sempre se confundem. O princípio básico da Administração Pública é o da Legalidade, e a moral é uma coisa relativa. Quer dizer, andar nu pode parecer imoral para muitas pessoas, mas existem várias comunidades de pessoas que andam nuas, nem por isso elas acham que são imorais. Elas têm um procedimento de vida completamente diferentes.

Com relação à questão...

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Ela queria dizer incorreto.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não. Incorreto é ilegal. Se é ilegal, é ilegal.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Não. Eu quis saber se é imoral mesmo. Eu quis dizer imoral, não ilegal.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Com relação à moral dos advogados, quem diz o que é imoral é o código de ética. Aí cada profissão tem o seu. O médico tem o seu e o advogado tem o seu... Quem diz se uma coisa, para um advogado, é imoral é o Código de Ética da Ordem dos Advogados do Brasil, que foi consultado, e em nenhum momento fez qualquer reparo ao uso da sua capacidade profissional. Inclusive disse o contrário: que proibir isso seria (falha na gravação) Eu também não posso discutir essa questão. Se V.Exa. tem uma posição...

Com relação ao que a gente falou no início, que o sistema de transporte não aceitava mais remendos, porque... (falha na gravação)

Vamos tentar fazer uma retrospectiva. O sistema de transporte estava sendo gerenciado pelos trabalhadores. Não. Desculpem-me! Pelos empresários. (Risos.) E aí o que acontecia? Você tinha a lógica da implantação de linhas que seguia a lógica de dois empresários: o Sr. Wagner Canhedo e o Sr. Victor Foresti. Tudo era



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	21

subordinado a essa lógica. Então, criou-se uma gama de linhas, e nós chegamos a ter mais de mil linhas. Belo Horizonte tem muito mais população e tem 480 linhas.

O que o passageiro quer? Ele não quer mais ônibus; ele quer mais lugares para onde ser transportado. E mais ônibus não significa mais lugares para onde ser transportado, porque você tem uma gama de linhas fazendo linhas paralelas, e um pirateando o outro. O que o sistema precisa é de uma racionalização. E essa racionalização está sendo transformada para você ampliar um processo tronco-alimentador, que nada mais é do que a metronização dos ônibus. Nós vamos ter que metronizar a forma de operar.

O que é metronizar a forma de operar? Não dá mais para, se todo mundo quiser sair de um lugar e ir para o centro, ter todos os ônibus indo para o centro, porque se todos os ônibus forem para o centro você inviabiliza a operação.

Então, como foi concebido esse sistema? Nós vamos ter cinco troncos, os quais esperamos que vários governos consigam terminar. Nós vamos (falha na gravação) a linha do Gama; vamos começar a linha de Planaltina, e que a gente tenha cinco grandes corredores de ônibus expressos, com ônibus de grande capacidade.

Esse ônibus de grande capacidade vai receber um tronco-alimentador com passagem integrada – ou seja, o cidadão não vai pagar duas passagens –, e vai colocar essa população aonde ela quer chegar.

É bom que se ressalte que o que nós estamos contratando dos senhores empresários é o transporte de um passageiro de um ponto a outro com um nível de conforto tal. O que é que vai acontecer? Essa contratação é por bacia, e não por frota.

Na frota eu tenho capacidade... (falha na gravação) O que ele tem que ter? No momento em que a demanda passar de um número de ônibus por metro quadrado, um número de passageiros por metro quadrado em ponto tal, o contrato exige que ele ponha mais ônibus.

Por isso que a gestão do transporte vai ser uma função muito importante. Quer dizer, no momento em que eu tenho condição, por todos os instrumentos tecnológicos que eu coloquei dentro do ônibus... (falha na gravação), que aquele ônibus, aquela linha está com sobrecarga, nós temos direito, o Estado tem direito de dizer para o empresário: ponha mais cem ônibus aqui. E ele tem um prazo de sessenta dias para colocar.

Aí, você fala: mas ele não vai ganhar nada? Não. A única coisa que o empresário tem é o direito à remuneração do seu capital, que está estabelecido no edital. Se ele disse que a taxa interna de retorno dele é de 12%, toda vez que a taxa interna de retorno dele baixar de 12%, ele tem direito ao reajuste de tarifa.

lf



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	22

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – E a conta foi feita no menos ou no máximo?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Como assim?

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Com relação à Bacia 1. Vamos dizer que a capacidade de lá, num raciocínio, seja de cem mil passageiros ao ano, ou mês. Aí o senhor fez o contrato no mínimo ou no máximo, para a gente já cobrar mais ônibus?

DEPUTADO EVANDRO GARLA – Sra. Presidente, só para complementar esta pergunta do Deputado Olair Francisco.

O senhor falou agora que, se houver necessidade, ele terá um prazo para colocar x quantidade de ônibus. Esses ônibus serão zero quilômetro?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Sempre zero quilômetro. Não há como colocar ônibus que não seja Padrão Euro 5. Vamos ter um padrão.

A Bacia 1 foi colocada na base de 53 milhões de passageiros por ano. A Bacia 2...

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Por ano. Mas, me responda: o senhor acha que essa conta da Bacia 1 está feita no mínimo ou no máximo?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não, ela está feita pelo pico, por cima. A gente sempre faz por cima, para dar uma margem de segurança.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Secretário, posso tentar ajudar?

É o seguinte, Deputado Olair Francisco, quando eu perguntei: com a diminuição de ônibus, como iríamos transportar...

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – É que eu sou mais bobo.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – É que vamos botar mais ônibus.

(Intervenção fora do microfone.)

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não, não. Não é isso, não.

É o seguinte: Eu tenho aqui, esse ônibus vai para cá; esse ônibus vai para cá; esse ônibus vai para cá; esse ônibus vai para cá. A capacidade de transporte desses quatro ônibus é diferente de eu ter um ônibus num troncal que vai e volta rapidamente, porque ele tem a velocidade média – hoje a velocidade média de um ônibus deve estar em torno de 13 Km/h.

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – É que as pessoas não entendem assim, Secretário.

Então, só para esclarecer: eu vou abrir uma loja; eu sei que vou pagar aluguel, isso e aquilo; terei despesas; terei vinte funcionários. Eu sei a quantidade de



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	23

despesas. Eu vou abrir lá. Se eu faturar com ela cem mil reais, dá para eu cumprir tudo isso aqui.

Se se fez essa conta no máximo, nós não vamos ter oportunidade de ter mais ônibus na Bacia a. Eu quero saber: foi feita no mínimo ou no máximo a conta? Só isso. Se foi por cima ou se foi por baixo.

Se se fez por baixo, em vez de transportar 53 milhões por ano vai transportar 60 milhões por ano. Quer dizer, teremos que botar mais trinta ônibus naquela bacia? É essa a pergunta.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Primeira coisa, Deputado: a implantação do sistema de bacias é uma implantação que tem que ser feita com muito cuidado, ponto a ponto, local por local. Por quê? Porque até agora nós mexemos com papel; a partir de agora, vamos mexer com gente, vamos mexer com gente rodoviário e com gente passageiro.

Então, não adianta eu querer botar todos os ônibus para testar. Eu vou ter que fazer local por local por um motivo: você vai ter que informar muito à população. Qual é novo sistema de operação dela, e quanto a esse sistema de operação, o que você fez? Quando você colocou um número x de ônibus, por que você colocou o número x e não colocou y? Primeiro, porque o cálculo desses passageiros dizia que o número era x; segundo, porque você só pode fazer uma comparação de preço – para que o menor preço ganhe – se você tiver uma base de planilha.

Isso não significa dizer que, se no primeiro mês de operação essa frequência, ou seja, essa quantidade... Aliás, é uma das coisas que temos que ver: se eu aumentar a qualidade de serviço, o senhor não concorda que mais gente vai andar de ônibus? Se vai vir mais gente, eu tenho que botar mais ônibus, e o contrato me permite fazer isso.

A gestão do transporte hoje...

(Intervenção fora do microfone.)

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não, não, não. Se eu, por exemplo, colocar em Brazlândia um preço de tarifa considerando cem ônibus, e eu vejo que precisam de 120, eu determino ao empresário que ponha mais 20 ônibus, e ele é obrigado a colocar.

(Intervenção fora do microfone.)

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Se se mantiver o equilíbrio econômico dele, sim; se não, ele tem direito a aumento de tarifa. Que não é tarifa para o usuário!



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	24

Não tem nada a ver os R\$ 3,00 (três reais) que o cara paga com os R\$ 2,60 (dois reais e sessenta centavos) que eu estou pagando para ele. Haverá tarifas que terei que subsidiar e tarifas em que terei excesso de arrecadação.

DEPUTADO EVANDRO GARLA – Então, sempre a população tranquila. Não haverá problemas?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não.

O foco desse sistema é você pensar o seguinte: temos que pensar o sistema de transporte em função da demanda do usuário. Você vai dizer assim: esses números estão todos certos? Não. Esses números são projeções de números que deverão ser adaptados ao longo do processo.

Outra coisa, haverá algumas questões que teremos que protelar. Por exemplo: eu opero em corredores exclusivos, como o BRT do Gama, com piso baixo – chamado piso *lowfloor* – e porta à esquerda. Eu não posso exigir que o empresário ponha um ônibus desse agora, com ar-condicionado, piso baixo e tal, se eu não estou com o corredor pronto.

DEPUTADO OLAIK FRANCISCO – Já que o senhor abriu essa planilha, quanto é a passagem de Taguatinga para o Plano Piloto?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Taguatinga para o Plano Piloto? Não, você tem por bacia, aqui. Tem bacia em que a passagem é R\$ 2,30 (dois reais e trinta centavos)

DEPUTADO OLAIK FRANCISCO – Que ele vai receber?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Que ele vai receber por passageiro transportado.

DEPUTADO OLAIK FRANCISCO – E mais o nosso dinheiro, com que pagamos a passagem?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não, ele vai receber só R\$ 2,30 (dois reais e trinta centavos). Quer dizer, o senhor vai pagar 3, só que tem um cara que veio de uma integração que já pagou 2 e vai pagar 1,60. Então, essas coisas a gente vai ter que ir compensando num fundo. O que no sistema está calibrado? O sistema está calibrado dentro de uma projeção, óbvio. Estamos falando de 1 milhão de tráfico de passageiros/dia. Nós estamos falando da Logitrans/Logit, que é considerada uma das melhores empresas do mundo em sistema de transporte, tanto é que ela fez na África do Sul para a Copa do Mundo e está fazendo no México para os Jogos Pan-americanos. Então, não é uma empresa que não tenha experiência. E outra coisa, ela fez um trabalho de pesquisa de campo durante muito tempo, por isso que eu disse o seguinte: se nós não tivéssemos tido a capacidade de olhar para dentro da Secretaria e ver que o estudo já estava lá, nós não faríamos a licitação,



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	25

porque a licitação exige um estudo, porque, senão, esse tipo de coisa já tinha... (falha na gravação) o primeiro questionamento.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – (Falha na gravação.) V.Exa. citou (falha na gravação) Logitrans, com a Secretaria de Transportes é desde 2008, ele foi renovado ou ele não existe?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não, não foi renovado. Ele foi cancelado.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Ele foi cancelado. É uma informação importante.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – O contrato da Logitrans foi cancelado um dia após o início da divulgação do primeiro edital. Certo? Porque ele venceu e nós não renovamos.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Está respondido.

Outra pergunta que eu gostaria de fazer e que acho que vem diretamente em relação à comunidade: nós temos uma lei distrital que prevê que no mínimo duas empresas deveriam prestar cada linha.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Essa lei é do Deputado Cláudio Monteiro. E já foi questionada na Justiça e o Judiciário entendeu que ela foi revogada.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – É essa a informação?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Sim.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Eu ia perguntar sobre essa legislação.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Esse questionamento já foi feito no Tribunal de Contas, no Poder Judiciário, e realmente foi do Cláudio Monteiro. Eu falei para o Cláudio: "Eu te mato se esse troço estiver vigendo na licitação".

Existe o entendimento de que a Lei nº 4.111 (falha na gravação) tacitamente revogou isso, até porque essa lei não encontra paralelo no mundo, porque, ao contrário do que se imagina num sistema concedido, o sistema concedido é um sistema administrado pelo Estado com preço fixado, então a ideia de que você vai ter concorrência e ela vai melhorar... Vai acontecer exatamente o que aconteceu, uma predação de uma empresa pela outra, quer dizer, uma empresa brigando para a outra e você não consegue racionalizar nunca o sistema de transporte porque a Viplan briga com a Planeta, a Planeta briga, e você não consegue, pela força política que esses grupos têm, racionalizar qualquer linha, porque eles acabam determinando que processo, onde é (falha na gravação) o sistema de transporte.

4



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	26

Então, no momento em que você tem uma bacia, o que vai ter? E eu volto a repetir, o transporte só funciona com o Estado de olho em cima, e aí mais uma coisa, cresce o papel desta Casa no sentido de fiscalizar o Executivo e as transportadoras também.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Outra coisa que nos chamou atenção no edital é sobre o que V.Exa. chegou até a colocar agora sobre a questão de o Estado entrar com recurso no momento em que houver a desigualdade de, realmente, se a empresa tiver prejuízo, o Estado, isso está previsto no edital.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Sim.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Só que nós sabemos que qualquer possibilidade de renúncia ou de investimento precisaria de uma lei distrital. Em qual legislação foi amparada essa questão de colocar que o Estado vai entrar com...

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não, o desequilíbrio... A previsão de desequilíbrio num sistema ele tem que ter e, obviamente, nenhum empresário vai colocar sem conseguir as garantias que se possam ter. Não existe previsão de desequilíbrio no início da operação.

Com relação às possibilidades posteriores, o que eu quero lhe dizer é o seguinte: o melhor sistema de transporte já foi o de Paris, o de Londres também é um sistema de ponta, mas eu conheço muito bem o sistema de Madri, que hoje deve ser um sistema modelo. Ele custa 1 bilhão de euros para o contribuinte.

Se você quiser transporte de qualidade, nós, a sociedade, vamos ter que discutir, e aqui é a Casa desta discussão, um sistema de subsídio, porque nós não podemos impingir ao trabalhador uma capacidade de pagamento que ele não tem. E mais: acho que o momento é agora. O Prefeito Haddad tem discutido e tentado colocar isso no fórum de discussões, e eu acho que a Comissão de Transportes aqui poderia e a própria Comissão de Assuntos Sociais, porque você está falando em uso do... A grande discussão que a gente precisa ter agora é sobre a Cide. A Cide está em alíquota zero e, se nós temos uma política de que o coletivo é prioritário sobre o individual, o momento é agora. Se nós criarmos uma Cide municipal de 2% sobre o preço da gasolina, conseguiremos ter uma margem de (inaudível) significativamente forte para que possamos ter um transporte de qualidade com uma margem consignativa bastante segura. E outra coisa, o sistema tem, pela Lei nº 4.111, uma autocapacidade de financiamento, que são exatamente aqueles recursos que não foram usados e que são de magnitude muito grande. Esse tipo de recurso está à disposição do Estado, não é dinheiro do Tesouro, é dinheiro do contribuinte, e garanto que esse saldo dá para você subsidiar isso por muito tempo.

Eu não conhecia nenhum dos empresários de ônibus de Brasília quando eu assumi a Secretaria. Ainda não tive o prazer de conhecer o seu Nenê Constantino. Eu conheci os Canhedo, conheci os Amaral e eu nunca vou esquecer o dia em que eu



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	27

conheci o ex-Senador Valmir Amaral. Nunca o tinha visto, a não ser por televisão, e ele chegou à minha sala e disse assim: "Secretário, eu vou dar um tiro no Waguim. Eu vou matar o Wagner!" Foi a primeira frase que ele me falou. Por que ele falou que ia matar o Wagner? Exatamente esse saldo de que nós falamos. Quer dizer, eu, por exemplo, o meu vale transporte, se eu perdê-lo, se ele não estiver identificado, ele vai ficando no fundo e não é dinheiro pouco, é dinheiro do sistema, não é dinheiro do Tesouro. Pela Lei nº 4.111, é dinheiro para ser usado inclusive para subsidiar tarifa. Então, tem lei para subsidiar tarifa, a Lei nº 4.111, a senhora pode dar uma olhada nela.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Secretário, a gente até olhou, mas essa lei é específica para gratuidades, não para desequilíbrio.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não, a Lei nº 4.111 é a lei que regulamenta o sistema de transporte coletivo do Distrito Federal. Ela é para tudo.

Então, ali tem a previsão clara de subsídio para tarifa dos saldos que existem no sistema de transporte que não é recurso que advém do Tesouro Estadual. Essa briga do Wagner foi porque quando o pai do Senador Amaral foi internado, história contada pelo senador para a qual ele não pediu reserva. Quando o senhor Dalmo, pai do Senador foi para a UTI, o senhor Wagner Canhedo o fez assinar dezoito cheques em branco e o sistema da Fácil sumiu com a garantia de recursos significativos exatamente desse saldo que parece que não é de ninguém, mas, na verdade, é do usuário de transporte coletivo.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Secretário, eu gostaria de fazer mais algumas perguntas. O Ministério Público do Patrimônio ajuizou várias recomendações sobre a questão do Sacha Reck e da Piracicabana e do desmembramento e fez, inclusive, uma recomendação para suspensão do contrato com essa empresa específica que desmembrou no meio do edital de licitação. Por isso, eu gostaria de saber qual a posição da Secretaria diante da recomendação.

SR. SECRETÁRIO JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – O Ministério Público recomenda e o Judiciário determina. Entre uma recomendação e uma determinação, eu fico com a determinação do Judiciário, que disse que não é grupo econômico.

Nós temos a tranquilidade de que a prudência e o cumprimento da lei têm sido, para nós, uma questão imexível, como diria nosso amigo Magri, porque é nela que está a sobrevivência de 170 ações. Se nós tivéssemos feito qualquer questão de que passasse da capacidade legal... Acho que o Ministério Público tem o seu papel. Tem de entrar com a ação e nós iremos responder, no Judiciário, na forma que a gente vem respondendo, até porque o Ministério Público, neste edital, tem sido muito mais colaborativo no sentido positivo, no sentido de que você trouxe grandes propostas que vieram... Algumas nós não aceitamos. O próprio Ministério Público tinha uma recomendação de que o motor fosse traseiro. Nós não aceitamos, fomos ao Judiciário e ganhamos essa parada. Entendemos: os próprios rodoviários são a



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	28

favor do motor traseiro. Nós entendemos que, neste momento, o preço que nós íamos... Porque uma das coisas que, quando eu fui instado a fazer o processo licitatório... A determinação do Governador foi: "Licita e não aumenta a tarifa". Quando falamos: "Licita e não aumenta a tarifa" a primeira coisa que fizemos foi não cobrar a outorga. Segundo, tentar evitar qualquer tipo de custo que não agregasse valor ao usuário. Ou seja, mais qualidade ou mais... Então, foi assim que nós construímos.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – A minha última questão é sobre tarifa também porque acho importante citarmos. Todas as empresas ganharam quase que com a tarifa máxima. Diferença de centavos. O Ministério Público e também o Tribunal de Contas afirmam que aconteceram diversas ilegalidades, nesse quesito, porque várias empresas tiveram uma tarifa menor e que, por documentos, às vezes, como falta de telefone, foram desqualificadas. Algumas outras – isso que o Ministério Público alega? –, que tiveram a consultoria do Sacha Reck, teriam tido privilégios de resposta, ou de tempo de resposta? Eu gostaria de saber a posição sobre isto: se existiu isonomia de tratamento entre as empresas.

SR. JOSÉWALTER VAZQUEZ FILHO – Não existe qualquer documento em qualquer dos autos que comprove que o escritório do Sacha Reck fez consultoria às empresas que participaram do sistema... Para o sistema... (inaudível).

Segundo, todas as empresas que se sentiram prejudicadas porque teoricamente foram desclassificadas por itens irrelevantes tiveram o Poder Judiciário. Foram lá e não ganharam. O império da lei é importante. Se a V. Exa. me perguntar se eu gostaria de tirar algumas das empresas que ganharam, eu lhe diria que gostaria muito. Eu gostaria muito de dizer: "Tu não vai entrar! vá embora!". Mas, eu não posso. O império da lei não dá ao administrador público a capacidade de dizer: "você entra e você não entra."

Nós estamos com todas as instituições funcionando. Todo mundo que se sentiu prejudicado foi... O Ministério Público fez suas recomendações. Nós fizemos as respostas. Acho importante que tenhamos um Ministério Público forte, atuante. Não tenho problema algum com o Ministério Público. Vou completar, no dia 3 de dezembro, 40 anos de trabalho, grande parte dele no Setor Público. Nunca fui condenado. Tive várias ações do Ministério Público. Acabei de ganhar uma, agora, em Goiás. Acho que é o papel dele e o papel do Estado defender aquilo que ele entendeu ser uma regra.

A regra foi rígida? Muito. Por quê? Porque nós temos um edital que exige dos grupos capacidade financeira de dar respostas ao usuário. Então, nós não podemos cair na mesma esparrela em que caímos quando colocamos cooperativas que pagaram por um ágio que não tinham e depois não conseguiram prestar o serviço que a sociedade demandava.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	29

Acho importante vir a esta Casa, responder a todos os questionamentos. Espero vir mais. Esperamos que, a partir de agora, nós tenhamos um passo muito importante, que é o passo de colocar, para o trabalhador, um ônibus novo. Esse passo é importante, mas ele, por si só, não vai resolver o problema de transporte. O problema de transporte vai exigir: planejamento diário e capacidade de mudar rotas. Porque a população, no Distrito Federal, é muito dinâmica e os núcleos habitacionais se multiplicam de uma forma muito rápida. Se tivermos um programa operacional rígido, o que vai acontecer? Em 3 meses você acaba sobrecarregando uma área e prestando um mau serviço. Os operadores que ganharam a licitação, tirante um, que eu não vou citar o nome, são operadores de extrema capacidade financeira. Capacidade financeira todos têm, mas têm uma capacidade operacional nos locais em que atuam - são empresas... O grupo Piracicabana, que está sendo contestado, não tem nem um ônibus com mais de 4 anos de uso, o que demonstra uma acuidade operacional. Eu não tenho o menor medo de que esses grupos que vieram não operem bem. A grande questão a que o Estado vai ter que estar muito de olho aberto é a questão da tarifa. Nós temos de ter uma capacidade gerencial, para gerenciar a tarifa e os custos dessas operações, a fim de que o empresário ganhe dinheiro, porque ele não colocou ônibus aqui para fazer gracinha para ninguém. E, ganhando dinheiro, mantém uma frota, mantém um salário decente para o trabalhador e mantém condições de trabalho. Mas que o Estado vai ter de ser firme e, mais do que isso, a fiscalização vai ter de ser contínua do Legislativo também...

Nós acreditamos que estamos dando um passo muito importante – e é um passo, não é o passo, mas um passo – no sentido de termos um transporte de qualidade, que esta cidade merece. Dos dezesseis maiores centros urbanos da América Latina, Brasília tem a sexta melhor infraestrutura e o pior sistema de transportes coletivos dos dezesseis centros urbanos. Nós estamos muito atrasados. Eu sou de Porto Alegre, minhas tias, de oitenta anos, andam de ônibus, sem nenhum problema e aqui ônibus virou coisa de pobre. A cidade só vai ser desenvolvida quando o transporte coletivo virar coisa de rico.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Antes de fazer as considerações finais, concedo a palavra ao Deputado Chico Vigilante.

DEPUTADO CHICO VIGILANTE – Sr. Secretário José Walter, Deputada Celina Leão, Deputada Luzia de Paula e Deputado Evandro Garla, há algumas coisas que eu acho importantes serem ditas. Esse edital, que foi lançado no dia 2 de março de 2012, tem um pouco mais de 6 mil páginas. E aqui há de se louvar a seriedade com que V. Exa. e sua equipe trataram disso. O senhor sabe que eu converso quase diariamente com o Governador Agnelo Queiroz, e desafio alguém que possa dizer que o Governador tinha conhecimento do inteiro teor do edital. Não tinha. S. Exa. tinha conhecimento das diretrizes que estavam estabelecidas lá porque vocês as estabeleceram juntos. É muito importante também frisarmos que um edital que envolve a possibilidade de um contrato de bilhões, os questionamentos feitos são



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	30

mínimos porque a primeira audiência pública foi feita dentro do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios.

Nós temos de separar uma coisa. O que é o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios e o que é o Ministério de Contas. É diferente, não tem absolutamente nada a ver uma coisa com outra. É completamente diferente. Eu digo que o Ministério Público do Distrito Federal tem capacidade efetiva de fiscalizar as coisas, mas o Ministério Público de Contas não tem. Não tem nem técnicos para olhar da maneira que deve ser olhado um edital como esse.

Os senhores vieram respondendo todos os questionamentos. Há algumas coisas absurdas como, por exemplo, a recomendação, Deputada Celina Leão, de que os ônibus tinham de ter somente motores traseiros. Para os rodoviários, seria ótimo, mas ali, sim, estaria um direcionamento, porque só tem uma montadora, no Brasil, que fabrica ônibus com motor traseiro. Não existe outra com o modelo que estava sendo pedido. Portanto, estavam direcionando para uma empresa. Mas tem algumas coisas que acho importante pontuarmos e sempre eu fico imaginando, Deputado Olair Francisco. Por que o Distrito Federal suportou os últimos 7 anos sem reajuste de tarifa? E os rodoviários, neste período, dos 7 anos e, principalmente, agora, no Governo Agnelo Queiroz, ganharam algumas vantagens. Por exemplo: plano de saúde, que era uma luta, desde a primeiragreve dos rodoviários que ajudei a coordenar. Agora têm plano de saúde odontológico. Portanto, é sinal de que nesse período... Antes, havia muita gente ganhando muito dinheiro. Ou seja, meia dúzia de empresários estava ganhando muito dinheiro. É sinal de que as tarifas realmente eram escorchantes. E aí, quem paga? O trabalhador e o empresariado, através do vale-transporte.

Eu estava ouvindo, há pouco, o questionamento do Deputado Olair Francisco. Para mim, ficou claro. Está estabelecido um valor de remuneração dos equipamentos – porque o que está sendo remunerado são os equipamentos – de 12%. Não é isso, Secretário?

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não. Tinha um valor máximo de remuneração, que eu acho que era de 15%, e aí o empresário baixava esse valor, e essa remuneração era em função da tarifa que ele aproveitava. O que era fixado, o que ele tem direito, é a remuneração sobre patrimônio. Ou seja, se ele tiver que dobrar o patrimônio, e eu não oferecer passageiros suficientes para pagar isso, tenho que oferecer...

DEPUTADO CHICO VIGILANTE – Exatamente, aí o Estado entra e complementa. Mas ninguém está dizendo – até porque é uma determinação do Governador Agnelo – que vai se aumentar tarifa para o usuário lá da ponta, o usuário final.

Outra coisa colocada aqui pelo Secretário. De repente, se houver uma demanda maior para a região da Ceilândia, é lógico que vai ter que se colocar mais



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	31

ônibus. O Estado vai pagar por isso! Vai haver mais ônibus e o Estado vai pagar por isso. O problema é que grupos econômicos no Distrito Federal sempre ganharam porque foram aliados dos poderes, aliados do Poder Executivo e aliados desta Casa. Quem é deputado e assessor aqui há mais tempo se lembra perfeitamente de que aqui dentro havia a bancada da catraca. Aqui havia a bancada da catraca, pela qual não passava nada que supostamente viesse a prejudicar os barões do transporte! Eles caíram. A bancada da catraca, no Governo Agnelo, acabou!

Eu fico imaginando o quanto foi danosa para o Erário, para a sociedade, aquela licitação das cooperativas! Porque venderam uma ilusão, iludiram aquelas pessoas... Inclusive, há servidores desta Casa que entraram na questão das cooperativas. Montaram um monstro que não funciona! Prejuízo de cinquenta milhões ao BRB. Só ao BRB cinquenta milhões de prejuízo! E todos os camaradas, os operadores que entraram nisso, achando que era um garimpo, estão todos endividados e todos ferrados! Por quê? Porque eles compraram, ao contrário da licitação que está sendo feita agora, que não se está exigindo depósito, pagamento, está se exigindo serviço, está se exigindo qualidade, está se exigindo menor tarifa. Eu acho que é essa a diferença de visão do Governo Agnelo para outros que passaram por aí. É por isso que vejo com muita satisfação esta sala lotada por rodoviários, que têm acompanhado de perto o processo, que têm apoiado, dentro do possível, o Secretário de Transportes do Distrito Federal.

Eu sei, Secretário, o quanto deve ter sido incômodo para o senhor andar com seguranças da Divisão de Operações Especiais da Polícia Civil quando foi ameaçado de morte. Eu sei o quanto deve ter sido difícil, mas resolvemos encarar e vencer essa batalha!

Eu disse uma vez para o João, Presidente do Sindicato dos Rodoviários, e para o Presidente da CUT, e falei para o próprio Secretário que, se existia uma coisa que merecia passeata de apoio da população na rua, era exatamente a licitação do transporte público do Distrito Federal. Poucas pessoas acreditaram que o Governo era capaz de fazer. E fizemos! E fizemos, Secretário, porque, modéstia à parte, eu que o conheço há trinta anos, desde a contratação de trabalhadores da Mendes Júnior, para ir trabalhar no Iraque, e o senhor disse que estava errada a contratação... A Mendes Júnior pediu a sua cabeça, dizendo que o senhor estava atrapalhando um negócio internacional. Eu, como Presidente da CUT, convenci o Ministro Almir Pazzianotto que o senhor estava certo. Depois veio a Guerra do Iraque e, se não tivéssemos feito daquele jeito, aqueles trabalhadores jamais receberiam os seus direitos. Eu o conheço daquele tempo! Um servidor efetivo! Há quem diga: "Ah, mas serviu a vários governos". Eu acho que não é questão de ter servido a vários governos; é questão de saber da filosofia e do trabalho que a pessoa desenvolve. Que bom se tivéssemos mais e mais técnicos da sua capacidade, até porque acredito em carreira de Estado, acredito em pessoas que prestam serviços ao Estado,



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	32

enquadrando-se dentro de uma filosofia de governo e, quando não está certo, caem fora.

Portanto, eu quero cumprimentá-lo, nesta manhã de hoje, pela coragem que vocês tiveram de fazer essa licitação, a sustentação que temos buscado fornecer para que ela acontecesse efetivamente, e o prazer que terei, nos próximos dias, e acredito que também a população do Distrito Federal, de andar nos ônibus novos. Esse realmente é um sonho. E, diga-se de passagem, não é encarroçamento como já foi feito aqui, quando se colocava dezenas, centenas de ônibus pintados ali no Eixão. As pessoas pensavam que eram novos e, na verdade, era encarroçamento de velhos chassis com uma carcaça nova. Agora, não. É novo. Tudo novo. Eu acho que essa é a demonstração, efetivamente, de quem quer fazer e de quem faz bem feito.

Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Obrigada, Deputado Chico Vigilante.

Eu gostaria, para fazer as considerações finais sobre a oitiva do Secretário...

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Sra. Presidente, V.Exa. me permite fazer uso, mais uma vez, da palavra?

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Permito.

DEPUTADO EVANDRO GARLA – Sra. Presidente, se V.Exa., depois do Vice-Presidente, puder...

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – É porque, Deputada Celina Leão, o meu raciocínio é mais lento. V.Exa. sabe, não é?

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – V.Exa. não quer que eu fale antes de...

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – Não, porque é rápido. São duas coisas importantes.

Primeiro, Sr. Secretário, o senhor disse – e eu estava ouvindo atentamente – nos seus pronunciamentos, nas suas respostas, que esses grupos que fazem o transporte público, e tal, têm uma força política muito grande e que temos de fiscalizar. A fiscalização é do governo, não é do Parlamento, e não podemos permitir que essa cultura continue. A força maior é do Executivo e dos órgãos fiscalizadores.

Há outro item a respeito do qual o Deputado Chico Vigilante estava falando e sobre o qual disse o seguinte: se colocar mais ônibus, a empresa vai receber mais. Não. A empresa recebe por passageiro. Quanto mais passageiros houver, mais ela recebe. Então, se há muito passageiro, o que o Estado tem de exigir é que se coloque mais ônibus nessas bacias, porque é por passageiro, não por ônibus. Digo



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	33

isso porque o Deputado Chico Vigilante, em sua explanação, disse: "Vai colocar mais ônibus, nós vamos pagar mais". Não. Nós vamos pagar...

(Interrupção fora do microfone.)

DEPUTADO OLAIR FRANCISCO – É. E nós não pagamos pelo ônibus, pagamos pelo passageiro. Correto.

DEPUTADO EVANDRO GARLA – Sra. Presidente, só complementando e parabenizando a fala do Deputado Chico Vigilante, quando S.Exa. afirmou aqui que não existe, em nenhum momento, determinação do Governador Agnelo no sentido de aumentar as tarifas. Então, parabenizo tanto o Governador quanto o Secretário, porque isso é resultado de um trabalho de campanha do próprio Governador, quando disse que não aumentaria o valor, diferentemente do que já aconteceu em outros governos, inclusive do PT, lá em São Paulo. No ano passado, na campanha do Haddad, S.Exa. disse que não aumentaria a passagem. Tanto é verdade que ele bateu, e muito, no Celso Russomanno, dizendo que o trabalho que este faria seria para aumentar a tarifa e que quem pagaria todo esse valor seria a população. O Deputado Celso Russomanno não ganhou devido a esse problema e o Haddad, agora, faz justamente aquilo que ele disse que não iria fazer.

Então, parabenizo o Governador Agnelo Queiroz, que está sendo firme nas suas palavras, dizendo que não vai aumentar a tarifa.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Eu gostaria de encerrar as minhas colocações, e acho que a fala de todos os Parlamentares aqui...

Primeiro agradeço, Secretário, por ter aceitado o convite que lhe fizemos. Acho que o nosso País vive um momento importante, colocado aqui por todos os membros. Não é um momento de cor partidária, não é um momento de política, porque sabemos que vários estados administrados por várias siglas partidárias diferentes estão aí, o pessoal está na rua. Eu acho que isso é um protesto do povo brasileiro, que quer viver uma situação melhor.

E, aí, eu tenho clareza e muita tranquilidade, Secretário, para falar que fui uma Deputada muito atuante. Eu ouvi o Deputado Chico Vigilante falando que V.Exa. foi ameaçado de morte. Eu também! Mas não por defender grupo econômico, e sim por denunciar muitos esquemas de corrupção. Fui injustamente perseguida, muitas vezes, e isso, eu acho, só me fez maior. Cada vez maior.

Eu acredito que, quando estamos amparados pela verdade, quando estamos amparados pelo que é correto, pelo que é ético e pelo que é sério, realmente, nós não temos o que temer. Então, é de cara limpa que eu venho a esta Comissão fazer esse encaminhamento, porque eu acho que isso é função do Legislativo.

Acreditem, nós estamos aqui, falando de uma coisa que mexe com o dia a dia da população brasileira e da população de Brasília. Estamos falando sobre tarifa, uma questão importante que foi abordada aqui. A licitação foi ganha com a maior



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	34

tarifa. Sabemos que talvez haja um subsídio do Governo em alguns trechos. Percebemos que alguns trechos estão mais baratos e outros mais caros. Fazemos um apelo para que esse serviço seja prestado com eficácia.

Não estou aqui a serviço de grupo a, de grupo b ou de grupo c, tanto que V.Exa. fez uma denúncia, e eu acho, como Parlamentar, que nós temos que fazer um convite ao Secretário. Esta Casa não pode ouvir as denúncias e não chamar as pessoas. Então, quero propor aos membros que convidemos também o Wagner, que hoje gerencia esse fundo, para nos dar explicações.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Não. Hoje, quem gerencia o fundo é o Governo. Ele gerenciou até a Fácil ficar com ele.

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – É importante fazer a convocação para mostrar inclusive a imparcialidade. Qual é a minha preocupação hoje? Qual a preocupação da Deputada Celina Leão, do Deputado Evandro Garla, do Deputado Olair Francisco? Primeiro é que as tarifas não aumentem. Esse é o ponto número um. O ponto número dois é que a qualidade do transporte melhore. Sabemos que há uma previsão para ônibus novos e que esses ônibus têm que ter, no máximo, sete anos. Então, ônibus novos no começo, mas fazemos um apelo também: que esses ônibus sejam... É muito papel. Muita coisa, eu não consegui ler. Então, eu não vi, Secretário, se vai haver uma renovação anual de um mínimo de ônibus novos. Senão, daqui a sete anos, haverá uma frota velha do mesmo jeito, como a que existe hoje, que está caindo aos pedaços. É importante deixar isso claro na minha colocação.

Sobre as denúncias, acho importante fazer um esclarecimento, porque falei sobre dois ministérios públicos. Há o questionamento do Ministério Público de Contas, da Procuradora Márcia, e há questionamentos do Ministério Público do Distrito Federal. E o Secretário colocou: "Vamos para a Justiça. Nós sabemos da legalidade e vamos defender na Justiça". É algo que está respondido aqui na Câmara. Mas acho que é muito importante que nós, Parlamentares, não tenhamos medo de realmente enfiar o dedo em determinados debates, até para a minha fala não ficar como a fala de uma Deputada de Oposição.

Eu falava isso com o Secretário Willemann: "Willemann, é a oportunidade que o Secretário tem de fazer o contraditório". Talvez não tenha havido a cobertura de outras imprensas no decorrer das denúncias. Hoje, a imprensa está aqui. Quero, inclusive, agradecer a imprensa que está aqui, fazendo essa cobertura, que dá oportunidade do contraditório. Isso mostra que o Legislativo tem um peso, que quando faz o questionamento ao Poder Executivo, a imprensa se faz presente, dá a cobertura adequada. Nós não vamos falar sobre pontos de vista, pois tenho pontos de vista completamente contrários em algumas questões. Vejo, Secretário, e com muita preocupação, a manutenção de alguns grupos econômicos à frente do transporte público. Foi o que V.Exa. colocou.... Isso foi questionado na Justiça, mas



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	35

veja isso como, talvez, a continuidade desse serviço precário. Quando os grupos econômicos ganham e diminuem a concorrência entre eles, há sempre um grande acordo. Essa é uma preocupação. Não podemos falar que isso vai acontecer, mas há uma preocupação. Duas bacias ganharam o mesmo grupo econômico. Não se pode dizer que a empresa que tinha a mesma estrutura e que foi desmembrada durante o edital de licitação não era o mesmo grupo econômico. Ela era. Ela, talvez, tenha tido interesse, fez o desmembramento... E é isso que está sendo questionado pelo Ministério Público na Justiça.

Quero cumprimentar os trabalhadores que estão aqui e lidam no dia a dia com esses ônibus velhos, caindo aos pedaços. Aqui não há parlamentar contra ou a favor. Estamos aqui a favor do trabalhador. Nós sabemos quantas vezes vocês são xingados aí na rua, sem ter culpa de nada, porque do ônibus cai roda, cai isso, cai aquilo... É risco de vida. Não estamos falando aqui sobre a qualidade de quem usa o transporte, mas do trabalhador que trabalha no transporte público.

A nossa preocupação é de que hoje não façamos uma licitação que crie uma expectativa na população do Distrito Federal. Há hoje uma previsão da diminuição do número de ônibus, porque está explícito isto: uma diminuição. Diminuição de ônibus e aumento da quilometragem. Então, vamos andar mais apertados. Como V.Exa. colocou, aumento da tarifa e manutenção dos mesmos grupos econômicos. Eu acho que essas são as preocupações fundamentais que precisam ser levantadas aqui, nesta manhã, que podemos debater durante o nosso diálogo.

Aqui, há um apelo, Secretário, se algo disso foi identificado durante, acredito agora, esse levantamento de informações que estão sendo feitas, que isso possa ser corrigido, porque eu acho que o pior do Poder Público é realmente falar eu não sabia. Esta Casa faz saber o que está acontecendo: a possibilidade do aumento de tarifa, as pessoas andarem mais apertadas, a diminuição do número de ônibus.

Quando V.Exa. vem como Poder Público... Às vezes, fico indignada. Como os políticos não têm uma política de Estado, porque, se algo foi positivo, foi feito pelo governo a, ou governo b... Eu espero que, se o Governador Agnelo ganhar a eleição, não tenhamos dificuldade nisso, mas qualquer que seja o governador que ganhar a eleição deverá ter um compromisso com o transporte público. Entendemos isso como necessidade de Estado.

Faço essa referência aqui para que isso seja acompanhado de perto, a fim de que essas colocações que eu fiz, Secretário, não aconteçam. Amanhã, a tarifa estará subindo; o pessoal continua com as mesmas reclamações; os ônibus estarão velhos daqui a sete anos de novo... Eu acho que essas ponderações feitas são importantes.

Este Poder aqui se faz presente. Quero agradecer a todos os membros desta Comissão. Aqui, Secretário, não há Deputado da base nem da oposição, pelo menos para alguns Parlamentares, acho que para a grande maioria dos Parlamentares. Nós somos todos Parlamentares que exercemos um papel fundamental. Esta sociedade



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	36

que está hoje na rua gritando, não vai nem reconduzir para o Legislativo aquele Deputado que se furtar do papel de fiscalização.

É algo natural, a fiscalização se faz necessária, as respostas se fazem necessárias, o Judiciário está aí para julgar, o Ministério Público está fazendo o seu papel, os trabalhadores estão levantando a representatividade deles, o Secretário está aqui para trazer as respostas.

Para essas colocações que eu faço no final, pedimos um olhar especial. É como eu coloquei aqui no começo. Não é Deputado jovem que tem perspectiva de poder. É Deputado jovem que quer crescer numa cidade diferente, que quer um transporte público de qualidade. A minha filha é usuária do transporte público. Muitas vezes, a minha filha vai de ônibus para casa, Secretário. No Domingo, ela foi ao Guará arrumar o cabelo. Voltou do Guará e ficou no final da W3, porque não tinha ônibus que a levasse para o Lago Norte. Ela ficou lá quase duas horas, Secretário. Eu não queria que ela fosse ao salão domingo. Eu falei: Não, Bruna. Eu estou trabalhando. "Mãe, eu estou aqui há uma hora e meia, e não passa ônibus para o Lago Norte". É a essa pessoa que eu tenho que disponibilizar. São os meus filhos que estão usando o transporte público.

São nessas colocações, Secretário, que entendemos que há um momento de construção. Quero que todos os trabalhadores que estão aqui, V.Exa. e o Executivo entendam que não queremos achar cabelo em ovo, mas nós não queremos que o transporte continue da forma que está. Nós não vamos aceitar. Esta Casa não vai fazer de conta que está fazendo processo de licitação. V.Exa., acredito, também não está à disposição de não fazer nada, de não trazer uma grande melhora para o transporte público, porque isso é a nossa desmoralização, como homens públicos, como mulheres públicas, como políticos, como gestores e como fiscais. Então, seriam essas as minhas considerações finais que merecem uma reflexão.

Quero passar a palavra a V.Exa., para fazer as considerações finais, agradecer a presença de todos e chamá-los para essa reflexão, para esse acompanhamento, que é permanente, é sério. Eu acho que isso dá a transparência necessária à população que tanto grita na rua.

SR. JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO – Deputada Celina Leão, eu queria agradecer o convite e dizer que não é a primeira vez que vim aqui. Já fui várias vezes ao Legislativo federal, já fui ao Legislativo de outros estados. Eu acho que é muito difícil ser Deputado, ao contrário do que as pessoas acham. Não é uma coisa fácil. Tenho amigos Deputados Federais que – de vez em quando saio com eles – recebem dez telefonemas por minuto, pedindo ajuda etc. O que eu queria dizer é o seguinte: não acredito que ninguém seja melhor que ninguém. Sou um sujeito que tenho um pai rico. Comecei a trabalhar com 16 anos e saí de casa. Nunca recebi uma herança. Sempre trabalhei muito. Já trabalhei em Serra Pelada onde a lei se chamava Major Curió. Já fui, na década de 70, trabalhar em Rondônia. Comi poeira,



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	37

vi gente armada em todas as cidades. Eu tinha me aposentado e abandonado a vida pública por várias razões pessoais, principalmente pela razão remuneratória. Não gosto de ganhar pouco. Quando o Deputado Tadeu Filippelli me pediu que eu desse uma ajuda para trabalhar no programa de governo, eu fui lá ajudar e achei interessante. Muita dificuldade, partidos muito diferentes, visões ideológicas diferentes, mas conseguimos construir uma base e, a partir daí, por surpresa, o Governo Agnelo Queiroz me convidou para um desafio. Esse desafio era fazer essa licitação. Era um desafio que eu achava ser mais fácil, por mais que eu tenha uma quilometragem, calo na mão e dificuldades pelas quais já passei. Acho que ainda estamos no caminho. Entendo que não existe democracia sem oposição e não existe democracia sem questionamento.

Eu gostaria de fazer um registro aqui: Uma das coisas que eu gostaria de dizer é que, independentemente da forma que nós pensamos, uma coisa que a gente não pode abrir mão é do respeito à dignidade de terceiros. Não é porque alguém pensa diferente de mim que ele é mais cidadão, menos cidadão, menos honesto ou mais honesto.

Então, eu quero registrar aqui minha profunda confiança na vida do Sr. Galeno, pois, em seu assentamento funcional, não consta um ato que o desabone ou na vida pessoal e na vida pública dele..., porque ele foi Secretário de Indústria e Comércio e não há nenhum ato que possa denegri-lo. Inclusive, possui condecorações. Eu queria dizer ao Dr. Galeno que fui eu que o escolhi e eu assumi o risco de colocá-lo na Presidência desta comissão e tenho a plena confiança e acompanhei todos os atos que ele fez. Não há nenhum ato feito por ele ou alguma coisa de que ele possa ser acusado. Então, é bom que respeitemos a pessoa humana. Acho muito difícil um trabalhador normal, um funcionário público, desde 1982, ver sua cara estampada todos os dias de manhã. Sou Secretário de Estado, ganho para apanhar, porque não sou obrigado a ser Secretário! Tenho um cargo de confiança do Sr. Governador. Se eu apanhar, faz parte das minhas prerrogativas levar umas pauladas de vez em quando. Mas um trabalhador que um dia serviu a um presidente de empresa, na qual é funcionário de carreira e que, aliás, foi também chefe de gabinete de outros presidentes e que tem uma ficha de vários e vários cargos nomeados pelo Sr. João, pelo Sr. Pedro ou pelo Sr. Manoel, não pode ter sua honra rasgada, porque um dia trabalhou com alguém que teve uma conduta que não era ilibada, porque a conduta dos nossos chefes não é de nossa responsabilidade. Nós nos responsabilizamos por aquilo que nós fazemos.

Então, eu só queria deixar esse registro da minha mais alta confiança nesse senhor que tem servido e confesso o seguinte: Esses últimos dois anos foram muito difíceis. É muito difícil você ter de acordar e correr para ver o que o jornal está inventando e o que você vai ter de provar que não fez. Então, fico feliz de vir ao Legislativo para ser questionado, porque esse processo licitatório foi feito em cima de muito questionamento. Ele mudou muito. Ele foi muito aperfeiçoado por atores da



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	38

sociedade e ele é um anseio da sociedade. Reitero que o Governo Agnelo Queiroz e o Filippelli não têm compromisso com o erro, se amanhã o Judiciário disser que houve alguma coisa de concreto e de substancial que possa botar em cheque alguns dos procedimentos, eu acho que o governo tem de ser o primeiro a admitir, porque ninguém é infalível, mas temos a mais plena convicção de que um edital que passou por 170 questionamentos e que ficou à disposição da sociedade por praticamente um ano e meio ele tem uma consistência ímpar, porque ele foi muito bem feito, com trabalho de técnicos da melhor qualidade.

Deixo a mensagem para os senhores de que os desafios que estão chegando, tanto para nós do Executivo, quanto para os senhores do Legislativo e quanto para os rodoviários e para os usuários de transportes, cada dia será mais difícil. Agora, temos de trocar os ônibus. Temos de garantir o emprego dos trabalhadores e nós temos de garantir uma das coisas mais difíceis que há: informação para o usuário. Informar o usuário é algo muito difícil, porque, muitas vezes, a gente não sabe qual é a dúvida que ele tem. Então, esse será o desafio. E esse desafio não irá acabar nesse governo. Esse desafio vai continuar, porque todo mundo vai ter que um dia de manhã sair de um lugar e ir para outro lugar, quer seja de carro, quer seja de ônibus. E como V.Exa. mesma disse: Existem questões que são de Estado e que a gente precisa... Eu tenho um exemplo aqui nesta cidade que para mim é um dos maiores exemplos de que algo cuidado com a visão de Estado resolve. O Lago Paranoá era uma pocilga e o sistema de despoluição do Lago começou com o Governador José Aparecido de Oliveira, continuou com o Roriz e continuou com o Cristovam. Então, isso não é do governante. O Lago pertence à sociedade e esse Lago está aí hoje, podendo ser usado por todo mundo, as pessoas podem tomar banho nele.

Então, eu fico feliz de ter vindo hoje aqui. Quem quer distorcer a realidade obviamente irá continuar distorcendo a realidade, porque os interesses econômicos nesse processo são muito grandes. Não se impressionem: a coisa vai piorar. Os ataques serão cada vez de nível mais baixo e mais violento. Espero que a gente consiga separar aquilo que é a mais pura vontade de fazer uma coisa melhor daquilo que não passar de um desserviço à sociedade para manter no Poder grupos econômicos escusos, que sempre vilipendiaram em cima do usuário dos transportes coletivos.

Muito obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADA CELINA LEÃO) – Eu quero agradecer o convite a que o Secretário atendeu. Quero agradecer a cada membro que faz parte desta comissão. Secretário, esta comissão é itinerante também, além de fazer as reuniões aqui, nós estamos permanentemente nas cidades, levando a comissão e levando os Parlamentares a ter um contato mais próximo com o cidadão. Nós acreditamos que este Parlamento não pode se furtar ao seu principal papel que é o papel fiscalizatório. Acredito que o papel legiferante, que é de fazer leis, é um papel



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
18 06 2013	10h30min	CAS	39

importante, mas a nossa sociedade já está esgotada com o número de leis, inclusive, que não são cumpridas. Eu acho que o nosso papel de fiscalização engrandece o Parlamentar, faz parte do nosso dia a dia.

Quero agradecer a cada um dos Parlamentares que se fizeram presentes, que questionaram, que ouviram e que vão, Sr. Secretário, como V.Exa. colocou, acompanhar atentamente tudo que está acontecendo. Nós não estamos falando só de uma licitação – é importante deixar claro isso. Estamos falando do dia a dia de milhares de brasilienses que precisam do transporte público. É disso que estamos falando. E aqui ninguém quer prejudicar se realmente nós formos ter uma melhoria na ponta. Se percebermos que há realmente a continuidade de serviços sucateados, aumento de tarifa – que temos colocado aqui – e monopólio dos grupos econômicos, eu acho que este Parlamento tem que se manifestar.

Quero agradecer a presença do Secretário e de toda a imprensa que se faz presente aqui, acompanhando a reunião. Acho que este é um tema importante, é um debate importante, que coloca toda a sociedade a par... É também uma oportunidade que o Secretário tem para colocar o contraditório.

Agradeço a presença de todos vocês.

Muito obrigada. (Palmas.)

Eu gostaria de anunciar que, para os itens da pauta da reunião de hoje, vamos convocar uma reunião extraordinária devido ao avançar da hora.

Nada mais havendo a tratar, está encerrada a 4ª Reunião Ordinária da Comissão de Assuntos Sociais.

(Levanta-se a reunião às 12h46min.)

4

Site Oficial do Advogado Sacha Reck.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Lf' or similar, located at the bottom right of the page.

Guilherme Gonçalves & Sacha Reck ADVOCADOS ASSOCIADOS

Hon. Tit. Informad. Advogados Atuação Conselho

NOTA DE ESCLARECIMENTO SOBRE A REPORTAGEM DA REVISTA VEJA

O Escritório de Advocacia Guilherme Gonçalves & Sacha Reck não está impedido de atuar no processo de licitação no qual parte com a UFRJ. São inúmeras as empresas que também vinculam este escritório ao grupo econômico da empresa Rêis Constantino. O escritório tem situação reconhecida no Brasil na área de contratos de transporte coletivo, já tendo, inclusive, prestado serviços em duas áreas no exterior, nas cidades de Bogotá, na Colômbia, e Lima, no Peru.

Composto por profissionais autônomos, no livre exercício de sua profissão, este escritório não tem contrato de exclusividade com nenhuma empresa do Brasil para consultoria ou advocacia em licitações. Qualquer tentativa de limitar a atuação deste escritório, criando impedimentos inexistentes, representa grave violação do direito constitucional ao livre exercício da profissão, restrição ainda a inapropriado papel dos advogados na defesa dos direitos e garantias individuais de um Estado Democrático de Direito.

E desachata a tentativa de vincular a Promotora Gêia Holman a assessoria prestada pelo escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck na licitação de Brasília. Este escritório atua na capital federal a partir de um contrato firmado pelo Departamento de Desenvolvimento - DDD em 2009, vinculado a um acordo de cooperação técnica com a Secretaria de Transportes do Distrito Federal. Na época, o Governo do Distrito Federal era administrado por um político do Partido Democrático, de oposição ao PT, o que faciliou desconsiderar a ligação de que a empresa deste escritório tenha alguma relação com a menção dada da Casa Civil.

Os usuários do transporte coletivo da Brasília e as empresas interessadas no Estado tem a certeza plena de que o processo de licitação acompanhado por esse escritório transcorreu dentro da maior lisura e transparência. Apesar das más notícias, 160 empregos e ações judiciais movidas por empresas locais do Brasil, que restaram a guarda do monopólio, o Poder Judiciário tem considerado legítimas todas as decisões e atos de licitação.

O escritório realinha que participou como consultor de um processo de licitação que ficou marcado para história e que alçou a capital federal como uma referência nacional para futuras licitações do setor, superando a única imagem atual de um sistema cabotagem monopolizado, com ônibus sucateados, que tinha atingido a população brasileira.

Rua Visconde de Albuquerque 1370, 100 e 101 andar | CEP 00.320-210 | Centro | São Paulo | SP | Fone/Fax: 41.3075-5270

3

1º Resposta do BID.





CBR-2610/2013

Brasília, 12 de julho de 2013.

A Sua Excelência a Senhora
Celina Leão
Deputada Distrital
Câmara Legislativa do Distrito Federal
Praça Municipal, Qd. 02 – Lote 05, 3º andar – Gabinete 14.
70094-902 Brasília-DF

Senhora Deputada,

Com cordiais cumprimentos a Vossa Excelência, em resposta ao ofício 657/2013, informamos que o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID no Brasil possui dois convênios com o Governo do Distrito Federal, que têm como objetivo desenvolver a mobilidade urbana, sendo eles: o Contrato de Empréstimo BR-L1018 (1957/OC-BR), cuja documentação está disponível no endereço eletrônico: <http://www.iadb.org/en/projects/project-description-title.1303.html?id=BR-L1018> e a Cooperação Técnica ATN/OC-11243-BR, cuja cópia encontra-se em anexo. Cabe mencionar que o BID possui contrato com a empresa LOGITRANS no âmbito da referida Cooperação Técnica.

Ressaltamos igualmente que esta Instituição não possui nenhuma relação com o Senhor Sacha Breckwnfeld Reck, nem com o Escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados.

Informamos, ainda, que o BID não participa do Procedimento Licitatório 001/2011-ST e, portanto, não possui competência e informações necessárias para fazer análise sobre eventuais impedimentos no dito certame.

Sendo o que se apresenta, colocamo-nos à disposição para dirimir quaisquer dúvidas necessárias.

Atenciosamente,

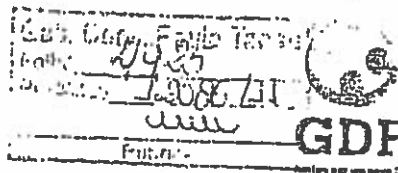
Daniela Carrera-Marquis
Representante do BID no Brasil

Consultorias do Sacha
Reck junto ao GDF.
Parecer TCDF.

Wf



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Gabinete do Secretário



OFÍCIO Nº 591 /2013 - GAB/ST

Brasília, 27 de maio de 2013.

Senhor Presidente,

Reportamo-nos à Decisão n.º 2138/2013, proferida por esse Egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal na Sessão Ordinária n.º 4599, realizada em 16 de maio de 2013, para rogarmos a compreensão dessa colenda Corte de Contas no sentido de autorizar a dilação do prazo, por igual período, para apresentação das alegações relativas aos fatos suscitados nas representações firmadas pela Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Cidadania - Abradec.

Impende destacar que, por intermédio do Ofício n.º 557/2013-GAB/ST, foram solicitadas ao consultor Sasha Brekenfeld Reck informações referentes às denúncias de forma a melhor fundamentar a resposta desta Secretaria.

De tal sorte, ressentimos a necessidade de maior prazo para a consolidação das informações.

Atenciosamente,

Paulo Victor Rada
PAULO VICTOR RADA DE REZENDE
Secretário de Estado - Em exercício

RECEBUELA 27 MAI 16 38 00 006532

Excelentíssimo Senhor
INÁCIO MAGALHÃES FILHO
Presidente do Tribunal de Contas do Distrito Federal - TCDF
Brasília - DF

“Brasília – patrimônio da humanidade”

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441-3406

4



**Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Gabinete do Secretário**



OFÍCIO Nº 677/2013 - GAB/ST

Brasília, 24 de junho de 2013.

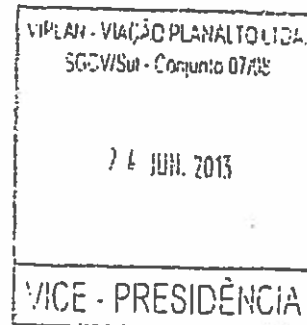
Senhor Vice-Presidente,

Em resposta ao documento recebido nesta Pasta em 27 de maio de 2013, dessa Viação Planalto Ltda - VIPLAN, atinente a solicitação de cópias dos contratos firmados com todas as consultorias que tem auxiliado o trabalho da Comissão Especial de Licitação n.º 01/2011 - ST, esclarecemos que a demanda foi encaminhada a Unidade Especial de Gerenciamento do Programa - UEGP, tendo àquela Unidade informado que esta Pasta não tem nenhum contrato firmado com as empresas insertas no sobredito documento, conforme Memorando n.º 68/2013 - UEGP/ST, em anexo.

Atenciosamente,

Paulo Victor Rada de Rezende
PAULO VICTOR RADA DE REZENDE
Secretário Adjunto de Transportes

Ao Senhor
WAGNER CANHEDO AZEVEDO FILHO
Vice-Presidente da Viação Planalto Ltda - VIPLAN
SGCV/SUL, Conjuntos 07 e 08
CEP 72215-100
Brasília-DF



“Brasília – patrimônio da humanidade”

Gabinete do Secretário GAB/ST
Anexo do Palácio do Buriti, 15º Andar - Sala 1501, Brasília (DF) - CEP: 70.075-900
Telefone: (061) 3441-3421 - fax: (061) 3441-3408 - gabinete@st.df.gov.br
st.gabinete@gmail.com
GAB/ST-19

lf



Guilherme Gonçalves
Sacha Reck

Curitiba, 24 de maio de 2013.

AO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES
SUBSECRETARIA DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

Ref.: Ofício GP nº. 4096/2013 - Representações formuladas pela Associação Brasileira de Defesa do Consumidor Meio Ambiente e Cidadania – ABRADEC, em atendimento à decisão nº. 2138/2013 do TCDF.

Senhor Subsecretário,

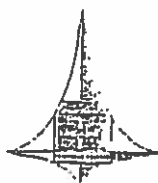
Vimos, por meio desta, requerer seja postulado, ao Tribunal de Contas do Distrito Federal, a prorrogação do prazo para atendimento do Item II da Decisão nº. 2138/2013 - TCDF, em que se determina à Secretaria de Transportes do Distrito Federal – ST/DF a apresentação de manifestação quanto às representações firmadas por Associação Brasileira de Defesa do Consumidor Meio Ambiente e Cidadania – ABRADEC.

Nesta oportunidade, renovamos nossos votos da mais elevada estima e consideração.

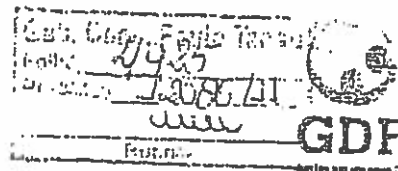
Atenciosamente,

Sacha B. Reck

Sacha Breckenfeld Reck



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Gabinete do Secretário



OFÍCIO Nº 591 /2013 - GAB/ST

Brasília, 27 de maio de 2013.

Senhor Presidente,

Reportamo-nos à Decisão n.º 2138/2013, proferida por esse Egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal na Sessão Ordinária n.º 4599, realizada em 16 de maio de 2013, para rogarmos a compreensão dessa colenda Corte de Contas no sentido de autorizar a dilação do prazo, por igual período, para apresentação das alegações relativas aos fatos suscitados nas representações firmadas pela Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Cidadania - Abradec.

Impende destacar que, por intermédio do Ofício n.º 557/2013-GAB/ST, foram solicitadas ao consultor Sasha Brekenfeld Reck informações referentes às denúncias de forma a melhor fundamentar a resposta desta Secretaria.

De tal sorte, ressentimos a necessidade de maior prazo para a consolidação das informações.

Atenciosamente,

Paulo Victor Rada
PAULO VICTOR RADA DE REZENDE
Secretário de Estado - Em exercício

Excelentíssimo Senhor
INÁCIO MAGALHÃES FILHO
Presidente do Tribunal de Contas do Distrito Federal - TCDF
Brasília - DF

TRIBUTAL DE CONTAS DO DF
27 MAI 16 38 22 004532
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES

“Brasília – patrimônio da humanidade”

Secretaria de Estado de Transportes
Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, sala 1501, Brasília - DF
Telefone: (061) 3441-3406

lf

Guilherme Gonçalves
Sacha Reck

0140

Curitiba, 21 de agosto de 2012.

AO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES
SUBSECRETARIA DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

Ref.: Concorrência 01/2011-ST

Mínuta de resposta ao pedido de esclarecimentos solicitado pela empresa
Expresso Brasília Ltda.

Senhor Subsecretário,

Encaminhamos, a seguir, resposta pertinente ao pedido de
esclarecimentos formulado pela EXPRESSO BRASÍLIA LTDA., referente à
Concorrência nº 01/2011 – ST.

Nesta oportunidade, renovamos nossos votos da mais elevada
estima e consideração.

Atenciosamente,

Sacha B. Reck

Sacha Breckenfeld Reck

GUILHERME GONÇALVES & SACHA RECK ADVOGADOS ASSOCIADOS

Folha nº:	021987
Processo nº:	090.000.455/2010
Rubrica:	<i>if</i> 963 022

W

Orientações: Minuta de Resposta ao Pedido de Esclarecimentos

Expresso Brasília Ltda. – 17.08.2012

1 – Expresso Brasília Ltda., através de seu Vice Presidente, ao final signatário, tendo em vista o Edital de Concorrência nº 1/2011, solicita esclarecimentos quanto ao cálculo de Tarifas Técnicas de cada Lote constante do Edital em pauta, e de conformidade com a Decisão nº 1.581/2012 do Egrégio Tribunal de Contas do Distrito Federal.

O esclarecimento, ora solicitado, é de fundamental importância para elaboração de Proposta Financeira, visto não ser possível conclusão a respeito por meio dos Parâmetros Econômico-Financeiros (Anexo II.11) e Instruções-Planilhas-Formatos de Informações Mínimas (Anexo IV.3) e ainda quanto o Manual de Instruções para elaboração da Proposta Financeira (Anexo IV).

Sem a visualização de preços de componentes, diesel, lubrificantes, pneus, veículos (Chassis e Carroceria) e coeficientes de consumo e fatores de utilização, não há como efetuar-se o cálculo de tarifas técnicas, por lote/bacia, em consonância com a viabilidade econômica e financeira, estabelecida no Edital em referência.

Desta forma e face ao exposto, esta empresa solicita fornecer as informações necessárias através de memória de cálculo descritiva, que resultou nos valores máximos de tarifa técnica estabelecidos no Edital e, sem mais para o momento, certos da atenção de V. Sa. apresenta votos de cordiais saudações.

Resposta: A versão republicada do Edital de Licitação atendeu a todas as exigências impostas pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal, inclusive no que diz respeito à demonstração de viabilidade econômico-financeira da concessão e das tarifas técnicas máximas fixadas no instrumento convocatório. Saliente-se que, especificamente, os parâmetros econômico-financeiros informados no Anexo II.11 foram inseridos no Edital em cumprimento a determinação do



Guilherme Gonçalves Sacha Reck

0143

Tribunal de Contas do Distrito Federal, tendo sido submetidos à apreciação dessa E. Corte, que, posteriormente veio a autorizar o prosseguimento do certame licitatório. A viabilidade econômico-financeira dos contratos licitados está apresentada no Anexo II.11 do Edital. No tocante à elaboração da proposta financeira, não assiste razão ao licitante quando menciona que o Edital carece de dados indispensáveis para tanto. O Anexo IV do Edital de Licitação e seus subanexos fornecem, em nível exaustivo de detalhamento, todos os modelos, itens, formatos e planilhas para que os licitantes formulem as suas propostas e, notadamente, elaborem o estudo de sua viabilidade econômico-financeira. Todas as informações operacionais necessárias aos cálculos financeiros inerentes à formulação das propostas são fornecidas no Anexo II do Edital. Não se olvide que não se trata de licitação com tarifa pré-fixada no Edital de Licitação. É justamente a proposta de tarifa técnica, a ser apresentada pelos licitantes, que será o elemento de julgamento do certame e o parâmetro contratual de equilíbrio econômico-financeiro, especificamente para os vencedores. Portanto, não obstante o Edital forneça exaustivos formatos e modelos de planilhas para a proposta financeira, cabe aos licitantes o preenchimento de tais planilhas e a efetiva elaboração dessa proposta, com base nos preços de insumos, frota e demais fatores específicos de sua organização e perfil empresarial, observadas as demais informações fornecidas no Edital de Licitação. É elementar para um interessado que tenha a efetiva experiência exigida como critério de habilitação no certame conhecer ou pelo menos saber onde consultar os preços de diesel, pneus, frota e demais informações internas básicas de uma empresa que opera transporte coletivo de passageiros.

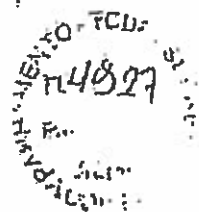
Protocolo	021900
Data: 05/09/2010	
Assinatura	263/222

Parecer TCDF





TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
Secretaria-Geral de Controle Externo
Gabinete



Memorando nº 330/2013 - SEGECEX

Brasília-DF, em 27 de maio de 2013.

Ao: Senhor Secretário de Acompanhamento.
Documento: Representação nº 08/2013-MF (Doc. nº 4402/13).
Assunto: Solicita que a Corte determine à Secretaria de Transportes do DF providências no sentido de anular a Concorrência Pública nº 01/2011. Processo nº 12.086/11.

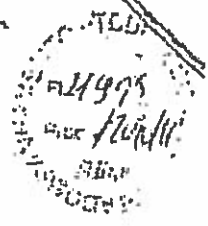
Encaminho a Vossa Senhoria a anexa Representação, para exame e instrução, nos termos da Portaria nº 2772009 e Emenda Regimental nº 35/2012.

Atenciosamente,

Jose Barbosa
JOSÉ BARBOSA DOS REIS
Secretário-Geral de Controle Externo

Documento	junado	ao
Processo nº		

52179311



Ministério Público de Contas do Distrito Federal
Gabinete da Procuradora Márcia Farias

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE CONTAS DO
DISTRITO FEDERAL

Representação n.º 08/2013

À Secretaria-Geral de Controle Externo, observados os
termos da Portaria nº 27/2009 e Emenda Regimental nº
35/2012.
Em, 24.05.2013.
INÁCIO MAGALHÃES FILHO
Presidente

O Ministério Público de Contas, em auxílio ao controle externo da Ad-
ministração Pública, vem respeitosamente oferecer a seguinte

REPRESENTAÇÃO

Indicação de Causas do DF
230116621 004462
SEÇÃO DE CONTROLE EXTERNO

para que o Egrégio Tribunal de Contas adote as providências pertinentes para pro-
cessamento e análise das informações ora encaminhadas, no Processo n.º
12086/11; e ao final determine à Secretaria de Transportes, nos termos do § 6º do
art. 7º e do caput e §1º do art. 49, ambos da Lei n.º 8666/93, providências no sentido
de anular a Concorrência Pública n.º 01/2011, por afronta ao artigo 7º, Inciso I e §2º,
I e II, da Lei n.º 8666/93, ao alegar sigilo e não disponibilizar o orçamento detalhado
e os memoriais de cálculo da revisão dos dados de quilometragem e do tempo esti-
mado de viagens, que definem a tarifa técnica, o que resultou em preços superfatu-
rados. REQUER ainda o MPC/DF a apenação dos responsáveis pelas ilegalidades
descritas, respeitado o direito de defesa;

TRFDF - Ministério Público de Contas
Assessoria Administrativa de Presidência
22/10/13 às 15h37

Wf



Ministério Público do Distrito Federal
Gabinete da Procuradora Márcia Farias

4974
Proc 12086/11
2011

2. Foram publicados no DODF os resultados da licitação para outorga de concessão do serviço básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF); por meio de ônibus, referentes às bacias 2 a 5 (ver Anexo I), estando ainda pendente a bacia 1.

Tabela 1 – Resultados da Concorrência n.º 01/2011:

Bacia	Vencedora	Tarifa (R\$)	Tarifa Máxima (R\$)
2	Viação Pioneira	2,3661	2,5902
3	HP-ITA	2,8026	2,8309
4	Auto Viação Marechal	2,7192	2,7192
5	Expresso São José	2,7093	2,7093

3. Em fases anteriores do Processo n.º 12086/11, denunciou o *Parquet* CERCEAMENTO À COMPETIÇÃO, em razão da ALEGAÇÃO DE SIGILO, pela Secretaria de Transportes, DAS PLANILHAS DETALHADAS E DAS MEMÓRIAS DE CÁLCULO RELATIVAS AO PROJETO BÁSICO. O resultado agora se apresenta, com a baixa competitividade do certame e com as tarifas técnicas vencedoras próximas ao teto fixado no Edital, sendo duas delas coincidentes com a tarifa máxima.

4. Sobre as tarifas, o *Parquet* também alertou que, CASO FOSSEM FIXADAS NO PATAMAR MÁXIMO, IMPLICARIAM TAXA INTERNA DE RETORNO (TIR) DE 12% PARA O CONCESSIONÁRIO VENCEDOR, conforme calculado no Edital, indicando estar esse valor superestimado em relação à TIR máxima de 8,95% fixado no Edital de Curitiba/PR de mesmo objeto, ou ainda a patamares de 6 a 8% para obras de infraestrutura do PAC. Por oportuno transcreve-se o excerto correspondente:

“3º Indício – Da taxa interna de retorno (TIR) superestimada

“20. A própria Secretaria de Transportes, ao apresentar as tarifas técnicas na planilha consolidada à fl. 2351, indica a taxa interna de retorno (TIR) de 12% para o concessionário.

“21. Ora, o Edital da Concorrência n.º 05/2009 (anexo), que trata da licitação de transportes coletivo urbano de passageiros de Curitiba/PR, indica, no item 8.2, TIR máxima de 8,95%. Ou seja, a TIR do Edital do DF é 35% superior à TIR máxima do Edital de Curitiba/PR, indicando estar a tarifa técnica no DF superestimada. No entanto, não é possível estabelecer o grau dessa superestimativa em razão da ausência do memorial de cálculo e da planilha detalhada.

Wf



Ministério Público do Distrito Federal
Gabinete da Procuradora Márcia Farias

114930
17/06/11
11/06/11

Item 8.2 do Edital da Concorrência n.º 05/2009 de Curitiba/PR:

"8.2 A exequibilidade do custo/km médio final proposto deverá ser demonstrada por meio da apresentação do devido fluxo de caixa (ANEXO XII) compreendendo todo o período da outorga (15 anos), nele considerados além de todos os insumos que compõem a planilha, os valores devidos em razão da outorga (item 2.3) é uma Taxa Interna de Retorno - TIR máxima de até 8,95% (oito inteiros e noventa e cinco centésimos por cento) ao ano, não-alavancada (sem consideração de juros e financiamentos)."

"22. Em rápida pesquisa, verifica-se que as obras de infraestrutura do PAC para concessões rodoviárias indicam TIR de 6 a 8%¹, que pode servir de parâmetro para projetos de longo prazo desenvolvidos atualmente. Note-se que a redução da TIR ao longo dos últimos anos decorre da redução da taxa de juros no Brasil (SELIC, CDI, TJLP). Nesse sentido, mesmo a TIR de 8,95% pode estar hoje superestimada, pois o Edital de Curitiba/PR foi elaborado em 2009, quando o patamar das taxas de juros era superior ao atual."

5. Para afastar a referida argumentação, a unidade técnica registrou tão somente entender ser a TIR de 12% "compatível" com a elevada taxa de juros dos últimos anos, sem sequer mencionar os argumentos do Parquet e sem trazer qualquer referência que possibilitasse comparação, *in verbis*:

"47. Em relação à alegação de que a Taxa Interna de Retorno de 12% adotada no procedimento sob análise estaria superestimada, ressaltamos que a TIR reflete a remuneração do capital investido no empreendimento e o mercado é o balizador deste retorno. Em um investimento de longo prazo, como no caso presente, diversas variáveis futuras envolvem as expectativas dos empresários e nos parece que o teto máximo de 12% não se mostra despropositado, face ao recente histórico de taxas de juros elevadas com que convivemos em nosso país nos últimos anos. Dessa feita, opinamos porque não seja acatada a manifestação do Ministério Público."

(destaque nosso)

¹http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/pronunciamentos/palestras/120329_apresentacao_nova_iorque_inglis.pdf

44



Ministério Público de Contas do Distrito Federal
Gabinete da Procuradora Márcia Farias

4431
12086/11

6. Mais, com as vênias devidas, a unidade técnica buscou comparar taxa de juros (supõe-se aquela praticada no mercado) com a TIR de 12%, parâmetro da licitação em foco. Esta última é uma TIR não-alavancada, "aparente", "não real", **NÃO CONSIDERA FINANCIAMENTOS**. Explico. A TIR real, aquela que representa o ganho efetivo do concessionário, deve incorporar **TODOS OS SUBSÍDIOS E VANTAGENS NO FLUXO DE CAIXA, INCLUSIVE AQUELAS DECORRENTES DE FINANCIAMENTO**.

7. Como exemplo, cito o FINAME BNDES PSI (Programa de Sustentação do Investimento), que é uma linha de crédito subsidiada para a aquisição de bens de capital, como máquinas e equipamentos, incluindo ônibus. Em 2009, época da licitação em Curitiba/PR, a taxa era de 7%, conforme Circular n.º 71/09-BNDES (ver Anexo II), sendo hoje de apenas 3% (ver Anexo III).

8. Dessa forma, grosso modo, a alavancagem de capital de terceiro permitida na licitação de Curitiba/PR foi de 1,95%, sendo resultado da subtração da TIR máxima de 8,95% menos a taxa FINAME-BNDES de 7%. Na licitação em foco, a mesma alavancagem alcança 9%, ou 382% superior ao de Curitiba/PR, resultado da TIR máxima de 12%, menos a taxa FINAME-BNDES PSI de 3%. Impõe-se insistir nesse ponto para investigação de possível de superfaturamento.

9. Com o resultado da licitação, podemos estimar a TIR real ao incorporar a taxa FINAME-BNDES PSI no fluxo de caixa das planilhas consolidadas às fls. 5352/6 do Processo n.º 12086/11. Para tanto, utilizaremos o resultado da bacía 4 (planilha no Anexo IV), com tarifa técnica de R\$ 2,7192, além de adotar bases mais conservadoras no financiamento, como taxa de juros de 4% ao ano (3% do BNDES-PSI + 1% de folga para eventuais taxas e custos eventuais) e opção por não financiar o investimento previsto no ano 7 (R\$ 119,7 milhões), previsto no Edital para renovação parcial da frota, o que resultará uma TIR significativamente menor.

10. O fluxo de caixa a seguir é o contido na planilha do Edital para a bacía 4, com previsão de TIR de 12%.

Fluxo de Caixa Original - Bacía 4 (R\$ milhões) (TIR = 12%) (fl. 5355 ou Anexo IV):

Ano 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
(166,9)	35,34	35,34	35,34	35,34	23,14	25,44	(58,36)	34,94	34,94	104,04

11. Para incorporar o financiamento da compra dos ônibus no ano 0, elaborou-se o fluxo de caixa do financiamento, sendo o valor do empréstimo R\$ 131,04 milhões, com amortizações anuais de R\$ 16,16 milhões, durante dez anos.

lf



4931
1206/16

Ministério Público do Distrito Federal
Gabinete da Procuradora Márcia Farias

Hipóteses do financiamento:

- FINAME-BNDES PSI com juros de 4% fixo ao ano (3% + 1% de folga p/ taxas eventuais);
- Investimento em frota no ano 0 = R\$ 145,8 milhões;
- Valor financiável para grandes empresas = 90% do investimento ou R\$ 131,04 milhões
- Prazo de pagamento = 10 anos.

Fluxo de Caixa do Financiamento (juros de 4% aa) (R\$ milhões):

Ano 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
131,04	(16,16)	(16,16)	(16,16)	(16,16)	(16,16)	(16,16)	(16,16)	(16,16)	(16,16)	(16,16)

12. Para obter o novo fluxo de caixa, com a incorporação do financiamento, basta somar o fluxo de caixa original com o do financiamento:

Fluxo de Caixa Resultante = Original + Financiamento (R\$ milhões) (TIR = 40,47%):

Ano 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
(35,86)	18,18	18,18	18,18	18,18	6,98	9,28	(74,52)	18,78	18,78	87,88

13. Portanto, s.m.j., do Fluxo de Caixa Resultante (Fluxo de Caixa Original + Fluxo de Caixa do Financiamento), ou seja, com o financiamento, teremos uma TIR de aproximadamente 40% (ver Anexo V), quase 3,5 vezes a TIR original de 12%.

14. Simulando financiamentos com taxas de 6, 8 e 10% (ver Anexo V), podemos montar a tabela a seguir com as respectivas TIRs:

Tabela 2 – TIRs em função de taxas de juros de financiamento de 90% do investimento no ano 0

Juros do Financiamento	4% aa	6% aa	8% aa	10% aa
TIR	40%	34%	27%	18%

15. Tais resultados, quando confrontados com indicadores atuais, como a SELIC de 7,5%, ou CDI de 7,2%, ou inflação de 6%, ou títulos públicos prefixados de 9,5% (LTNs) e pós-fixados de INPC + 4% (NTNs) (todos valores médios coletados em 21/05/2013), INDICAM O SUPERFATURAMENTO DA TARIFA TÉCNICA, possivelmente decorrente da FALTA DE COMPETITIVIDADE DO CERTAME E DO SIGILO IMPOSTO ÀS PLANILHAS DETALHADAS E AOS MEMORIAIS DE CÁLCULO RELATIVOS AO PROJETO BÁSICO.

49

20

Ministério Público de Contas do Distrito Federal
Gabinete da Procuradora Márcia Farias

16. Cabe anotar que, além das bases conservadoras utilizadas nos cálculos da TIR, não foi incorporado o subsídio previsto na Lei n.º 12715/12, que desonera a folha de pagamento do setor de transporte urbano, com vigência a partir de janeiro de 2013 (Anexo VI), o que elevaria ainda mais a TIR.

17. Ainda sobre o fluxo de caixa apresentado no Edital, o *Parquet*, em fase anterior, questionou os valores de "Depreciação Contábil", por contemplar apenas a depreciação da frota, estando ausentes os valores das depreciações das edificações e dos equipamentos.

18. Em relação a esse ponto, a d. unidade técnica argumentou nos autos que a depreciação das edificações e demais equipamentos poderiam ou não ser incluídos pela situação diferenciada de cada empresa em relação a esses itens, *in verbis*:

"48. Quanto à alegação da ocorrência de valores incorretos de depreciação contábil, ao não levar em consideração a depreciação das edificações, equipamentos e sistema de vigilância, a nossa ver não assiste razão ao pleito ministerial. Cada licitante possui situação diferenciada de edificações, equipamentos e sistemas de vigilância e a nosso ver não haveria como se mensurar tais custos dentro de critérios de razoabilidade, de forma a se chegar a um fator comum de comparação entre os licitantes. Já em relação à depreciação da frota, a comparação entre as licitantes seria equânime e daí a possibilidade de mensuração no procedimento licitatório."

19. Ora, basta compulsar as planilhas às fls. 5352/6 para constatar que as depreciações das edificações e demais equipamentos já constam para efeito de despesa no cálculo do EBIT ou resultado operacional, ou seja, já foram mensuradas e incluídas pela Secretaria de Transporte. Assim sendo, o *Parquet* entende que também devam compor a "Depreciação Contábil", na mesma planilha, e integrar o fluxo de caixa livre. Trata-se de critério técnico, pois se excluídos da depreciação contábil, também deveriam ser excluídos do cálculo do EBIT. Se considerado o entendimento do *Parquet*, a TIR estaria superestimada, de forma indevida, favorecendo a concessionária.

20. Outro ponto alegado pelo Ministério Público no Processo n.º 12086/11, que pode ser aferido nas propostas financeiras e, posteriormente, na execução, diz respeito ao custo com pessoal que, no Edital de Curitiba, representa 58,6% do custo



Ministério Público de Contas do Distrito Federal
Gabinete da Procuradora Márcia Farias

44311

1202/11

operacional, contra 73,3% do Edital em foco, indicando possível inconsistência. Para refutação de irregularidade nessa disparidade, deveria o TCDF ter comparado o piso salarial entre as duas localidades, para composição do custo real de pessoal.

21. Por fim, registra o Ministério Público que A DENÚNCIA APRESENTADA PELA ABRADDEC, objeto de matérias do Jornal de Brasília (Anexo VII), TORNA-SE AINDA MAIS GRAVE SE CONSIDERADO O SIGILO IMPOSTO PELA JURISDIÇÃOADA AO ORÇAMENTO DETALHADO E AO MEMÓRIAL DE CÁLCULO DA REVISÃO DOS DADOS DE QUILOMETRAGEM E DO TEMPO ESTIMADO DE VIAGENS, ESSENCIAIS À ELABORAÇÃO DE PROPOSTAS. Tais dados foram modelados pelo Consórcio Logit/Logitrans.

22. Se se comprovarem verdadeiras as ligações entre o Consórcio, o escritório Guilherme Gonçalves & Sacha Reck Advogados Associados e as empresas Viação Pioneira (Grupo Constantino) e Auto Viação Marechal (Grupo Gullin), os dados sigilosos podem mesmo terem sido repassados a estas empresas favorecendo-as indevidamente. Esse ponto merece cautelosa investigação do E. TCDF.

Conclusão

23. Ao ver do *Parquet*, com as vênias devidas, as falhas apontadas não receberam o devido aprofundamento, justamente em razão da excessiva celeridade que se quis imprimir. Agora, após a licitação, vislumbra-se as consequências de eventuais falhas não saneadas, o que pode afetar todo o processo licitatório, além de comprometer a própria celeridade e a economicidade.

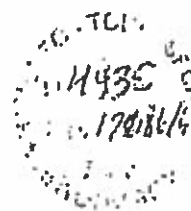
24. Nesse sentido, o *Parquet* já havia destacado as falhas que diretamente compunham a espinha dorsal do Edital de licitação como sendo o cerne dos autos e suas consequências futuras. Por oportuno, transcrevo excertos do Parecer n.º 1118/12-MF (fls. 2626/37), que denotam as impressões em foco:

"31. Dentre os elementos que impediram o cumprimento da diligência, destaca-se o sigilo imposto pela jurisdiçãoada ao orçamento detalhado, o que impossibilitou a aferição da regularidade da tarifa técnica. Sequer é possível saber se a estimativa apresentada implica necessidade de subsídio ou receita para a Administração.

"32. Por motivo assemelhado, qual seja, a ausência do memorial de cálculo da revisão dos dados de quilometragem e do tempo esti-

cl

lf



Ministério Público do Distrito Federal
Gabinete da Procuradora Márcia Farias

mado de viagens, também não foi possível avaliar a conformidade dos novos parâmetros contidos no último Edital.

"33. Inobstante, é de constatar que as alterações foram significativas e impactaram fortemente nos valores das tarifas técnicas e dos investimentos, denotando a materialidade e a relevância dessas análises não realizadas.

"34. Em que pese a importância relativa dos diversos elementos abordados nesta fase, deve-se destacar a essencialidade da tarifa técnica, que, em última instância, definirá a sustentabilidade do modelo proposto, a receita do permissionário ou valor da licitação, a viabilidade econômica, a necessidade de subsídio e de adequações de custos, dentre outros. Nesse sentido, os memoriais de cálculo e o orçamento detalhado, que definem a tarifa técnica, adquirem especial importância relativa, sendo, ao ver do *Parquet*, o cerne dos autos.

"35. Assim, o que causa estranheza ao *Parquet* é o brutal aumento da tarifa técnica de 95,75% neste novo Edital em relação ao anterior. Das modificações efetuadas que impactaram tal tarifa, as mais relevantes parecem ser:

- previsão de 100% de ônibus novos;
- retirada da idade média da frota; e
- alteração da quantidade anual de embarques.

(...)

"39. No novo Edital, essa redução brutal do número de embarques, que chegou a mais de 40% em três lotes, parece ter sido compensada com o significativo aumento de 95,75% do valor da tarifa técnica. Dessa forma, o valor da licitação, ou receita dos futuros concessionários foi mantida, ou melhor, passou de R\$ 6,28 bilhões para R\$ 7,79 bilhões, perfazendo ainda 23,97% de aumento.

(...)

"41. A estimativa grosseira do número de embarques e sua alteração, a ocultação de valores da planilha detalhada e a ausência do impacto das modificações havidas, ao ver do *Parquet*, devem ser objeto de profunda análise da ST e do Tribunal de Contas.

"44. Deve-se ainda ter em mente que o feito define o destino do transporte público para os próximos 10 a 20 anos, para nossos filhos e netos, sendo nocivo e não razoável o excesso de celeridade que se quer imprimir. Impõe-se, portanto, a devida cautela, com análise aprofundada do orçamento detalhado e dos números en-

216



Ministério Público de Contas do Distrito Federal
Gabinete da Procuradora Márcia Farias

4436
17/06/15

volvidos, nos diversos cenários possíveis, não havendo qualquer espaço para a falta de transparência constatada."

25. Portanto, as falhas fulcrais que maculam o Edital são O SIGILO IMPOSTO PELA JURISDICIONADA AO ORÇAMENTO DETALHADO e A AUSÊNCIA DO MEMORIAL DE CÁLCULO DA REVISÃO DOS DADOS DE QUILOMETRAGEM E DO TEMPO ESTIMADO DE VIAGENS. Tais falhas impossibilitaram a aferição da regularidade da tarifa técnica e do número de embarques e, em última instância, do próprio valor da licitação, de R\$ 7,8 bilhões (= tarifa técnica x número de embarques). Conforme já dito, constituem a "espinha dorsal" do Edital.

26. Sob a ótica dos proponentes, tal falta de transparência dificultou a formulação de propostas, em especial, para as empresas que não operam o sistema, possivelmente criando vantagem indevida para os atuais permissivos. NÃO HÁ COMO ESTIMAR O CUSTO OPERACIONAL DE UMA LINHA SEM DADOS E DETALHES SOBRE A MESMA.

27. Corroborando o defendido pelo Perquet, transcreve-se abaixo trecho da Representação do cidadão Sr. Adevandro Pereira da Silva, indicado no §68 da Instrução (fl. 3702) como representante da empresa Vera Cruz, a qual, segundo matéria jornalística (fl. 3711), seria de Araxá/MG (fls. 3322 e 3329):

"Não encontrei nenhuma planilha de custo de formação de tarifa, nem seus memoriais, nem o estudo técnico para a formação das tarifas e pasme, não existe justificativa, para que as tarifas sofressem alteração do edital publicado em 2011, para o de março de 2012 (...)

"PERGUNTEI AO PRESIDENTE DA COMISSÃO DE LICITAÇÃO SR. GALENO, ONDE ESTAVAM OS MEMORIAIS, OS CÁLCULOS, AS PLANILHAS E AS JUSTIFICATIVAS, ESTE ME INFORMOU NA FRENTE DA TESTEMUNHA SR. JOÃO GONÇALVES FERNANDES QUE NÃO EXISTIA NENHUM DESTES DOCUMENTOS NO EDITAL E QUE O EDITAL NÃO HAVIA SIDO FEITO POR ELE, QUE NÃO SABIA NADA DO EDITAL

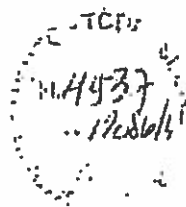
"Ora nobre Corte de Contas, que deveria proteger o bolso público, isso é um absurdo, pois tal informação confirma em gênero e grau o temor exposto pela única pessoa nesta corte que demonstrou temor em tal gravidade, neste caso a Nobre Promotora do MP desta Corte, a Drª. Márcia Farias, que alerta a todos desta gravidade (...)

"Assim, considerando o exposto, na presente Medida Cautelar com pedido liminar, requer sejam estas razões recebidas, especialmen-

W



Ministério Público do Distrito Federal
Gabinete da Procuradora Márcia Farias



te para determinar a suspensão do Procedimento Licitatório apenas pelo tempo necessário para que a comissão especial de licitação apresente as planilhas de cálculo, de dados, de memoriais, e as fundamentações de valores expressos no edital, que serviriam de base para a formação da proposta financeira de eventuais licitantes," (...)
(destaque nosso)

28. Portanto, pelo transcrito, ressamte-se o Sr. Adevandro, ou a empresa Vera Cruz (supostamente de Araxá/MG), da falta dos mesmos elementos já mencionados pelo Parquet, para elaboração de sua proposta financeira, CARACTERIZANDO CERCEAMENTO À COMPETIÇÃO.

29. Em consequência, verificou-se no resultado da licitação a fixação da tarifa técnica no valor máximo, ou próximo. Mais, consoante discomdo nos parágrafos 2 a 16, para a bacia 4, tal tarifa estaria superfaturada ao resultar taxas de retorno reais de 19 a 40% (ver tabela no §11 desta peça), a depender das condições de financiamento, em cenário atual de SELIC a 7,5%, ou CDI a 7,2%, ou Inflação de 6%.

30. Feitas essas considerações, o Ministério Público entende haver irregularidades suficientes a motivar a anulação de todo o certame. Embora na nobre e difícil missão de licitar, pela primeira vez, o transporte público coletivo do DF, a celeridade que se quis imprimir foi em grau excessivo, restando falhas não sanadas que prejudicaram a competitividade e a economicidade, ferindo de morte todo o processo licitatório.

31. Em face do exposto, é a presente REPRESENTAÇÃO para que o e. Plenário determine à Secretaria de Transportes, nos termos do § 6º do art. 7º e do caput e §1º do art. 49, ambos da Lei n.º 8666/93, providências no sentido de anular a Concorrência Pública n.º 01/2011, por afrontar o artigo 7º, inciso I e §2º, I e II, da Lei n.º 8666/93², ao alegar sigilo e não disponibilizar o orçamento detalhado e os

² Art. 7º As licitações para a execução de obras e para a prestação de serviços obedecerão ao disposto neste artigo e, em particular, à seguinte sequência:

I - projeto básico;

(...)

§ 2º As obras e os serviços somente poderão ser licitados quando: ---

I - houver projeto básico aprovado pela autoridade competente e disponível para exame dos interessados em participar do processo licitatório;

II - existir orçamento detalhado em planilhas que expressem a composição de todos os seus custos unitários;
(...)



TGO
4938
12036/16

Ministério Público de Contas do Distrito Federal
Gabinete da Procuradora Márcia Farias

memoriais de cálculo da revisão dos dados de quilometragem e do tempo estimado de viagens, que definem a tarifa técnica, o que resultou em preços superfaturados. REQUER ainda o MPC/DF a apenação dos responsáveis pelas ilegalidades descritas, respeitado o direito de defesa.

Brasília, 22 de maio de 2013.

Márcia Farias
Márcia Farias
Procuradora

§ 6º A infração do disposto neste artigo implica a nulidade dos atos ou contratos realizados e a responsabilidade de quem lhes tenha dado causa.

Art. 49. A autoridade competente para a aprovação do procedimento somente poderá revogar a licitação por razões de interesse público decorrente de fato superveniente devidamente comprovado, pertinente e suficiente para justificar tal conduta, devendo anulá-la por ilegalidade, de ofício ou por provocação de terceiros, mediante parecer escrito e devidamente fundamentado.

§ 1º A anulação do procedimento licitatório por motivo de ilegalidade não gera obrigação de indenizar, ressalvado o disposto no parágrafo único do art. 59 desta Lei.

Wf

Recomendação nº 04/2013 – MPDFT.

lf



CÓPIA

MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL

TERMO DE RECOMENDACÃO Nº 04/2013

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS, por seus Promotores de Justiça signatários, em ofício junto nas Promotorias de Justiça de Defesa do Patrimônio Público e Social, no uso das atribuições conferidas pelo artigo 129, inciso III, da Constituição Federal, c/c art. 6º, inciso XX, da Lei Complementar nº 75/1993;

CONSIDERANDO a necessidade de observância pelos Agentes Públicos dos ditames expressos na Lei nº 8.666/93 – Lei de Licitações e Contratos Administrativos;

CONSIDERANDO que o regime jurídico-administrativo brasileiro está alicerçado em dois princípios fundamentais, a saber, a supremacia do interesse público sobre o privado e a indisponibilidade dos interesses públicos pela Administração, os quais constituem mandamentos nucleares do sistema, disposições fundamentais que se irradiam sobre todas as normas e decisões administrativas, compondo-lhes o espírito e servindo de critério para a exata compreensão e inteligência do sistema, exatamente porque define a lógica e a racionalidade do regime jurídico-administrativo, conferindo-lhe a tônica que lhe dá sentido harmônico;

CONSIDERANDO que o princípio da legalidade decorre diretamente dos princípios da supremacia do interesse público e da



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL
Indisponibilidade do interesse público, o que impõe à Administração Pública que sua atividade e suas decisões somente podem ser exercidas na conformidade da Lei e que, por conseguinte, todo ato administrativo deve ser complementarmente submisso aos ditames legais, seja lei em sentido estrito, seja ato administrativo com conteúdo normativo, como edital de licitação;

CONSIDERANDO que a Lei nº 8.666/93, em seu art. 3º, estabelece que a licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada em estrita observância com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos;

CONSIDERANDO que o princípio da vinculação ao instrumento convocatório (art. 3º, caput, da Lei nº 8.666/93), corolário lógico do princípio basilar da legalidade (art. 37, caput, da Constituição Federal), consubstancia no imperativo de que as regras traçadas para o procedimento licitatório devem ser fielmente observadas por todos os participantes, seja a Administração Pública, seja o concorrente, sendo que se eventual disposição normativa do edital não for respeitada, o procedimento se torna inválido e suscetível de correção na via administrativa ou judicial;

CONSIDERANDO que o Edital de Concorrência nº 01/2011 - ST, que tem por objeto a concessão da exploração do serviço público de transporte básico rodoviário do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros, em seu item 16.1, letra g, dispõe que será vedada a participação de pessoas jurídicas, isoladas ou consorciadas, notadamente quando tiverem o



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL
controle societário e/ou administrativo comuns com outro proponente ou
pessoa jurídica integrante de outro consórcio que concorra em qualquer dos
lotes da licitação em questão;

CONSIDERANDO que a empresa Viação Pioneira Ltda., cujas
sócias administradoras são AURISTELA CONSTANTINO e CRISTIANE
CONSTANTINO FORESTI, a partir de alteração feita no dia 31 de agosto de
2012 no contrato social da sociedade limitada em questão perante a Junta
Comercial do Distrito Federal, sagrou-se vencedora do certame da Bacia nº 2
da Concorrência nº 01/2011 - ST;

CONSIDERANDO que sociedade limitada Expresso União,
conforme certidão obtida perante a Junta Comercial do Estado do Rio de
Janeiro, extraída no mês de abril de 2013, possui como sócios-administradores
as Sras. AURISTELA CONSTANTINO e CRISTIANE CONSTANTINO
FORESTI, juntamente com as seguintes pessoas físicas e jurídicas, que
compõe o mesmo grupo econômico: a) RENPET PARTICIPAÇÕES S/A; b)
EDUARDO CONSTANTINO ALVES; c) BELATRIX PARTICIPAÇÕES S/A; d)
MARIA ZELIA RODRIGUES DE SOUZA FRANCA; e) PAULO SÉRGIO
COELHO; f) JOSÉ EFRAIM NEVES DA SILVA; g) COMPORTE
PARTICIPAÇÕES S/A;

CONSIDERANDO que COMPORTE PARTICIPAÇÕES S/A,
conforme se extrai da certidão simplificada obtida junto a Junta Comercial do
Estado de São Paulo, em 28 de março de 2013, ostenta a seguinte relação de
sócios-administradores: a) JOSÉ EFRAIM NEVES DA SILVA (diretor da Viação
Piracicabana Ltda.); b) JOSÉ MENDES; c) MARIA ZELIA RODRIGUES DE
SOUZA FRANCA (diretora da Viação Piracicabana Ltda.); d) PAULO SÉRGIO
COELHO;



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL

CONSIDERANDO que a empresa BELATRIX PARTICIPAÇÕES S/A é administrada pelas sócias AURISTELA CONSTANTINO e CRISTIANE CONSTANTINO FORESTI, de acordo com a certidão simplificada emitida pela Junta Comercial do Distrito Federal, no dia 2 de abril de 2013;

CONSIDERANDO que a empresa RENPET PARTICIPAÇÕES S/A, igualmente, é administrada pela sra. AURISTELA CONSTANTINO e pelo sr. EDUARDO CONSTANTINO ALVES, conforme certidão simplificada fornecida pela Junta Comercial do Estado de São Paulo, em 28 de março de 2013;

CONSIDERANDO que a empresa Viação Piracicabana Ltda. apresenta o seguinte quadro societário: a) COMPORTE PARTICIPAÇÕES S/A (diretores sr. HENRIQUE CONSTANTINO e sr. JOAQUIM CONSTANTINO NETO), que possui a 99,9% das quotas sociais; b) GUARUS PARTICIPAÇÕES S/A (diretores sra. MÁRIA ZÉLIA RODRIGUES DE SOUZA FRANCA e sr. PAULO SÉRGIO COELHO, ambos sócios-administradores da empresa Expresso União Ltda.);

CONSIDERANDO que as relações societárias acima descritas comprovam que as licitantes Viação Pioneira Ltda. (vencedora da Bacia 2) e Viação Piracicabana Ltda. (licitante da Bacia 1) integram o mesmo grupo de sociedade, isto é, fazem parte dos mesmos agentes econômicos que exploram o serviço de transporte coletivo de pessoas, seja interestadual (Expresso União Ltda.), seja a nível municipal ou distrital (Viação Piracicabana Ltda. e Viação Pioneira Ltda.);

CONSIDERANDO que o Edital da Concorrência n.º 01/2011 - ST estabelece, em seu item 16.1.2, alíneas "g" e "h", que é vedada a



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL

participação de pessoas jurídicas, isoladas ou consorciadas; que exerçam o controle societário e/ou, administrativo em relação a outro licitante ou pessoa jurídica que integre outro consórcio que concorra a qualquer dos lotes da licitação vertente, bem como que participe, direta ou indiretamente, em mais de um consórcio ou simultaneamente, em consórcio e de forma isolada, em bacias distintas,

CONSIDERANDO que os dispositivos editalícios acima referidos tem o escopo de impedir a concentração de todo serviço de transporte público coletivo do Distrito Federal nos mesmos agentes econômicos, ou seja, visam a obstar a dominação do mercado e os efeitos deletérios advindos da posição assumida pelo agente controlador do serviço público em referência;

CONSIDERANDO que a habilitação da empresa Viação Piracicabana Ltda. é flagrantemente ilegal em razão da afronta ao disposto no item 16.1.2, alíneas "g" e "h" do Edital de Concorrência n.º 01/2011 - ST;

CONSIDERANDO que a Administração Pública, em observância ao princípio constitucional da legalidade (art. 37, caput, da Constituição Federal), tem o dever de autotutela de seus próprios atos, impondo-se a anulação dos atos que afrontem a ordem jurídica;

CONSIDERANDO que a decisão, exarada pelo douto Secretário de Estado de Transporte do Distrito Federal que habilitou a empresa Viação Piracicabana Ltda. incorreu em afronta às regras editalícias e aos princípios jurídicos que regem as licitações, eis que a habilitação da empresa em questão, além de afrontar o item 16.1.2, alíneas "g" e "h" do Edital de Concorrência n.º 01/2011 - ST, implica na possibilidade de escolha de proposta menos vantajosa, visto que há sério risco de que haja formação de oligopólio



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
PROMOTORIA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL
no serviço público lícitado, ao mesmo tempo em que contraria os princípios da legalidade, da igualdade, da vinculação ao instrumento convocatório e outros correlatos, conforme reza o art. 3º, *caput*, da Lei n.º 8.666/93;

CONSIDERANDO que constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da Administração Pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade e lealdade às instituições, retardando ou deixando de praticar ato de ofício, nos termos do artigo 11, inciso II, da Lei nº 8.429/92;

CONSIDERANDO que os atos da Administração Pública devem pautar-se em conformidade com os princípios constitucionais de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, conforme determina o art. 37, *caput*, da Constituição Federal;

CONSIDERANDO que ao MINISTÉRIO PÚBLICO compete a defesa da ordem jurídica e dos interesses sociais, por força do artigo 127, *caput*, da Constituição Federal, e artigo 1º, da Lei Complementar nº 75/93;

CONSIDERANDO que incumbe ao MINISTÉRIO PÚBLICO zelar pelo efetivo respeito do Poder Público e dos serviços de relevância pública aos princípios, garantias, condições, direitos, deveres e vedações previstos na Carta Magna, *ex vi* do artigo 129, incisos II e III, da Constituição Federal e artigo 5º, incisos IV e V, da Lei Complementar nº 75/93;

CONSIDERANDO que o Ministério Público, como um dos órgãos legitimados à defesa do patrimônio público, deve sempre atuar buscando a melhor solução, sob todos os aspectos, à proteção do patrimônio público;



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL

RESOLVE

RECOMENDAR

ao DISTRITO FEDERAL, por intermédio da Secretaria de Estado do Transporte do Distrito Federal, na pessoa do Secretário de Estado de Transporte do Distrito Federal, que revogue a decisão que habilitou a empresa Viação Piracicabana Ltda. a participar da licitação para a concessão do serviço básico de transporte coletivo do Distrito Federal, eis que violou o item 16.1.2, alíneas "g" e "h" do Edital da Concorrência n.º 01/2011 – ST.

Na oportunidade, com fundamento no art. 129, inciso VI, da Constituição Federal e art. 8º, Inciso II, da Lei Complementar nº 75/93, os órgãos do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios que esta subscrevem requisitam, no prazo de 7 (sete) dias, relatório minucioso das providências tomadas, acompanhado das provas documentais, a ser entregue na Segunda Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Público e Social, Edifício-sede do MPDFT, sala 209.

Saliente-se que o não atendimento do constante na presente recomendação importará a tomada de medidas judiciais, para imputar-se responsabilidades no âmbito cível, criminal e administrativo.

Brasília/DF, 29 de maio de 2013.

Cláudio João Martins Miyagawa Freire
Promotor de Justiça Adjunto
MPDFT

Procuradoria da Justiça
MPDFT

Ali Taleb Fares
Promotor de Justiça Adjunto
MPDFT

Adriana Maria de Jesus
Promotor de Justiça
MPDFT



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL

RESOLVE

RECOMENDAR

ao DISTRITO FEDERAL, por intermédio da Secretaria de Estado do Transporte do Distrito Federal, na pessoa do Secretário de Estado de Transporte do Distrito Federal, que revogue a decisão que habilitou a empresa Viação Piracicabana Ltda. a participar da licitação para a concessão do serviço básico de transporte coletivo do Distrito Federal, eis que violou o item 16.1.2, alíneas "g" e "h" do Edital da Concorrência n.º 01/2011 - ST.

Na oportunidade, com fundamento no art. 129, inciso VI, da Constituição Federal e art. 8º, inciso II, da Lei Complementar nº 75/93, os órgãos do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios que esta subscrevem requisitam no prazo de 7 (sete) dias, relatório minucioso das providências tomadas acompanhado das provas documentais, a ser entregue na Segunda Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Público e Social, Edifício-sede do MPDFT, sala 209.

Sallente-se que o não atendimento do constante na presente recomendação importará a tomada de medidas judiciais, para imputar-se responsabilidades no âmbito cível, criminal e administrativo.

Brasília/DF, 29 de maio de 2013.

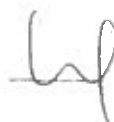
Cláudio João de Almeida Munguá Freire
Promotor de Justiça Adjunto
MPDFT

Cláudio João de Almeida Munguá Freire
Promotor de Justiça
MPDFT

Adriano Tadeu Flores
Promotor de Justiça Adjunto
MPDFT

Adriano Tadeu Flores
Promotor de Justiça
MPDFT

Parecer MPDFT.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Laf' or similar, located at the bottom right of the page.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
SEGUNDA PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL
EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DE DIREITO DA QUINTA VARA
DA FAZENDA PÚBLICA DO DISTRITO FEDERAL

Processo n.º 2013.01.1.095116-7

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS, por seu Promotor de Justiça Adjunto signatário, com fundamento nos artigos 127, *caput*, e 129, inciso II, da Constituição Federal, e no artigo 82, inciso II, *in fine*, do Código de Processo Civil, vem perante Vossa Excelência, exarar a seguinte:

**MANIFESTAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO EM PEDIDO DE
ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS DA TUTELA EM PEDIDO DE AÇÃO
ANULATÓRIA DE LICITAÇÃO**

A presente ação anulatória, com pedido de tutela antecipada, ajuizada pela VIACÃO PLANALTO LTDA - VIPLAN, tem por objeto a anulação da Concorrência nº 01/2011 - SMDIC, de licitação para a concessão de serviço básico de transporte público coletivo do Distrito Federal - SMDIC.

3
SPL 80 00562 /15-Folha Nº 000055

MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
SEGUNDA PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO
com o que a parte autora possa novamente participar de certame sem a presença
das irregularidades constatadas no curso da licitação em referência (fls. 02/41).

O MM. Juiz oficiante abriu vista dos autos para o Ministério
Público, tendo em vista a natureza coletiva da causa de pedir deduzida na inicial
(fls. 514).

O Ministério Público, na qualidade de *custus legis*,
manifestou-se no sentido de que a parte autora fosse intimada para emendar a
petição inicial, uma vez que as fls. 06 da exordial está inteligível, bem como
pugnou pela intimação do Distrito Federal para que se manifeste acerca do pedido
de antecipação dos efeitos da tutela (fls. 516).

As fls. 517/518, emenda à inicial nos termos da manifestação
acima referida.

Em seguida, a parte autora requer a juntada do interior teor
da inicial devidamente corrigida, bem como pugnou pela apreciação do pedido de
antecipação dos efeitos da tutela (fls. 521/562).

Após, os autos vieram ao Ministério Público para
manifestação.

REQUERIMENTO DE CONCESSÃO DE LIMINAR PARA SUSPENDER A

O requerimento de concessão de liminar para suspender a
execução dos contratos assinados pela Secretaria de Estado de Transportes do
Distrito Federal e as empresas vencedoras da Concorrência n.º 01/2013 - S1/DI
merece ser concedido, uma vez que estão devidamente preenchidos os requisitos

MINISTERIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
SEGUNDA PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO DO DF

da verossimilhança das alegações e da existência de fundado receio de dano irreparável, principalmente e de maneira reflexa para toda a sociedade do Distrito Federal.

É cediço que a tutela liminar consubstancia medida de natureza antecipatória de alguns dos efeitos pretendidos pela tutela judicial deduzida no pedido principal, de modo a assegurar o direito fundamental ao acesso à Justiça adequada e efetiva (art. 5º, inciso XXXV, da Constituição Federal).

Nessa toada, o art. 273 do Código de Processo Civil traduz uma resposta da legislação infraconstitucional ao imperativo constitucional de conferir ao jurisdicionado um processo civil capaz de conferir tutela jurisdicional adequada e efetiva dos direitos levados à apreciação do Poder Judiciário.

Feitas essas considerações preliminares e constatadas a verossimilhança das diversas irregularidades narradas na petição inicial por intermédio dos documentos instrutórios, verifica-se que há fundado dano irreparável caso as empresas que 'venceram' a Concorrência n.º 01/2011 - ST/DF comecem a operar o sistema básico de transporte coletivo do Distrito Federal (art. 271, inciso I, do CPC), porquanto o art. 49, § 2º da Lei n.º 8.666/93 dispõe que a anulação da licitação induz à do contrato, ou seja, mesmo que celebrado o contrato, resta este comprometido pela invalidação do procedimento licitatório, que produz efeitos *ex tunc*, tendo em vista o vínculo lógico-jurídico existente entre a licitação e o contrato administrativo.

Na hipótese de anulação do certame em virtude dos vícios causáveis arrolados na exordial, impõe-se a anulação dos contratos entabulados

MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
DISTRITO PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL

quanto o Poder Público e as empresas então concessionárias do serviço público de transporte coletivo e, por conseguinte, o Estado, será obrigado a indenizar os valiosos investimentos feitos pelas empresas, como financiamento dos ônibus, rescisão de contratos de trabalho, construção de garagens nos termos do edital etc., nos termos do art. 59, parágrafo único da Lei n.º 2.666/93.

Deveras, a população do Distrito Federal suportará as indenizações advindas da anulação da Concorrência n.º 01/2011 - ST/DF, que atingirão cifras milionárias, ou até bilionárias, a depender da época em que for decretada a nulidade, as quais poderiam ser aplicadas em serviços públicos essenciais para a sociedade, como saúde e educação.

No que tange à responsabilidade civil do Estado em razão da anulação de contratos motivada por nulidades ocorridas no procedimento licitatório, cumpre colacionar as lições de Marçal Justen Filho:

"[...] O reconhecimento da nulidade impõe como dever o desfazimento de todos os atos; isso não significa a ausência de responsabilidade por perdas e danos produzidas pela conduta dos agentes da Administração Pública. O particular não pode exigir a manutenção do ato nulo ou o respeito a seus efeitos. Mas pode pleitear que a Administração responda pelos efeitos nocivos da conduta viciada. A prática de atos viciados produz a responsabilidade civil do Estado". [1].

Assim, há fundado receio de lesão irreparável ao erário estatal caso as empresas comecem operar o sistema de transporte público e a

SPL Nº 00000 /15-Folha Nº 00000

decisão seja posteriormente anulada em virtude das nulidades absolutas aqui mencionadas.

Com efeito, caracterizado requisito do fundado receio de dano irreparável para a parte autora e indubitavelmente, porém não menos importante, para a sociedade brasiliense, é imperiosa a concessão da tutela jurisdicional por intermédio de decisão interlocutória de natureza preventiva e célere, máxime porque o direito difuso da sociedade do Distrito Federal à higidez do patrimônio público depende da técnica processual em apreço.

Não bastasse, eventual demora no julgamento do processo poderá agravar sobremaneira dano experimentado pela sociedade, bem como inviabilizar a prestação jurisdicional pretendida em virtude do risco de consolidação de uma situação fática ilegal no serviço público de transporte coletivo do Distrito Federal.

No que concerne ao requisito da verossimilhança das alegações, os documentos que instruem a petição inicial são idôneos a comprovar as irregularidades apontadas, a saber, a) participação ativa de extraneus (advogado particular estranho à Comissão Especial de Licitação) no julgamento das habilitações, respostas a recursos e julgamento das propostas financeiras, em suposta consultoria jurídica e sem qualquer contrato direto com a Administração Pública, em verdadeira substituição fática aos membros da Comissão Especial de Licitação; b) afronta ao item 16.12, alíneas "e" e "f", do Edital de Licitação nº 01/2011 - ST/DF, em razão da habilitação e contratação de empresas do mesmo grupo econômico; c) possível favorecimento a empresa Auto Viação Marechal Ltda.; d) possível vício na constituição do Consórcio FPELTA

MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
SEGUNDA PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO

b) supressão do prazo recursal das licitantes, nos termos do art. 109, inciso I, da Lei n.º 8.666/93.

Impende assinalar que tais irregularidades serão objeto de manifestação pormenorizada, eis que impera a cognição sumária nas hipóteses de urgência e de perigo de dano irreparável ou de difícil reparação (juízo de verossimilhança), visto que, *in casu*, a antecipação dos efeitos da tutela objetiva assegurar a viabilidade da realização do direito invocado.

Não obstante, a suspensão da execução dos contratos deve se limitar às empresas que ainda não começaram a executar o serviço público de transporte coletivo do Distrito Federal, eis que interrupção imediata dos serviços prestados pelas empresas já ingressaram acarretará na descontinuidade do serviço público e prejuízo para os usuários que utilizam tal parte do sistema (art. 6º, § 1º, da Lei n.º 8.987/95, e art. 22, *caput*, do Código de Defesa do Consumidor).

Por derradeiro, cainha assinalar que os efeitos da tutela antecipada vertente são reversíveis, uma vez que a suspensão da execução dos contratos assinados pelo Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de Transportes, e as empresas 'vencedoras' do certame pode revogado ou alterada no curso do processo (art. 273, § 2º, do CPC).

DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, o **MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS** manifesta-se no sentido de que a antecipação dos efeitos da tutela seja deferida para suspender a

MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
SEGUNDA PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL

execução dos contratos firmados entre o Distrito Federal e as empresas
relativas à adjudicação do objeto da Concorrência n.º 01/2004 - SEDF e
ainda não estão operando o sistema de transporte público coletivo do
Distrito Federal, uma vez que presentes os requisitos da verossimilhança das
alegações e do perigo de dano irreparável, nos termos dos arts. 273, caput e
inciso I, e 461, § 3º, ambos do Código de Processo Civil.

Por oportuno, pugna pela juntada dos documentos em anexo,
com fundamento no art. 33, inciso II, do Código de Processo Civil.

É a manifestação.

Brasília/DF, 23 de julho de 2013.

CLÁUDIO JOÃO MEDEIROS MIYAGAWA FREIRE
Promotor de Justiça Adjunto

Assunto: Distribuição do Requerimento nº 562/15.

Autoria: Deputados(a) Celina Leão, Raimundo Ribeiro, e outros.

Ao SPL para indexações, em seguida a Secretaria Legislativa para atendimento no art. 72 do Regimento Interno.

Em 07/05/15



MARCELO FREDERICO M. BASTOS

Matrícula 13.821

Secretario Legislativo

Substituto