

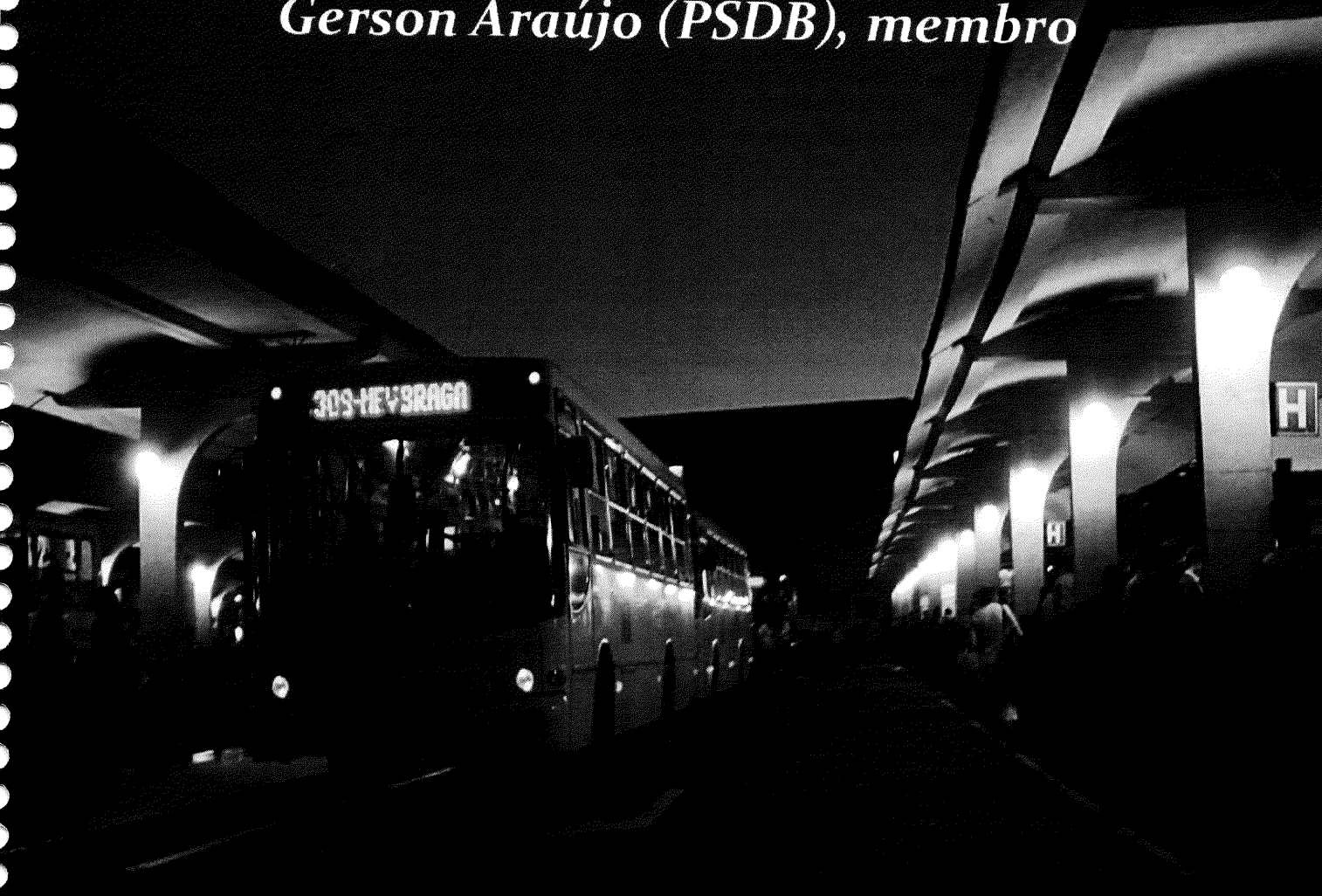
# CEI DO TRANSPORTE COLETIVO

*Portaria 35/2009  
Relatório Final*



## *Composição*

*Joel Garcia (PDT), presidente*  
*Roberto da Farmácia (PTC), vice-presidente*  
*Rodrigo Gouvêa (PRP), relator*  
*Tito Valle (PMDB), membro*  
*Gerson Araújo (PSDB), membro*



### *Observadores Externos*

*Dr. Adauto de Almeida Tomaszewski ( PUC Londrina)*

*Dr. Rodrigo Brum (OAB Londrina)*

### *Assessoria Jurídica*

*Professor Doutor*

*Jônatas Luiz Moreira de Paula*

### *Revisão Ortográfica*

*Professor Heleomar Gonçalves*

### *Depoimentos*

*Alex José Luciano*

*Cristiane da Silva Felício*

*Edgard Cortes Figueiredo*

*Francisco Henrique Francovig*

*Gildalmo de Mendonça*

*João Batista da Silva*

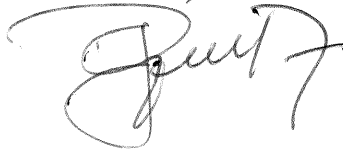
*Mauro Yamamoto*

*Sandro Roberto Boldieri*

*Wilson Maria Sella*

*Wilson Santos de Jesus*

- A Ordem do Dia da  
próxima sessão, em 4/8/2009




1

# COMISSÃO ESPECIAL DE INQUÉRITO

– Portaria nº 35/2009 –

## RELATÓRIO FINAL

PUBLICADO NO JORNAL OFICIAL	
Em: 23.7.2009	Edição nº 1113
Caderno Único Fls. 2 a 4	
	
Departamento Legislativo	

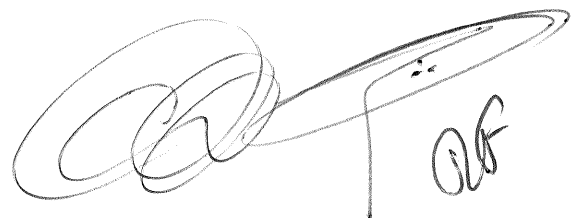
**Ementa:** Comissão Especial de Inquérito. Transporte coletivo municipal urbano. Investigação dos itens de composição da planilha de custos da tarifa do transporte coletivo municipal urbano. Relatório final. Provas obtidas. Medidas saneadoras. Conclusão.

**Vereadores Integrantes da Comissão Especial de Inquérito:** Joel Garcia (presidente), Roberto Fortini (vice-presidente), Rodrigo Gouvêa (relator), Gerson de Araújo e Tito Valle (membros).

**Forma legal de constituição:** Criada por meio do requerimento substitutivo nº 01/2009 ao requerimento (original) nº 096/2009, que atendeu aos aspectos de formalidade, admissibilidade e legalidade (em consonância com o artigo 78, parágrafos 1º, 2º e 3º da Resolução nº 6, de 1º de julho de 1993 - Regimento Interno da Câmara Municipal de Londrina); e nos termos do parágrafo 3º do artigo 58 da Constituição Federal; do parágrafo 3º do artigo 62 da Constituição Estadual; e do parágrafo 3º do artigo 25 da Lei Orgânica do Município de Londrina; corroborado pelo parecer nº 006/2009 (de 10/02/2009) da Procuradoria Jurídica do Legislativo Municipal e aprovado por unanimidade pelo Plenário deste Parlamento, sendo iniciada pela Portaria nº 35, de 18/02/2009, da Presidência da Câmara Municipal de Londrina.

Retirado de  pauta  
 tramitação  
 por tempo indeterminado  
 por 01 sessões.  
 \_\_\_\_\_  
 em definitivo.  
Em: 06/08/2009

Presidente  

### Reuniões da Comissão Especial de Inquérito

**26.2.2009** – Instauração da Comissão Especial de Inquérito e análise do cronograma dos trabalhos.

**27.2.2009** – Reunião de trabalho para definir a participação de observadores da OAB e da PUC para acompanhar os trabalhos e as primeiras oitivas.

**6.3.2009** – **Testemunha:** Wilson dos Santos de Jesus (Diretor de Transporte da CMTU) e Cristiane da Silva Felício (funcionária da CMTU e responsável pela planilha).

**13.3.2009** – **Testemunha:** Alex José Luciano e Sandro Roberto Boldieri (funcionários da CMTU responsáveis pela planilha).

**20.3.2009** – **Testemunha:** Wilson dos Santos de Jesus (Diretor de Transporte da CMTU) e Cristiane da Silva Felício (funcionária da CMTU e responsável pela planilha).

**17.4.2009** – **Testemunhas:** Edgard Cortes Figueiredo e Mauro S. Yamamoto (ex-Diretor-Presidente da CMTU).

**27.4.2009** – **Testemunhas:** Mauro S. Yamamoto (ex-Diretor-Presidente da CMTU).

**11.5.2009** – **Testemunhas:** Gildalmo de Mendonça e Francisco Henrique Francovig.

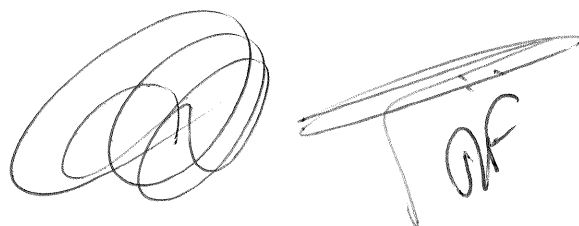
**29.5.2009** – **Testemunhas:** João Batista da Silva (Presidente do SINTTROL) e Wilson Maria Sella (ex-Diretor-Presidente da CMTU).

**13.7.2009** – Divulgação de relatório parcial.

**Reuniões técnicas com assessorias e colaboradores convidados e convocados:**

**2, 6, 20, 30 de março; 3, 13, 17, 22, 29 de abril; 4, 8, 18, 15 de maio; 2, 5, 8, 9, 15, 17, 19, 22, 26, 29 de junho e 1º, 3, 6, 8, 10, 13, 15, 17, 18, 19 e 20 de julho.**

**21.7.2009** – Apresentação do relatório final.





## **CONSIDERAÇÕES INICIAIS**

### **DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS DA CEI**

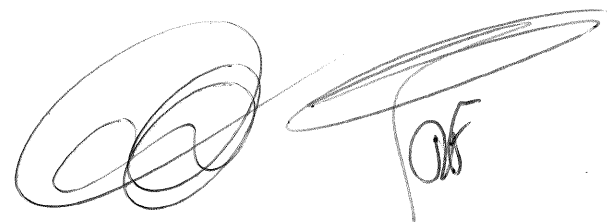
#### **1. Das prerrogativas e dos efeitos do relatório da CEI.**

Preliminarmente, há advertir sobre a possibilidade do poder de investigação do Poder Legislativo. Luis Roberto Barroso leciona que:

“(…) é de assinalar-se que a atividade dos órgãos legislativos não se esgota na função de legislar. Desde suas origens, integram a substância da atuação do Parlamento funções de tríplice natureza: legislativa, por certo, mas também a representativa e a fiscalizadora. Aliás, com a crescente hegemonia do Executivo no processo legislativo pela iniciativa reservada, pela sanção e veto, e pela edição de atos com força de lei, a ênfase da atuação do Legislativo tem recaído, efetivamente, na fiscalização, isto é, na investigação e no controle dos atos do Poder Público.

Um dos instrumentos pelos quais o Legislativo exerce seus poderes de fiscalização e controle é a instituição de comissões de parlamentares de inquérito. Desde os primórdios do constitucionalismo moderno, na Inglaterra, passando pelas experiências francesa e norte-americana, reconhece-se ao Parlamento, embora sem previsão explícita em qualquer norma, o poder de organizar-se em comissões para apurar fatos relativos aos negócios públicos. No Brasil, nem a Constituição do Império, de 1824, nem a primeira Carta Republicana, de 1891, contemplaram a possibilidade de criação de tais comissões. Nada obstante, em ambos os períodos elas foram nomeadas pelas Câmaras.

Presente em mais de um dispositivo da Constituição de 1934, o tema ingressou no direito positivo brasileiro. Ausente na Carta outorgada de 1937, as Constituições de 1946, 1967-69 e 1988



voltaram a dele tratar de forma expressa". BARROSO, Luís Alberto. *Temas de Direito Constitucional*. Rio de Janeiro-São Paulo: Renovar, 2001, p. 97-98.

Daí um dos grandes especialistas em comissões especiais de inquérito afirmar que:

**"O poder de investigar não é um fim em si mesmo, mas um poder instrumental ancilar relacionado com as atribuições do Poder Legislativo."**

Soares, José Ribamar Barreiros. *O que faz uma CPI - Conhecendo o Legislativo*. Cap. *Quem controla a comissão parlamentar de inquérito*. p. 53-54. Câmara dos Deputados – Coordenação de Publicações, 2004.

Essa função orgânica do Poder Legislativo em investigar os atos do Poder Executivo decorre de expressa autorização da Constituição Federal, cujo artigo 49, X, diz que é competência exclusiva do Parlamento *fiscalizar e controlar, diretamente, ou por qualquer de suas casas, os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta*.

E reitera o artigo 58, § 3º, da Constituição Federal, que *as comissões parlamentares de inquérito terão poderes de investigação próprio das autoridades judiciais, além de outros criados especialmente, cujas conclusões serão encaminhadas para o Ministério Público promover a responsabilidade civil ou criminal dos infratores*.

Nesse diapasão, tem-se como adequado ao caso concreto, a seguinte lição do Supremo Tribunal Federal, acerca do poder investigatório de uma CPI:

**"O Parlamento recebeu dos cidadãos, não só o poder de representação política e a competência para legislar, mas, também, o mandato para fiscalizar os órgãos e agentes do Estado, respeitados, nesse processo de fiscalização, os limites materiais e as exigências formais estabelecidas pela Constituição Federal. - O direito de investigar - que a Constituição da República atribuiu ao Congresso Nacional e às Casas que o compõem (art. 58, § 3º) - tem, no inquérito parlamentar, o instrumento mais expressivo de concretização desse relevantíssimo encargo constitucional, que traduz atribuição inerente à própria essência da instituição parlamentar"**.

MS nº 24831/DF, Tribunal Pleno, rel. Min. Celso de Mello, j. 22/06/2005.

Neste pensamento podemos reafirmar que a Câmara Municipal de Londrina (PR) cumpriu a prerrogativa constitucional fundamental conferida ao Poder Legislativo, que é fiscalizar as ações do Poder Executivo, lembrando que todos os trabalhos e atos estão cobertos pela garantia constitucional de imunidade parlamentar.

Para o pleno exercício do poder investigatório, a inviolabilidade material ou imunidade absoluta é a proteção em razão do ofício, estipulada nas seguintes legislações:

Constituição Federal de 1988 em seu art. 29, VIII:

*"inviolabilidade dos Vereadores por suas opiniões, palavras e votos no exercício do mandato e na circunscrição do Município."*

Lei Orgânica do Município de Londrina em seu artigo 20:

*"Os vereadores são invioláveis por suas opiniões, palavras e votos no exercício do mandato e na circunscrição do Município."*

A doutrina reafirma este entendimento:

*"No caso registrado na Constituição, busca-se preservar a independência do Poder Legislativo, ensejando aos seus representantes ampla liberdade para emitir opiniões, palavras e proferir votos."*

Luiz Vicente e Costa Cernicchiaro e Paulo José Costa Júnior. *Direito Penal na Constituição*. 3ª ed. RT 1995.

Dado os instrumentos que permitem a fiscalização e asseguram a independência e autonomia dos parlamentares componentes da comissão de investigação, há que deitar sobre o tema do efeito vinculativo que as conclusões deste relatório impõe ao Poder Executivo Municipal.

Ciente de que os poderes de uma CEI são amplos, mas não irrestritos. Não poderá intervir na autonomia das entidades privadas, mas certamente poderá interferir nos negócios que essas celebram com os órgãos públicos municipais.

Handwritten signature and initials in black ink, consisting of a large, stylized signature followed by the initials 'JCF'.

Igualmente não poderá a CEI substituir a atuação de outros órgãos do Poder Público Municipal. Mas certamente poderá apresentar medidas saneadoras em vista das ilegalidades constatadas nas ações e omissões desses órgãos públicos municipais.

Não admitir isso seria o mesmo que negar a possibilidade do Parlamento investigar o Poder Executivo. Até porque, ensina Luís Roberto Barroso, as comissões parlamentares de inquérito devem cingir-se à esfera de competência do Parlamento ao qual está vinculado (BARROSO, Luís Alberto. *Temas de Direito Constitucional*. Rio de Janeiro-São Paulo: Renovar, 2001, p. 105).

Ou seja, como a Câmara Municipal de Londrina é competente para legislar sobre o serviço público de transporte coletivo municipal e sobre o órgão que irá planejar, gerenciar, fiscalizar e executar o sistema de transporte coletivo municipal, nada mais natural verificar a constitucionalidade das medidas saneadoras adiante apresentadas, porque se encaixam adequadamente dentro dos limites que uma CEI deva ter.

Em síntese, é a lição de Manoel Gonçalves Ferreira Filho:

“As comissões de inquérito constituem um recurso para tornar mais efetivo e rigoroso o controle que é deferido aos parlamentares **sobre toda a máquina estatal**”.

FERREIRA FILHO, Manoel Gonçalves. *Comentários à Constituição Brasileira de 1988*. Volume II. São Paulo: Saraiva, 1992, p. 71.

Também não se justifica qualquer alarde por setores Executivo Municipal a respeito do poder investigatório da CEI. Já havia advertido o STF que:

“A comissão parlamentar de inquérito se destina a apurar fatos relacionados como a administração, Constituição, art. 49, X, com a finalidade de conhecer situações que possam ou devam ser disciplinadas em lei, ou ainda para verificar os efeitos de determinada legislação, sua excelência, inocuidade ou nocividade. Não se destina a apurar crimes nem a puni-los, da competência dos Poderes Executivo



e Judiciário; entretanto, se no curso de uma investigação, vem a deparar fato criminoso, dele dará ciência ao Ministério Público, para os fins de direito, como qualquer autoridade, e mesmo como qualquer do povo.

(...)

Se a comissão parlamentar de inquérito não tivesse meios compulsórios para o desempenho de suas atribuições, ela não teria como levar a termo os seus trabalhos, pois ficaria à mercê da boa vontade ou, quiçá, da complacência de pessoas das quais dependesse em seu trabalho. Esses poderes são inerentes à comissão parlamentar de inquérito e são implícitos em sua constitucional existência. Não fora assim e ela não poderia funcionar senão amparada nas muletas que lhe fornecesse outro Poder, o que contraria a lógica das instituições”.

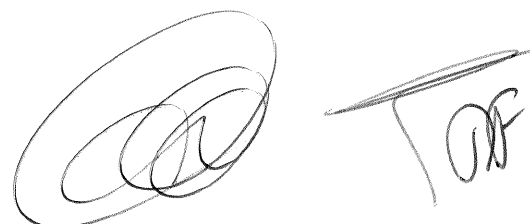
HC nº 71039, Tribunal Pleno, rel. Min. Paulo Brossard, j. 07/04/1994.

Tal lição se aplica como uma luva ao caso concreto, bastando recordar que se trata de investigação sobre uma empresa da administração pública indireta responsável pelo serviço de transporte coletivo urbano municipal.

E as medidas saneadoras propostas pelo relatório, se aprovadas pelo Plenário da Câmara Municipal de Londrina, impõem ao plenipotenciário do Poder Executivo Municipal, bem como à Procuradoria Geral do Município e à CMTU, uma série de atividades a serem desenvolvidas.

Não havendo esse atendimento, incorrerá o administrador público às sanções da Lei de Improbidade Administrativa (Lei nº 8.429/92), porque ela é aplicada não só à administração pública direta, como à entidade criada por patrimônio público com participação em mais de 50% do seu capital (art. 1º), como é o caso da CMTU.

Também cumpre apenas lembrar que de acordo com o artigo 10, incisos I, II, IV, V, VII, X e XIV, da Lei de Improbidade Administrativa (Lei nº 8.429/92), configura-se, respectivamente, como ato de improbidade administrativa facilitar ou concorrer por qualquer forma para a incorporação ao patrimônio particular; ou para utilizar bens, rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial, de pessoa física ou jurídica; de bens, rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial das entidades da administração pública direta ou indireta; ou ainda permitir ou facilitar a



alienação, permuta ou locação desses bens, da qual o Município de Londrina possui mais de 50% de seu capital; ou ainda permitir ou facilitar a aquisição, permuta ou locação de bem ou serviço por preço superior ao de mercado; ou ainda frustrar a licitude de processo licitatório ou dispensá-lo indevidamente; ou ainda agir negligentemente no que diz respeito à conservação do patrimônio público; ou ainda celebrar contrato ou outro instrumento que tenha por objeto a prestação de serviços públicos por meio da gestão associada sem observar as formalidades previstas na lei.

Além disso, cumpre advertir que também é ato de improbidade administrativa, segundo o artigo 11, da Lei nº 8.429/92, aquele que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições.

Por fim, custa advertir que o artigo 4º da Lei de Improbidade Administrativa prescreve que *os agentes públicos de qualquer nível ou hierarquia são obrigados a velar pela estrita observância dos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade no trato dos assuntos que lhe são afetos.*

## **2. Das denúncias e constatação de ilegalidade pelo MP e Justiça Estadual.**

A origem desta comissão parlamentar de inquérito se deu a partir de sérias denúncias contra a composição da planilha de custos que determina o valor da tarifa municipal, e conseqüentemente o seu reajuste, do transporte coletivo urbano. Estas denúncias tornaram-se de conhecimento notório (divulgadas pela imprensa) e geraram intervenção direta do Ministério Público Estadual (Promotoria de Defesa do Consumidor de Londrina), que ajuizou de Ação Civil Pública na Justiça Estadual de Londrina – Autos nº 398/2003, em trâmite na 4ª Vara Cível.



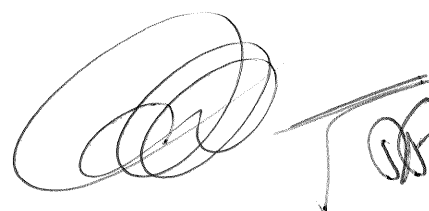


Igualmente, em dezembro de 2008 foi impetrado Mandado de Segurança na 6ª Vara Cível da Justiça Estadual de Londrina (Autos nº 1661/2008) na qual, liminarmente, foi determinada a suspensão do aumento do valor da tarifa que dias antes havia sido decretado pelo prefeito municipal da época. Contra essa decisão liminar, a CMTU interpôs recurso junto ao Tribunal de Justiça (Processo nº 55410-7), pleiteando a suspensão do cumprimento da ordem judicial, porém sem lograr êxito.

### **3. Das denúncias e constatação de ilegalidade pela administração municipal interina.**

Em janeiro de 2009 o vereador e presidente da Câmara Municipal, José Roque Neto, assumiu interinamente como prefeito em exercício, por causa da decisão da Justiça Eleitoral em determinar a realização de 3º turno nas eleições municipais em razão da impugnação da candidatura de Antônio Casemiro Belinati.

Na interinidade, o prefeito em exercício, que tinha o comando de toda a estrutura estatal, teve o mesmo entendimento do Ministério Público Estadual (Promotoria de Defesa do Consumidor) e da Justiça Estadual (Juízo das 4ª e 6ª Varas Cíveis de Londrina e Tribunal de Justiça do Estado do Paraná). Em procedimento administrativo amparado pelo poder de autotutela, que a administração pública dispõe, cancelou o Decreto nº 1050/2008 (de dezembro de 2008), que reajustava a tarifa do transporte coletivo municipal urbano.

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

#### 4. Da constituição da CEI.

Com base nestes fatos concretos a Comissão Especial de Inquérito foi constituída pelo parlamento municipal com o objetivo de investigar o sistema de funcionamento do transporte coletivo urbano do Município de Londrina, apurar os itens que compõem a planilha de fixação da tarifa e compreender a sua forma de reajuste.

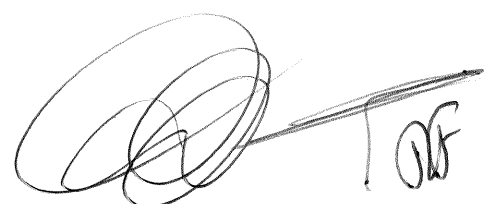
Salienta-se que as investigações e ações desenvolvidas pelo Promotor de Defesa do Consumidor, que também estão sob discussão na Justiça Estadual, em nada impediam ou vinculavam os trabalhos da CEI, eis que o Poder Legislativo tem independência e o Plenário Municipal total soberania.

A sociedade de Londrina tem o direito de conhecer os mecanismos de composição e fixação do valor da tarifa do transporte coletivo municipal. E é dever do Poder Público Municipal expor esses mecanismos de composição e fixação do valor do transporte coletivo municipal.

Uma vez constituída, o parlamento municipal outorgou à CEI mais que uma investigação e sim a sua credibilidade em razão dos fatos lamentáveis ocorridos na última legislatura.

A CEI, por sua vez, tinha o dever de fiscalizar de forma profunda, técnica e séria, ainda que a investigação incomodasse e ferisse os interesses privados ou de personalidades públicas.

Percebe-se que estes interesses nunca antes foram questionados publicamente em razão da prevalência do interesse público que fere os interesses privados, mesmo que em detrimento do bem-estar e dos interesses de milhões de passageiros que mensalmente utilizam o transporte coletivo municipal urbano.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized circular flourish followed by the initials 'JOF'.

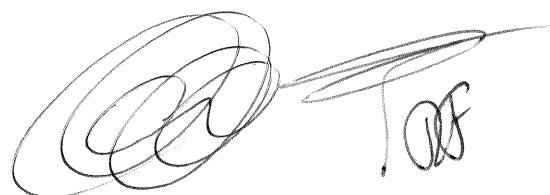
Desta forma a Comissão Especial de Inquérito, sempre auxiliada por advogados, economistas, contadores, técnicos municipais, assessores da Câmara Municipal de Londrina, depois de extenso, minucioso e exaustivo trabalho de investigação e compreensão do funcionamento do sistema de transporte coletivo urbano municipal, descobriu o escândalo que é o funcionamento, o gerenciamento, a fiscalização e os contratos do transporte coletivo municipal urbano.

#### **5. Dos objetivos da CEI, do poder econômico das investigadas e dos rumores de corrupção.**

A CEI cumpriu todos os objetivos da investigação, que eram especificamente:

- 1) *Investigar e confrontar dados sobre: o número de passageiros que utilizam o sistema de transporte coletivo; os custos da planilha do sistema do transporte para reajuste da tarifa envolvidos no sistema de transporte coletivo; a implicação e o destino dos bens reversíveis conforme o artigo 23 da Lei Federal nº 8.987/95 e como este patrimônio poderia repercutir no custo da tarifa do transporte coletivo;*
- 2) *Durante o processo investigatório, se necessário, requisitar e investigar a forma de contabilização (contabilidade) das empresas concessionárias e permissionárias envolvidas no sistema de transporte coletivo para verificação e confrontação da formação da planilha de custo e conseqüentemente da tarifa do transporte coletivo urbano municipal;*
- 3) *Investigar, se necessário, os itens que possam causar influência direta ou indireta na planilha de custos e fixação da tarifa do transporte coletivo, tais como: sistema de bilhetagem eletrônica; benefícios concedidos aos munícipes (idosos, estudantes e outros benefícios); fontes alternativas de renda (como locação de espaços de propaganda e outras espécies de receita); as despesas que direta ou indiretamente possam fazer parte da planilha de custos; os gastos das concessionárias e permissionárias com publicidade, patrocínios, promoções ou convênios.*

*Requerimento substitutivo nº 01/2009 ao requerimento (original) nº 096/2009 de constituição da Comissão Especial de Inquérito.*

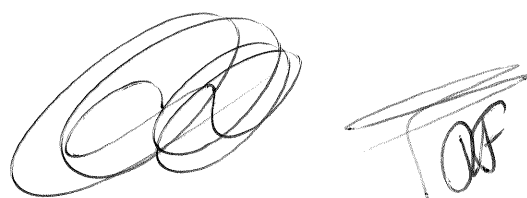


Portanto, a presente Comissão Especial de Inquérito atuou claramente sob fatos determinados e específicos que incidiam direta ou indiretamente sobre a planilha de custos que repercutem na composição do valor da tarifa do transporte coletivo urbano municipal. Presente, pois, os requisitos de legalidade da formação de uma comissão parlamentar de inquérito: (1) subscrição do requerimento de constituição da CPI por, no mínimo, 1/3 dos membros da Casa legislativa, (2) indicação de fato determinado a ser objeto de apuração e (3) temporariedade da comissão parlamentar de inquérito (MS nº 24831/DF, Tribunal Pleno, rel. Min. Celso de Mello, j. 22/06/2005).

É inquestionável que o custo do transporte coletivo municipal é matéria de interesse público relevante, e qualquer reajuste é acontecimento que impacta a vida pública e a ordem econômica do município e dos municípes, pois mensalmente são transportados aproximadamente quatro milhões passageiros.

É importante destacar que durante décadas se ouviu rumores do poder financeiro das exploradoras do serviço público de transporte coletivo municipal e a sua influência e interferência perniciososa nos poderes legislativo e executivo municipal. Este fato que tomou patente nas investigações e ações do Ministério Público Estadual (Promotoria de Defesa do Patrimônio Público), durante o ano de 2008, com a prisão e o afastamento de vereadores (na época), permitiu que viesse ao conhecimento público o suposto esquema de corrupção que as operadoras desenvolviam dentro do parlamento municipal.

Coincidentemente em nenhuma legislatura e nenhuma chefia do executivo municipal teve até a presente data o interesse de compreender o funcionamento do sistema de transporte coletivo municipal urbano e investigar a composição dos itens que compõem a planilha de custos da tarifa municipal. Não se tem notícia nem mesmo de pedidos de informações de autoria isolada com o objetivo de investigar este tema.



**6. Da planilha, constatações, provas apuradas e interesses de terceiros.**

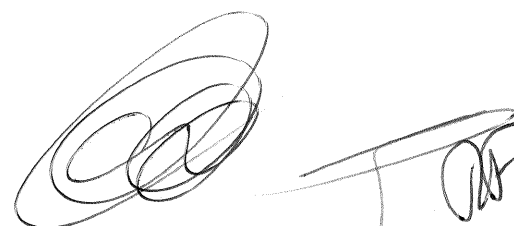
Por isto a investigação da planilha de fixação da tarifa municipal do sistema de transporte coletivo urbano do Município de Londrina, com o amparo das prerrogativas de uma Comissão Parlamentar de Inquérito, foi um fato histórico para a cidade de Londrina.

As provas colhidas na investigação deixam pasmo o mais medíocre, inábil e incapaz dos administradores, seja ele da área pública ou privada. São fatos que ferem o mais elementar bom senso de eficiência, moralidade, legalidade e preocupação com os bens e interesses públicos e coletivos.

Não é de estranhar que forças políticas, sociais e o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Londrina – SINTTROL estivessem engajados no processo político que se desenvolveu, seja tumultuando, desviando de foco e atuando em favor de um aumento na tarifa do transporte coletivo municipal urbano, sem amparo e sem comprovação técnica indispensáveis para a concessão desse aumento, como exige os princípios elementares do Direito Público.

**7. Da presunção de legalidade das provas obtidas, da competência de reajuste da tarifa do transporte coletivo municipal urbano e dos milhões de reais envolvidos.**

A planilha de custos apresentada pela CMTU goza de presunção de legalidade e na mesma proporção, tal atributo também é estendido à investigação desenvolvida pela CEI, por causa das provas obtidas e por suas conclusões.



O entendimento de qual posicionamento deve prevalecer (reajuste da tarifa ou manutenção do atual valor) será uma decisão exclusiva e pessoal do Prefeito Municipal, Sr. Homero Barbosa Neto.

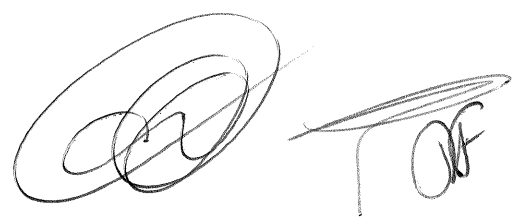
Lembremos ainda que o Prefeito Homero Barbosa Neto tem o poder legal de decretar o aumento da tarifa do transporte coletivo independentemente da conclusão da Comissão Especial de Inquérito, embora já tenha manifestado publicamente que é a favor do reajuste e que isso se trata apenas de *“uma questão técnica”*.

É estranho que apenas servidores de carreira da Companhia Municipal de Transporte e Urbanização (CMTU) se manifestaram durante a discussão pública que se instalou a respeito da planilha do transporte coletivo municipal urbano e não o seu presidente.

Lembremos que centavos de reajuste na tarifa representam milhões de reais. O reajuste deve ocorrer dentro dos parâmetros da legalidade e moralidade.

O Prefeito demonstra total desconhecimento do sistema de transporte coletivo urbano municipal ao tentar responsabilizar a CEI pelos conflitos entre sindicato e empresas, pois tal demanda deve ser resolvida no âmbito da Justiça do Trabalho caso não haja um acordo.

Aumentar a tarifa sem amparo técnico e legal penalizando milhões de usuários do transporte coletivo sob o argumento pífio, fraco, inconsistente de que é necessário para a conclusão das negociações salariais dos profissionais do transporte coletivo é subestimar a inteligência da mídia, dos usuários do transporte e da sociedade londrinense.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page. The signature is a large, stylized scribble, and the initials are 'T' and 'OF'.



**8. Da “caixa preta” do transporte coletivo e do não interesse de se investigar.**

A CEI realizou o que durante décadas representantes políticos prometeram e não cumpriram. Em primeiro lugar foi “*aberta a caixa preta*” do transporte coletivo do município, que depois das informações aqui trazidas serão irreversíveis para o início da moralização do poder público municipal, pois é de conhecimento notório que uma das formas de corrupção (que é objeto de investigação no Poder Judiciário) no sistema público é o transporte coletivo municipal urbano, em razão do enorme volume que arrecada mensalmente e da dificuldade de fiscalização do sistema (mais de trezentos ônibus, controle da quilometragem rodada, número de passageiros diários, composição dos itens da planilha, informações técnicas de amortização, remuneração de capital, remuneração do lucro etc.tc.).

As conclusões da CEI são compatíveis com as do Ministério Público Estadual (Promotoria de Defesa do Consumidor e Promotoria de Defesa do Patrimônio Público) e Justiça Estadual, entretanto de forma mais profunda e consubstanciada com as provas obtidas durante toda a investigação.

**PRELIMINARMENTE  
DA NATUREZA JURÍDICA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO –  
BEM PÚBLICO DE CONCEPÇÃO DIFUSA E UNIVERSAL  
DA NATUREZA JURÍDICA DA CMTU**

É importante advertir, preliminarmente, que o objeto da CEI é um bem público de concepção difusa e universal. Portanto, não versou a CEI sobre assuntos de interesse privado, mas sobre questões de concepção pública e de imensa repercussão aos cidadãos londrinenses.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page.

O transporte coletivo urbano é assunto tratado pela Magna Carta Brasileira a qual remete sua disciplina aos Municípios. É o que se pode observar do artigo 30, inciso V, da Constituição Federal que assim dispõe:

Art. 30. **Compete aos Municípios:**

**V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;**

Igualmente, o artigo 175 da Constituição Federal determina que:

*Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.*

*Parágrafo único. Lei específica disporá sobre:*

*I – o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, **fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;***

***II – os direitos dos usuários;***

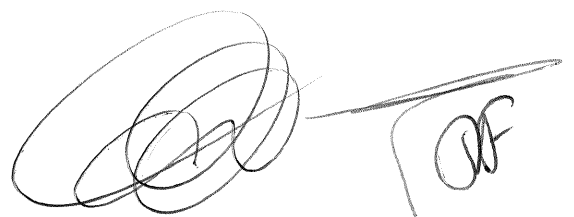
***III – política tarifária;***

***IV – a obrigação de manter serviço adequado.***

Por se tratar de serviço público, cuja titularidade indeclinável é do Município, este poderia, se quisesse, prestá-lo diretamente.

E de fato o Município de Londrina exerceu a função a que lhe é imposta pela Constituição Federal. Assim, por meio da Lei Municipal nº 5.496/1993, foi criada a CMTU – Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização, em substituição à COMURB.

A CMTU é uma sociedade de economia mista na forma de S.A (sociedade anônima), com capital aberto (com participação de capital da iniciativa privada) em razão da determinação do artigo 1º da lei que a criou.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page. The signature is a large, stylized scribble, and the initials 'DF' are written to its right.

Essas disposições legais revelam a natureza jurídica do serviço de transporte coletivo urbano: trata-se, evidentemente, de um bem público, de concepção difusa e de caráter universal.

É um bem público, porque visa atender a um dos princípios básicos de Direito Fundamental: o direito de ir e vir, aqui concebido na mobilidade do cidadão dentro da *urbs*.


O planejamento e a execução do serviço de transporte coletivo visam essencialmente satisfazer o interesse público e, por exemplo, ocorre na mesma dimensão em que se tem uma rede de saúde pública composta por postos de saúde, unidades básicas de saúde e hospitais públicos e privados credenciados pelo SUS.

Daí o STF compreender que a prestação do serviço urbano de transporte possui natureza de serviço público (*ADI nº 2.349, relator Min. Eros Roberto Grau, j. 31/08/2005; RE nº 549.549-AgR, rel. Min. Ellen Gracie, j. 25/11/2008*).

Além dos citados dispositivos constitucionais, existem outros diplomas legais que tratam da proteção ao patrimônio público e do interesse público: Lei nº 8.987/1995 – Regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos – e Lei nº 9.074/1995, que regulamenta as previsões constitucionais descritas, estabelecendo princípios, normas gerais e regras para a delegação da prestação de serviços públicos à empresas privadas, sob o regime da concessão e ou permissão.

O transporte coletivo urbano possui concepção difusa eis que o seu gerenciamento e execução, planejamento e fiscalização, ocorrem em nome da coletividade, da qual cada cidadão, indiscriminadamente, é co-titular desse bem público.

Por fim, o transporte coletivo possui caráter universalista, pois visa atender a toda uma coletividade, sem qualquer distinção quanto à cor, idade, sexo, raça ou idade, para usufruí-los.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page. The signature consists of several overlapping loops, and the initials 'DF' are written to the right.

Passando essa noção preliminar, há a imperiosa consequência que terá imensa repercussão nas conclusões deste relatório: por ser um bem de natureza pública, o transporte coletivo urbano limita a iniciativa privada e deve preponderar a supremacia do interesse público.

Com a clareza cristalina, é o que assentou o STF:

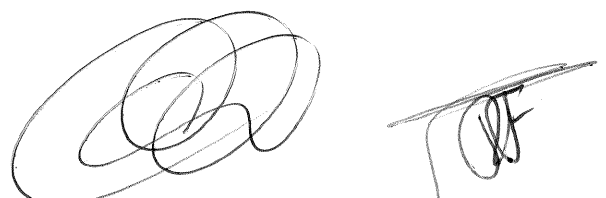
*“Os transportes coletivos de passageiros consubstanciam serviço público, área na qual o princípio da livre iniciativa não se expressa como faculdade de criar e de explorar atividade econômica a título privado” (ADI nº 845, rel. Min. Eros Roberto Grau, j. 22/11/2007).*

Efeitos jurídicos surgem em razão dessa concepção, como a de se reconhecer um sistema que financia a aquisição de bens de capital – por exemplo, ônibus – e que exige a reversão desses bens ao patrimônio público; a de se estabelecer o transporte coletivo urbano em um sistema integrado; a de se exigir leis prévias que estabeleçam ou modificam linhas ou rotas itinerárias; a de melhor regular a aplicação da renda proveniente das vendas de vale-transporte; e uma melhor atuação da CMTU seja para fiscalizar seja para regular o transporte coletivo.

Recorda-se que a CMTU é uma sociedade de economia mista na forma de S.A (sociedade anônima), criada pela Lei Municipal nº 5.496/1993. Portanto, tem capital aberto (com participação de capital da iniciativa privada) em razão da determinação do artigo 1º desta lei.

A sua competência decorre de previsão constitucional determinada no artigo 30, inciso V e artigo 175, incisos I, II, III e IV ambos da Constituição Federal já transcritos anteriormente.

A CMTU, a despeito de ser pessoa jurídica de direito privado e considerado *concessionária* do serviço de transporte coletivo municipal, em verdade é a “longa mão” do poder público municipal sobre essa área. Não seria exagero afirmar que a CMTU atua de forma desconcentrada do Executivo Municipal para o planejamento, gerenciamento e fiscalização do transporte coletivo urbano. A execução compete tão



somente às empresas licitadas e contratadas e que são denominadas meramente como *operadoras do sistema*.

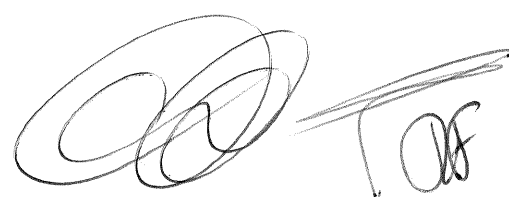
As operadoras do sistema são as empresas Grande Londrina e Viação Francovig, cabendo à CMTU o planejamento, gerenciamento e fiscalização dos serviços, inclusive fixando as tarifas, e às empresas privadas (vencedoras da licitação pública) a operacionalização do serviço de transporte coletivo urbano no município de Londrina.

Em virtude da proteção do patrimônio público e do interesse público, estabelece o artigo 1º, da Lei nº 8.987/1995 que *as concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão nos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos*. Além disso, acresce o parágrafo único do artigo 1º, que *a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços*.

### **DAS ILICITUDES NO PROCESSO DE LICITAÇÃO**

Em relação à legalidade do edital de outorga e os respectivos contratos (Termos de Outorga nº 001/2004 e 02/2004), os trabalhos da CEI permitem fazer as observações que seguem.

Ficou comprovado que a licitação do transporte coletivo municipal urbano no Município de Londrina que outorgou o direito das operadoras de explorar o serviço por 15 (quinze) anos foi totalmente viciado, direcionado e ilegal desrespeitando de forma absurda a Lei 8.666/1993 (Lei de Licitações), constituindo crime ao qual a CEI pedirá o oferecimento de denúncia pelo Ministério Público Estadual (Promotoria de Defesa do Patrimônio Público).

Handwritten signature and initials, possibly 'TOS', in black ink.

O edital convocatório não está em consonância com os preceitos da Lei nº 8.987/95, seja quanto ao critério de julgamento (art. 15), modicidade da tarifa (art. 6º, § 1º), julgamento por critérios objetivos e vinculação ao instrumento convocatório (arts. 14 e 18), entre outras ilegalidades encontradas.

Com efeito. O artigo 15 da Lei nº 8.987/95 determina os possíveis critérios para julgamento da licitação:

*Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios: (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998).*

*I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998).*

*II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998).*

*III - a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998).*

*IV - melhor proposta técnica, com preço fixado no edital; (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998).*

*V - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica; (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998).*

*VI - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; ou (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998).*

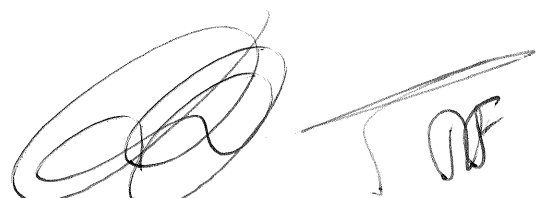
*VII - melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas. (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998).*

*§ 1º A aplicação do critério previsto no inciso III só será admitida quando previamente estabelecida no edital de licitação, inclusive com regras e fórmulas precisas para avaliação econômico-financeira. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998).*

*§ 2º Para fins de aplicação do disposto nos incisos IV, V, VI e VII, o edital de licitação conterá parâmetros e exigências para formulação de propostas técnicas. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998).*

*§ 3º O poder concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998).*

*§ 4º Em igualdade de condições, será dada preferência à proposta apresentada por empresa brasileira. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998).*





O edital convocatório da concorrência nº 005/2003, no entanto, não estabeleceu adequadamente o critério de julgamento, indicando em seu preâmbulo que a licitação na modalidade concorrência pública seria do tipo "Técnica e Preço", o que não está autorizado no artigo 15, acima destacado.

A licitação, embora do tipo técnica e preço, foi realizada com valor da tarifa fixado no edital; proposta técnica (item 6.0), para a avaliação e pontuação das empresas proponentes relativas "*à efetiva capacidade de atendimento, com qualidade, eficiente e agilidade do sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus de Londrina-PR, para cada área em licitação, e avaliará: A) Frota; B) Infraestrutura de Apoio; C) Capacidade Técnica*", apontado, ainda, os critérios de pontuação; e proposta de preço representada pelas "*obras a serem realizadas, conforme a área em que o proponente estiver concorrendo, estas constituídas de Pontos de Ônibus cobertos, Terminal de integração, Escada Rolante e elevador para deficiente físico, sistema inteligente de cobrança de tarifas e gerenciamento eletrônico de operações de transporte coletivo conforme modelos e projetos constantes do Anexo 19.*"

Observe-se que no item 7.2. do edital existe o quadro 1 que relata a estrutura onerosa exigida, o que pressupõe a onerosidade para as empresas concessionárias, posto que todo o investimento deve ser feito por elas mesmas, sendo que, porém, tais custos seriam repassados ao usuário no valor da tarifa, o que asseguraria às operadoras o retorno financeiro do respectivo investimento.

Segundo consta dos depoimentos e documentos que instruem o presente procedimento, o Terminal Regional de Integração não foi construído até o presente momento, mas deveria ter sido feito no prazo fixado no edital convocatório.

A observação 2, referente ao quadro 1, destaca pontualmente que a "*implantação do sistema de bilhetagem eletrônica não gerará custo ao sistema*", ou seja, não poderá ser incluído na planilha para fins de determinação do custo global do sistema e valor da tarifa do transporte coletivo.



Essas afirmações permitem concluir que a licitação na modalidade *concorrência pública* não observou os tipos específicos permitidos pelo artigo 15, da Lei nº 8.987/95, com a redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998

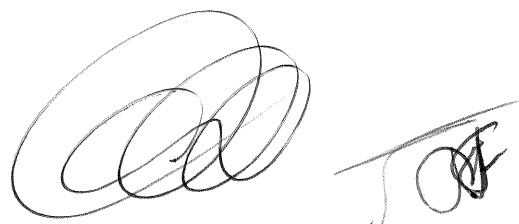
**Ora, a redação do artigo 15 é clara e em nenhum momento autoriza que a proposta de preço esteja vinculada à estrutura onerosa do sistema, mas sim relativa ao menor valor da tarifa e à maior oferta pela concessão.**

Reitere-se que o custo do sistema (implantação e operacionalização) é obrigação das empresas operadoras, estando inserido no próprio conceito de concessão de serviço público, e que tal custo será retornado às operadoras durante o período da concessão.

O artigo 14 da Lei nº 8.987/95 exige a observância na licitação dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório, os quais foram diretamente violados.

O edital permitia a participação dos interessados apenas em uma das áreas nele indicadas. Isso não indicou tratamento igualitário para as empresas proponentes, pois poderia inibir a participação de outras empresas interessadas e restringir a possibilidade de concorrência no certame. Na verdade, a regra inserida no edital é apenas um impeditivo de possível exclusividade na concessão, o que a Lei nº 8.987/95 prefere evitar, em nome dos princípios da moralidade, transparência e da livre concorrência, mas admitindo-se, excepcionalmente em caso de inviabilidade técnica ou econômica, devidamente justificada (art. 16).

Conexo a esse tema, tem-se que a licitação também não se pautou por critérios objetivos de julgamento, seja para definir as áreas de operação por cada concessionária, seja para estabelecer um critério central de julgamento das propostas pelo tipo de licitação definido no instrumento convocatório.



Outro aspecto observado: o item 1.3 do edital autoriza os interessados a adquirir cópia dele mediante o recolhimento de taxa de R\$ 750,00 (setecentos e cinquenta reais – na época). Tal cobrança viola os princípios que regem a licitação, em especial aqueles visam assegurar um pleito pautado pela moralidade, publicidade e transparência.

Isso porque o artigo 32, em seu § 5º somente permite a cobrança de taxa para fornecimento de cópia do edital e seus elementos constitutivos quando limitada ao valor do custo efetivo de reprodução gráfica da documentação a ser fornecida.

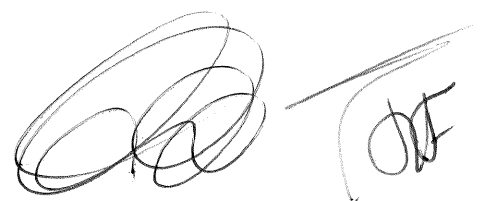
*Art. 32. Os documentos necessários à habilitação poderão ser apresentados em original, por qualquer processo de cópia autenticada por cartório competente ou por servidor da administração ou publicação em órgão da imprensa oficial. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994).*

*Omissis*

*§ 5º Não se exigirá, para a habilitação de que trata este artigo, prévio recolhimento de taxas ou emolumentos, salvo os referentes a fornecimento do edital, quando solicitado, com os seus elementos constitutivos, limitados ao valor do custo efetivo de reprodução gráfica da documentação fornecida.*

O valor fixado no instrumento convocatório parece estar além do razoável, **o que limita drasticamente a concorrência e restringe a possibilidade de controle externo do certame.**

A Lei Municipal nº 5.496/93 deve, ainda, ser interpretada conjuntamente com a Lei Municipal nº 9.220/03, que “Autoriza o Poder Executivo Municipal a colocar em concorrência pública, para outorga de concessão, o serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município de Londrina”, por força do disposto no respectivo artigo 1º.

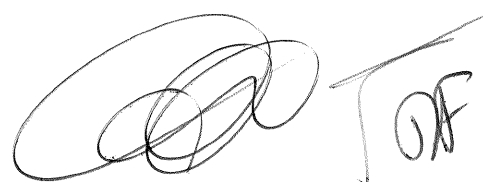


Ocorre que o artigo 5º desta lei atribui à empresa “*que operar a área com maior número de usuários a emissão, o cadastramento, a comercialização e o controle sobre a venda de passes e vale-transporte*” usurpando a competência da CMTU quanto ao gerenciamento dos serviços, conforme disposto nos artigos 5º e 25, ambos da Lei Municipal nº 5.496/93.

Embora exista ato da CMTU referindo-se ao PSIU, este é ilegal, pois não está regulamentado em lei e não foi inserido no objeto da licitação na modalidade concorrência aqui analisada.

Sobre o tema, a jurisprudência já se manifestou a respeito, no sentido de ser imprescindível a realização de licitação em casos como esses. É o que pode ser observado pela seguinte decisão:

*“CONCESSÃO DE LINHA DE ÔNIBUS – PROLONGAMENTO DE LINHA – ALTERAÇÃO DE ITINERÁRIO DE LINHA DE ÔNIBUS – LINHA NOVA – CARACTERIZAÇÃO – LICITAÇÃO – NECESSIDADE – RECURSO IMPROVIDO – Apelações. Ação principal visando à anulação de ato administrativo e cautelar. Pedidos tidos por improcedentes em 1º grau. Transporte coletivo rodoviário. Linha de ônibus. Prolongamento, sem licitação, de linha principal anterior, com base em decreto estadual. Impossibilidade. Não incidência do art. 12 do Decreto nº 3.983/81. Ato que viola os princípios consagrados na Constituição e na Lei das Licitações. O prolongamento de linha existente, com superposição de itinerários operados por outras empresas, envolvendo mercado de exploração rentável não se caracteriza como serviço complementar e, conseqüentemente, não dispensa licitação. Recursos providos. Procedência do pedido principal. Improcedência do pedido cautelar. Agravo retido prejudicado (PCA) (TJRJ – AC 7287/1999 – (29112000) – 5ª C. Cív. – Rel. Des. Marcus Faver – J. 10.10.2000).”*

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page. The signature is a large, stylized scribble, and the initials 'MF' are written to its right.

É preciso lembrar que já houve questionamento judicial sobre o serviço do PSIU, na Ação Popular 703/2001, que tramitou na 4ª Vara Cível de Londrina, sendo que o E. Tribunal de Justiça do Paraná (Apelação Cível e Reexame Necessário 160.453-1) analisou a questão referente sem licitação, para reafirmar a sua inconstitucionalidade e ilegalidade. Basta observar o trecho do julgado (cópia integral anexa):

*“Ficou cabalmente demonstrado que o Município de Londrina concedeu à empresa Transportes Coletivos Grande Londrina Ltda. – TCGL, sem licitação o serviço de transporte coletivo de passageiros por meio de micro-ônibus nas linhas regulares.*

...

*De igual modo, o Decreto Lei nº 431/2001 não pode ampliar os limites estabelecidos em lei, para conceder à empresa apelada o direito de utilizar micro-ônibus para o transporte de passageiros, sem licitação.*

...

*Além disso, não pode ser olvidado que, do edital de licitação nº 11/76 consta, expressamente, que o serviço público concedido se dará por meio de ônibus, não se podendo alterar o objeto contratual, sob pena de afronta ao princípio da obrigatoriedade de cumprimento das normas de licitação.*

*A vinculação ao edital, um dos princípios norteadores da licitação, determina que os seus participantes fiquem adstritos aos termos do instrumento convocatório do certame, tomando-se obrigatórias todas as regras ali estabelecidas.”*

Cita-se, ainda, precedente do próprio E. TJPR:

*“MANDADO DE SEGURANÇA – PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO – TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL – DEFERIMENTO DE LINHA MEDIANTE DECRETO, INDEPENDENTE DE LICITAÇÃO – INADMISSIBILIDADE – SEGURANÇA CONCEDIDA – REEXAME NECESSÁRIO DESPROVIDO – O prefeito municipal não pode, motivando o ato na necessidade dos usuários, conceder autorização a título precário, mediante Decreto, para o transporte de passageiros em linha sobreposta a outra concedida há vários anos a uma empresa congênere, que a explora com exclusividade, decorrente de licitação” (TJPR – RN 0054692-9 – (13376) – 3ª C. Cív. – Rel. Des. Jesus Sarrão – DJPR 16.02.1998).*



Conforme visto, é evidente a necessidade de realização de licitação para serviços novos e/ou diferenciados, bem como para novas linhas.

Dessa forma, embora o item 2.3 do edital afirme que “*As características operacionais dos serviços, tais como itinerários, frequências e horários, constantes das Ordens de Serviço emitidas pelo órgão gestor, serão mantidas no formato atual, conforme previsto no **anexo 21** para o início dos serviços, de forma que não haja interrupção dos serviços, podendo ser alteradas pelo mesmo órgão, sempre que for necessário para o atendimento das necessidades dos usuários*”, o princípio da legalidade e os demais (CF, art. 37, *caput*) não permitem esse formato, havendo necessidade de realização de licitação para novos serviços, linhas e rotas.

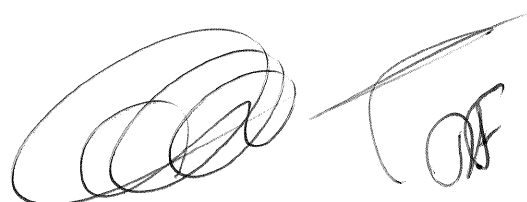
Conseqüentemente, o princípio da legalidade foi completamente violado.

#### **DA NÃO FISCALIZAÇÃO EXERCIDA**

O poder outorgante, por meio de seu órgão gestor – CMTU, tem o dever de fiscalização e imposição de penalidades, ou, ainda, tomada de medidas preventivas e/ou saneadoras, para evitar distorções no sistema e prejuízo para a coletividade (supremacia do interesse público), como uma tarifa e remuneração da empresa e do serviço em valores excessivos (como vem ocorrendo).

Nesse sentido, dispõe a cláusula quinta do Termo de Outorga ao tratar do gerenciamento e fiscalização dos serviços, *verbis*:

*“O planejamento operacional, gerenciamento, controle, fiscalização, expedição de normas e regulamentos, aplicação de penalidades e demais atos pertinentes ao presente termo de outorga de concessão, é de inteira competência do ÓRGÃO GESTOR, respeitadas a legislação relativa à matéria e as demais disposições deste termo.”*





No entanto, a própria Constituição Federal, nos incisos I, II, III e IV do parágrafo único do art. 175, prevê não só sobre o regime das empresas concessionárias e permissionárias, **mas também sobre as condições de prorrogação, caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão, direitos dos usuários, política tarifaria e obrigação de manter serviço adequado.**

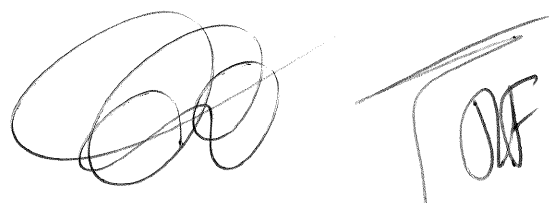
Neste contexto a Lei 8.666/1993 (Lei das Licitações) dispõe em seu artigo 58, III que é dever da administração acompanhar e fiscalizar a execução do contrato e que constada irregularidade, defeito ou problema deve determinar, conforme preceitua o artigo 67, o que for necessário para regularizá-lo (Medauar, Odete. *Direito Administrativo moderno*. 8ª ed. rev. e atual. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004, p. 255).

A fiscalização efetiva e pontual sobre o contrato de outorga é dever fundamental para sua eficiência.

Conseqüentemente, o sistema de transporte coletivo urbano deve atender a certos princípios básicos, que são: 1) Obrigação de manter serviços adequados; 2) direitos e obrigações dos usuários; 3) política tarifária; 4) regras (norma geral) específica da licitação (Lei nº 8.666/1993); 5) cláusulas essenciais dos contratos; 6) encargos do poder concedente e da contratada; 7) estabelecimento de regime de controle e fiscalização do serviço.

Salienta-se que a fiscalização e o acompanhamento do contrato efetuado pela administração, não exclui ou reduz a responsabilidade do contratado por danos causados diretamente a esta ou a terceiros, decorrentes de dolo ou culpa na execução, conforme determina o artigo 70 da Lei das Licitações (*idem*).

Entretanto a administração pública **sempre negligenciou** esta determinação legal, não indicando os fiscais permanentes do contrato, devendo os responsáveis pela CMTU responder pelo seu desvirtuamento, e as operadoras do sistema de transporte coletivo responder pelos danos causados ao patrimônio público.

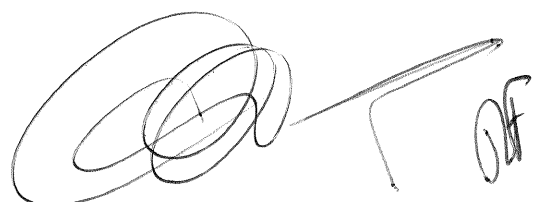


Desta maneira, há clara associação entre o poder público e as operadoras para que não se fiscalizasse de forma efetiva e transparente os contratos. A empresa por sua vez em nada operou (se manteve inerte) para o cumprimento das determinações contratuais, mesmo porque esta situação lhe traz vantagens de milhões.

**Houve expressa confissão no depoimento na CEI pelo diretor da Grande Londrina (empresa que detinha originalmente 82% da operacionalização da frota), Gildalmo Mendonça, que realmente as empresas têm ganhos (adquirem insumos por valores mais baixos) que não são lançados na planilha de composição dos custos da tarifa do transporte coletivo municipal urbano e sem que considere isto uma ilegalidade ou mesmo infração contratual. Fato este ratificado no mesmo teor pelo diretor da Francovig, Francisco Henrique Francovig.**

Ainda ficou constatado que a empresa realiza recapagem de pneus, serviços de funilaria e pintura, retifica motores ou tem motoristas que ganham salários de micro-ônibus e dirigem ônibus convencionais.

Todos esses itens impactam diretamente na planilha e não há qualquer controle da CMTU ou prestação de contas das operadoras do transporte coletivo municipal urbano, sendo que o controle de pneus deveria ocorrer por meio de numeração em cada pneu e da proibição da compra de pneus recapados não oriundos do próprio sistema, em razão da garantia de segurança para o transporte dos passageiros.

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right, ending in a small mark that resembles the letters 'DF'.

O controle dos demais insumos deveria ocorrer por meio de equipamentos eletrônicos, controle de deslocamento, velocidade e quilometragem dos veículos por sistema de satélite (GPS), a fiscalização e o controle do almoxarifado das empresas operadoras.

Toda esta negligência surge como pequenos detalhes na “caixa preta” do transporte coletivo municipal urbano de Londrina.

É do conhecimento de todos que a grande irregularidade ocorre na ausência de controle de quilômetros rodados, pois é desse modo que se faz o pagamento às empresas operadoras do sistema, após a fixação dos custos da planilha.

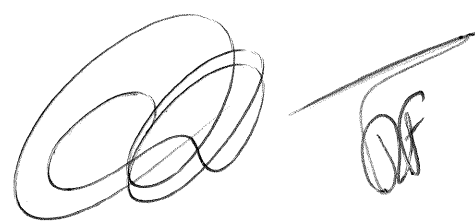
A CMTU deveria fiscalizar e controlar de forma permanente o sistema de transporte coletivo o que não ocorre.

O controle e a fiscalização, pasmem, são efetuados por amostragem, em que apenas dois fiscais verificam os quilômetros rodados do ônibus e checam a sua catraca para averiguar o número de passageiros transportados.

Todo o sistema de controle é manual, pessoal, mecânico que funciona de forma arcaica e precária, apenas para dar a aparência de fiscalização exercida e não para que ela exista efetivamente.

A fiscalização deveria ser de posicionamento global e eletrônico para cada ônibus, inclusive com possibilidade de monitoramento por satélite, que tem custo muito baixo e eficiência comprovada.

Salienta-se que a CMTU e a Prefeitura Municipal possuem dezenas de fiscais para atuar no tráfego urbano, posturas, obras, fazenda etc. Entretanto, estranhamente, possui **apenas dois** para fiscalizar o empreendimento público que mais movimenta recursos no município.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page.

Diante das provas obtidas (documentos anexos) é necessário que a CMTU reveja toda a sua rotina administrativa, a fim de que o sistema de controle seja eletrônico (principalmente as catracas); os hodômetros sejam lacrados pela CMTU e permanentemente aferidos pelo Inmetro ou IPEM; que diariamente se requisite os discos tacográficos para checagem e seja criado um departamento de controle de tráfego.

É importante sugerir que os beneficiários da gratuidade sejam cadastrados e seja implantado o "cartão benefício" para que estes usuários sejam registrados e contabilizados na planilha, o que não ocorre atualmente.

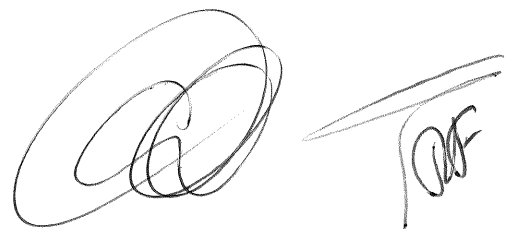
A própria CTMU, por mais incrível que isto possa parecer, desconhece o número de estudantes, idosos, portadores de necessidades especiais que utilizam mensalmente os seus serviços.

Também é necessário que a CMTU mantenha **equipe técnica multidisciplinar permanente e exclusiva** com servidores de carreira da Prefeitura, composta por advogados, economistas, contadores, matemáticos, auditores, administradores de empresas, sociólogos, técnicos da CMTU e fiscais para que haja fiscalização diária e permanente.

Este grupo deve manter contato permanente com os representantes da sociedade civil e do poder público com o objetivo de elaborar estudos, discussões e rever diariamente o sistema de transporte coletivo municipal em sua totalidade.

Da mesma forma é necessária a criação do conselho dos usuários do transporte coletivo urbano do município, para que estes participem das decisões para melhoria deste transporte.

**Ressalta-se que esta equipe multidisciplinar deverá ter responsabilidade técnica sobre a elaboração da planilha. O ideal é que pelo menos três servidores participem de cada etapa da elaboração, execução e fiscalização da planilha, dificultando assim o conluio de interesses menores e a possibilidade de corrupção.**



Hoje o serviço de controle da planilha é efetuado por três servidores da CMTU, sendo que um possui ensino médio (que faz cotações de preços no comércio local) e dois são formados em teologia. Comprovadamente não há formação técnica e específica para a tarefa que exercem.


Todos esses servidores desconhecem qualquer outra forma de metodologia de cálculo e diante da repetição dos serviços executados por anos a fio, acabaram “doutrinados” nos interesses das operadoras de transporte coletivo urbano municipal, se recusando a reconhecer a mais óbvia e elementar comprovação das aberrações constatadas. O “conhecimento” destes servidores tornou-se um dogma intransponível ao interesse municipal.

É necessário que a avaliação da planilha de custos seja efetuada mensalmente e com um método comparativo da evolução dos preços dos fatores que a compõem, a fim de se ter um conhecimento acerca da conjuntura econômica. Essa é uma tarefa que deve ser exercida independentemente de necessidade ou não de ser revisado o preço da tarifa.

Havendo redução do IPI, do preço dos combustíveis, da variação de mão de obra, há que se impor a queda do preço da tarifa municipal ou o aumento automático do repasse à CMTU, trazendo assim eficiência à máquina pública.

Desta forma a determinação da Constituição Federal em seu artigo 5º, inciso II, que têm aplicação na administração pública mais abrangente (de forma restritiva) que no caso esta somente poderá fazer aquilo que é determinado pela lei, está em flagrante ilegalidade com o descumprimento do dever (entenda-se obrigação) de fiscalizar.

**É inequívoco, claro, transparente que hoje a CMTU é mera homologadora dos pedidos de aumento da tarifa das operadoras do sistema de transporte coletivo municipal. Os levantamentos efetuados pelo órgão ferem o bom senso, a lógica, a legalidade, a inteligência e o discernimento de qualquer cidadão de capacidade mediana de compreensão.**



**DA PLANILHA E METODOLOGIA GEIPOT**  
**DA REMUNERAÇÃO DE CAPITAL, LUCRO LÍQUIDO E DEPRECIAÇÃO**

A política tarifária segue o estabelecido nos artigos 9º a 13 da Lei Federal nº 8.987/95 e artigo 9º da Lei Municipal 9.220/2003:

*“Art. 9º O serviço público de transporte coletivo de passageiros será remunerado pelos usuários mediante o pagamento de tarifa fixada por decreto do Poder Executivo, em valor que deverá manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, compatível com o custo global do serviço, considerados sua qualidade, sua eficiência e seu aprimoramento técnico.*

*§ 1º Para a fixação do valor da tarifa será considerado o custo quilométrico médio dividido pelo índice de passageiros pagantes por quilômetro (IPK) apurado em processo administrativo próprio.*

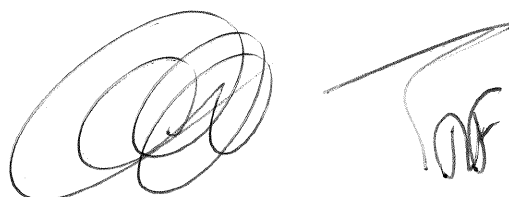
*§ 2º Integram ainda, entre outros, a planilha, para efeito de definição do valor da tarifa, o custo operacional, o custo de capital, o custo de administração, o custo tributário e a remuneração de quatro por cento ao Órgão Gestor Municipal, nos termos da Lei nº 8.768/02.*

*§ 3º As concessionárias, mediante prévia autorização do Órgão Gestor Municipal, poderão auferir receitas alternativas, que serão consideradas exclusivamente como forma de auxiliar na modicidade e na redução do preço da tarifa do transporte coletivo de passageiros no Município de Londrina.*

*§ 4º O Poder Concedente poderá determinar às concessionárias a implantação de serviços diferenciados com tarifas compatíveis.”*

Segundo esses dispositivos, o custo da planilha toma como base diversos critérios, tais como: custo global; remuneração do órgão gestor pelo índice de 4% (quatro por cento); processo administrativo próprio para aferir o valor da tarifa e; receitas alternativas para redução do custo da tarifa.

A CMTU aplica a tabela da GEIPOT (instituição estatal de pesquisa e planejamento vinculada ao Ministério dos Transportes desativada havia treze anos!) cujos parâmetros estão totalmente defasados e obsoletos, pois utilizam metodologia de caráter não objetivo e não científico.



Pela tabela GEIPOT, a remuneração de capital pago pela CMTU às operadoras (12% ao ano) é incluída na planilha que compõe a tarifa do transporte coletivo municipal urbano. Ocorre que pela tabela da GEIPOT, há a expressa informação de que a remuneração de capital também inclui o lucro da empresa. Ou seja, está havendo pagamento *bis in idem*.

Entretanto a CMTU, Metrolon, servidores da CMTU, Prefeito Municipal, sindicato e operadoras do transporte coletivo que defendem a aplicação desta planilha, não observaram que após a remuneração de capital inclusa na planilha (de onde a empresa deve tirar o seu lucro), remuneram as operadoras com mais 7,5% a 10% do lucro líquido apurado (que está sendo pleiteado pelas operadoras judicialmente!).

Caracterizando um repasse duplicado e ilegal, que impacta de forma vultosa na planilha de composição dos custos da tarifa do transporte coletivo, causando prejuízo ao patrimônio público e aos munícipes, pois mesmo o contribuinte que não utiliza o sistema, arca com os seus custos.

Não bastasse essa ilegalidade, há ainda outra de igual gravidade. Pelo prazo de operacionalização do sistema determinado, 15 (quinze) anos, e pela remuneração de capital concedida (12% ao ano), neste período (15 anos) a empresa teria o capital aplicado e remunerado de forma duplicada.

Então a forma legalmente aceita seria ou a redução da taxa de remuneração de capital (para valores aproximados em torno de 6%) e o não repasse do lucro de mais 7,5% (líquido), a título de compensação, ou devolução dos valores descontados a maior durante o período de funcionamento das empresas nesta forma, o que daria uma soma somente possível de calcular após uma auditoria contábil e a participação de peritos.

O prazo da outorga estabelecido no edital de 15 (quinze) anos, baseado no artigo 5º da Lei Municipal nº 9.220/03, é ponto relevante a ser analisado com cautela. Conquanto a Lei nº 8.987/95 não estabelece prazo para outorga de serviço público,

Two handwritten signatures in black ink, one on the left and one on the right, positioned at the bottom right of the page.

mas apenas exige que seja feita por prazo determinado, compete ao poder outorgante sua determinação, o que, obviamente, não pode se dado sem critérios objetivos, sob pena de eternizar o duopólio do transporte coletivo urbano municipal.

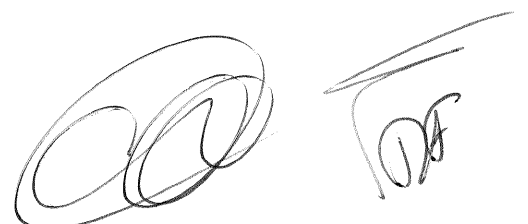
Na verdade, o prazo para a outorga deve ser fixado em razão do tempo necessário para que a outorgada possa amortizar o investimento feito para a execução do serviço público, no caso o transporte coletivo. Essa é a razão do prazo de outorga. Tendo em vista que o prazo estabelecido pela legislação municipal é de 15 (quinze) anos, é certo que as outorgadas terão esse tempo para amortizar seu investimento, através do preço público pago pelos usuários do sistema (a tarifa da passagem), sendo que por determinação legal todos os bens (ônibus, pontos, oficina, terminais, etc.) deverão, ao final do prazo da outorga, ser revertidos para domínio público.

Esse dever de reversão surge na perspectiva de que o serviço de transporte coletivo urbano é um bem público, de concepção universal e difusa. Logo, toda a riqueza por ele criada pertence originariamente ao público, neste ato representado pelo poder público municipal e manejado diretamente pela CMTU.

Dentro dessa sistemática, verifica-se que o prazo da outorga também é fator que influencia no valor da passagem (tarifa), posto que é este item que remunerará o serviço público e cobrirá todo o investimento feito pelas concessionárias.

Segundo a metodologia do GEIPOT, a remuneração de capital (item que tem por finalidade justamente cobrir os custos de investimentos das outorgadas) será na ordem de 12% (doze por cento) ao ano, depois de considerar a taxa de depreciação dos veículos. Assim, esse fator também deve ser considerado com cautela para a determinação do valor da tarifa.

Por meio de cálculos, considerando a taxa de remuneração do capital fixada pela planilha do GEIPOT, o tempo de outorga (15 anos) e o valor da tarifa, é possível afirmar que o investimento feito pelas outorgadas serão recuperados em aproximadamente 8 (oito) anos, ou seja, pouco mais que a metade do prazo da outorga.





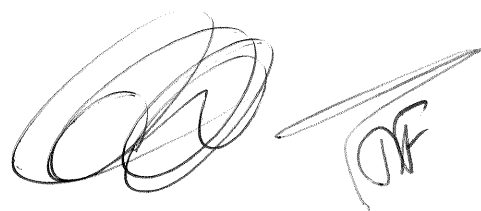
A previsão no contrato de que a empresa poderá ter lucro de 7,5% a 10% (parágrafo oitavo da cláusula décima primeira do Termo de Outorga), sem qualquer critério objetivo, portanto, ilegal caracteriza um “*non bis in idem*” em relação à possibilidade de retorno do investimento e ganhos.

A margem de lucro das operadoras deve ser razoável e dentro dos parâmetros da moralidade. Por essa razão, o preço público ou a tarifa (no caso presente) tem a função de promover essa remuneração e seu valor deve ser fixado de forma justa, para que ao longo do prazo da outorga (que no caso é de 15 anos) cubra todo o investimento realizado, os custos fixos e variáveis da empresa e também o lucro real.

Conforme visto a definição do tempo da outorga é feita somente após um planejamento sério sobre os custos do sistema e a possibilidade de lucro e/ou remuneração do capital, já que para se chegar ao número de anos da outorga basta somar todos os custos, lucro e investimentos totais e dividir pela receita anual (tarifa), que deve ser estimada. E tudo isso influencia, no valor da tarifa.

O parágrafo terceiro da cláusula terceira do Termo de Outorga 001/2004 trata da forma da prestação de serviço dispondo que “*Serviço adequado é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade nas tarifas.*”

Ainda há depreciação do patrimônio que é inclusa na planilha de composição de custos, sendo que no final o bem não é revertido ao patrimônio da CMTU, ou seja, é pago (depreciado, entra nos custos) mensalmente os bens e, no final, o bem é vendido pelas operadoras sem que haja qualquer reversão pecuniária, contábil ou em patrimônio em favor do município, mesmo a CMTU tendo remunerado o capital – pago depreciação e lucro líquido.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page.

Ficou constatado que aproximadamente cem veículos da frota de ônibus foram depreciados (pagos pela CMTU) em 100% entre os anos de 2006-2008 e, portanto, pertencem à CMTU. Ocorre, entretanto, que **NUNCA UM BEM FOI REVERTIDO AO PATRIMÔNIO DA CMTU**. Em face disto, a CEI determinará a reversão deste patrimônio de forma imediata para o patrimônio da CMTU.

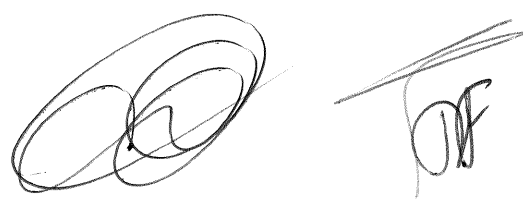
Em relação à tarifa do transporte coletivo, o edital, destaca que o valor praticado à época da licitação era de R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos), e esse foi o valor estabelecido no edital. Acrescentou ainda que o a metodologia para o cálculo do respectivo valor seria a da planilha do GEIPOT, um extinto grupo de estudos do Ministério dos Transportes.

Ocorre que a legislação municipal que trata da matéria prevê a inclusão de determinados insumos que não estão inseridos na sistemática do GEIPOT, o que compromete a eficácia do planejamento e a definição do valor da tarifa do transporte coletivo.

A CMTU utiliza a planilha GEIPOT para determinar o valor da tarifa no Município de Londrina. Essa metodologia, advinda de um grupo de estudos criado pela empresa brasileira de transporte para auxiliar as prefeituras, é considerada obsoleta por gestores e especialistas do setor.

Ocorre que a análise de sua metodologia não envolve todos os critérios estabelecidos pela política tarifária do Município, dispostos na citada lei municipal. Essa metodologia diz como os itens têm de entrar na planilha, **mas não informa onde devem ser coletados**, o que, como detectamos, **ocasiona graves distorções na apuração do custo efetivo do sistema**.

Outra grande irregularidade está no fato de que a planilha utilizada pela CMTU inclui diversas receitas que são integrantes do sistema, como publicidade (*bus-door*) em seus veículos, como autorizado pela Cláusula vigésima primeira do Termo de Outorga nº 1/2004, em valores ínfimos (aproximadamente R\$ 400,00 por mês / R\$ 5.000,00 por ano).



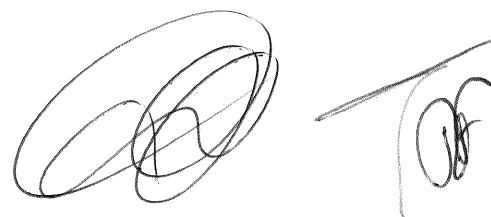
O Edital 5/2003 refere-se à tabela do GEIPOT **apenas como um exemplo de parâmetro de aferição**, nada impedindo que a CMTU e as empresas se valham de metodologias mais adequadas à realidade dos dias atuais. E é voz corrente que pela sistemática de cálculo da planilha do GEIPOT, os custos médios, fixos e variáveis, incorridos na produção do transporte são todos repassados aos usuários pagantes, premiando a ineficiência das empresas mal geridas por meio da necessidade de reajustes constantes no valor das tarifas, e, ao mesmo tempo, não repassando aos usuários os ganhos de produtividade dessas empresas que se beneficiam das melhorias de condições promovidas pelo Poder Público.

No caso do Município de Londrina, é visível ainda essa constatação quando se sabe que a redução nas alíquotas do ISSQN e da taxa de administração da CMTU não significou redução no valor das tarifas para os usuários.

Também deve-se levar em consideração que hoje o serviço de controle da planilha é efetuado por três servidores da CMTU, sendo que um possui ensino médio que faz cotações de preços no comércio local e dois são formados em teologia. Ou seja, não há formação técnica e específica para a tarefa que exercem.

Todos esses servidores desconhecem qualquer outra forma de metodologia de cálculo e diante da repetição dos serviços executados por anos a fio, acabaram por ser “doutrinados” nos interesses das operadoras de transporte coletivo urbano municipal, se recusando a reconhecer a mais óbvia e elementar comprovação das aberrações constatadas. O “conhecimento” destes servidores tornou-se um dogma intransponível ao interesse público.

É necessário que a avaliação da planilha de custos seja efetuada mensalmente e com um método comparativo da evolução dos preços dos fatores que a compõem, a fim de se ter um conhecimento acerca da conjuntura econômica. Essa é uma tarefa que deve ser exercida independentemente de necessidade ou não de ser revisado o preço da tarifa.



Desta forma havendo redução do IPI, do preço dos combustíveis, da variação de mão de obra há que se impor, conseqüentemente, a queda do preço da tarifa municipal, ou o aumento automático do repasse à CMTU.

### DA NECESSIDADE DE LICITAÇÃO PARA OUTORGA DO DIREITO DE EXPLORAÇÃO DE NOVAS LINHAS

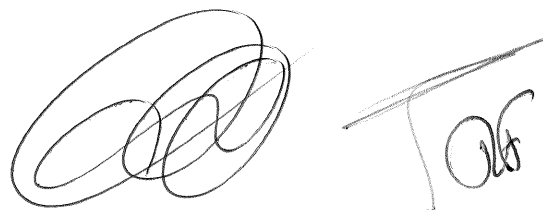
O limite do objeto licitado (exploração do transporte coletivo público londrinense) começou a ser alinhavado na Lei Municipal nº 9220/2003, cujo artigo 3º trazia a seguinte redação:

*Art. 3º O serviço público de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Londrina, que não terá o caráter de exclusividade, **será prestado sob o regime de concessão, sempre mediante licitação,** e executado de forma contínua e permanente obedecendo a horários, a itinerários e a intervalos de tempo pré-estabelecidos.*

*§ 1º O poder concedente poderá criar, alterar e extinguir itinerários bem como implantar novos serviços públicos, com política tarifária apropriada, conforme a necessidade e a conveniência dos usuários e do sistema de transporte, observada a área operacional fixada e definida nos termos das concessões outorgadas pelo Município.*

A exigência de licitação para prestação dos serviços públicos em que o Município é titular, decorre, como também já foi visto, do texto constitucional (CF/88, art. 175) e da Lei Orgânica Municipal (art. 88). Portanto, a exigência de licitação é inafastável.

O que se pretende fixar neste momento é a necessidade absoluta de os serviços de transporte coletivo, quando repassados a terceiros, seja por permissão ou concessão, serem sempre antecedidos de procedimento licitatório, conforme determina a **Lei nº 8.987/95** (que regulamenta o artigo 175 da CF/88), em seu artigo 2º, incisos II e IV, além de ser este o reiterado entendimento dos tribunais superiores.



Por sua vez, o edital nº 5/2003 da CMTU, quando fixou, no item 2.1, o objeto da licitação como sendo “a operação do serviço público do transporte coletivo de passageiros no âmbito do Município de Londrina-Paraná, através (sic) da outorga da concessão onerosa, pelo prazo de 15 anos”, cuidou ainda, de “especificá-lo”, de dizer que a licitação seria composta de **duas áreas operacionais distintas (área 1 e área 2, cf. item 2.2, complementadas pelos itens 3.11.1, 3.11.2 e 3.11.3, também do edital)**, cujas características ditas operacionais dos serviços, tais como itinerários, frequências e horários, **mantidas no formato atual [de então], seriam aquelas previstas no anexo 21** (cf. item 2.3).

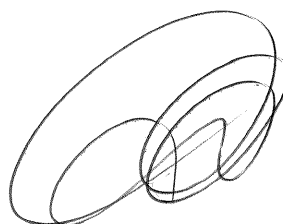
Apesar de tal especificação, o item 2.4 do edital trouxe disposição dissociada do rumo até então tomado, que citamos:

*“Durante o período de concessão, quaisquer outros itinerários, viagens, horários ou serviços relacionados com o transporte coletivo de passageiros no município, não previstos no presente edital, que venham a ser exigidos em função do crescimento da demanda ou da expansão dos serviços dentro da área delimitada, deverão ser executados pela concessionária que opera na área onde esses serviços forem criados, nos termos do art. 23, V, da Lei nº 8.987/95 e do art. 3º, parágrafo 1º, da Lei Municipal nº 9220/03.”*

**A regra ilegal trazida abriu caminho para que linhas não incluídas na relação e no formato iniciais pudessem ser criadas posteriormente**, e operadas pela vencedora da licitação para determinada área. Esta intenção acabou confirmada no Termo de Outorga nº 1/2004, por conta do disposto no parágrafo segundo da cláusula oitava.

E a abertura dada pelo Edital e confirmada pelo Termo de Outorga não se limitou à criação de novas linhas no sistema, mas dirigiu-se também à possibilidade de novos serviços diferenciados, como se tem da leitura do item 2.5 do Edital.

Estas possibilidades previstas no Edital e confirmadas no Termo de Outorga **são ilegais**.



E nem mesmo os fundamentos mencionados pelo edital são pertinentes. Analisemos o artigo 3º, parágrafo primeiro, da Lei nº 9.220/2003 e o artigo 23, inciso V, da Lei Federal nº 8.987/95, citados como fundamento no item 2.4.

**Os serviços de transporte coletivo no Município serão sempre concedidos mediante licitação**, em conformidade, aliás, com os já citados comandos da CF/88, art. 175, e com a Lei Federal nº 8.987/95, que tem disposição expressa a respeito:

*“Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.”*

Tanto a lei federal, quando se refere a “toda concessão”, quanto a lei municipal, ao tratar em específico do serviço de transporte coletivo de passageiros no Município de Londrina, quiseram mostrar que a prestação será, sempre, previamente licitada. Ainda, há a regra posta no artigo 88 da LOM, no mesmo sentido:

*“Art. 88. Incumbe ao Município, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, **sempre mediante licitação**, a prestação de serviços públicos de interesse local, incluídos os de caráter essencial.”*

A justificativa de dispensa de licitação dada pelo edital é absolutamente equivocada e ilegal.

Também é equivocada citar, isoladamente, o artigo 23, V, da Lei nº 8.987/95, que cuida de **hipóteses** relacionadas ao contrato, **por conta de modernizações do serviço** que possam refletir nos equipamentos do concessionário, mas **nunca ao objeto licitado**<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

V - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;

Portanto, o item 2.4 do Edital, ao prever a possibilidade de criação de novas linhas e de novo serviço, sem a realização de licitação específica para tanto, acabou colidindo com estes princípios e normas do ordenamento jurídico. Por conta disso, as cláusulas contratuais decorrentes desta disposição editalícia maculada são nulas de pleno direito.

Este posicionamento está amparado em decisões jurisprudenciais, que reconhecem a necessidade de prévia licitação sempre que forem outorgadas linhas novas. Há decisões neste sentido do **Supremo Tribunal Federal**:

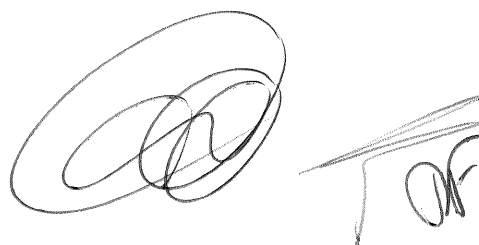
*"Exploração de transporte urbano, por meio de linha de ônibus. Necessidade de prévia licitação para autorizá-la, quer sob a forma de permissão quer sob a de concessão. Recurso extraordinário provido por contrariedade do art. 175 da Constituição Federal." (RE 140.989, Rel. Min. Octavio Gallotti, julgamento em 16-3-93, DJ de 27-8-93; No mesmo sentido: AI 637.782-ED, Rel. Min. Gilmar Mendes, julgamento em 30/9/08, DJE de 21/11/08).*

**"Contraria os arts. 37 e 175 da Constituição Federal decisão judicial que, fundada em conceito genérico de interesse público, sequer fundamentada em fatos e a pretexto de suprir omissão do órgão administrativo competente, reconhece ao particular o direito de exploração de serviço público sem a observância do procedimento de licitação." (RE nº 264.621/CE, Min. Joaquim Barbosa, publicado no DJ de 8/4 /2005).**

Do Superior Tribunal de Justiça, tem-se igualmente decisões absolutamente claras e específicas:

*PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. ADMISSIBILIDADE. DISSÍDIO NÃO DEMONSTRADO. ADMINISTRATIVO. TRANSPORTE INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS. EXPLORAÇÃO DE NOVAS SEÇÕES EM LINHA RODOVIÁRIA. LICITAÇÃO. AUSÊNCIA. IMPOSSIBILIDADE." (REsp 529.102/PR, rel. Min. Luiz Fux, DJ de 10/4/2006).*

**"A implantação de nova linha de transporte, bem como qualquer alteração referente à linha ou à prestação do serviço por empresa de ônibus deverá sempre ser precedida de licitação." (STJ, REsp 617.147, Rel. Min. Luiz Fux, j. em 25/04/2005)**



E, em consonância com o posicionamento dos Tribunais Superiores, há diversas outras dos Tribunais Estaduais<sup>2</sup>, inclusive do **Tribunal de Justiça do Paraná**, em caso que envolveu exatamente a CMTU e o serviço PSIU, quando da sua criação, por Decreto:

*"APELAÇÃO CÍVEL E REEXAME NECESSÁRIO - AÇÃO POPULAR - CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO - TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL - DEFERIMENTO DE LINHA MEDIANTE DECRETO, INDEPENDENTE DE LICITAÇÃO - INADMISSIBILIDADE - OFENSA AOS PRINCÍPIOS DA LEGALIDADE, IMPESSOALIDADE E MORALIDADE - NECESSIDADE DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA - RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO - SENTENÇA REFORMADA, EM PARTE, EM REEXAME NECESSÁRIO - DECISÃO POR MAIORIA.*

**É ilegal o ato que autoriza prestação de serviço público de transporte coletivo urbano sem licitação, uma vez que o administrador público só pode executar o que a lei lhe autoriza, em obediência aos princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade e moralidade." (TJ/PR, Apelação Cível nº 160.453-1, j. em 1º de dezembro de 2004).**

Pertinente ainda esclarecer, em relação ao PSIU, que a ilegalidade encontrada decorre da sua utilização como "serviço alternativo" estabelecido de forma paralela ao serviço principal, com tarifas diferenciadas, sem a necessária integração ao sistema de transporte e ainda, operando linhas novas, criadas exclusivamente para este tipo de serviço.

<sup>2</sup> Como exemplo, citamos decisão do TJ/RJ, por sua similaridade: *"CONCESSÃO DE LINHA DE ÔNIBUS - PROLONGAMENTO DE LINHA - ALTERAÇÃO DE ITINERÁRIO DE LINHA DE ÔNIBUS - LINHA NOVA - CARACTERIZAÇÃO - LICITAÇÃO - NECESSIDADE - RECURSO IMPROVIDO - Apelações. Ação principal visando à anulação de ato administrativo e cautelar. Pedidos tidos por improcedentes em 1º grau. Transporte coletivo rodoviário. Linha de ônibus. Prolongamento, sem licitação, de linha principal anterior, com base e, em decreto estadual. Impossibilidade. Não incidência do art. 12 do Decreto nº 3.983/81. Ato que viola os princípios consagrados na Constituição e na Lei das Licitações. O prolongamento de linha existente, com superposição de itinerários operados por outras empresas, envolvendo mercado de exploração rentável não se caracteriza como serviço complementar e, conseqüentemente, não dispensa a licitação. Recursos providos. Procedência do pedido principal. Improcedência do pedido cautelar. Agravo retido prejudicado (PCA) (TJRJ - AC 7287/1999 - (29112000) - 5ª C.Civ. - Rel. Des. Marcus Faver - J. 10.10.2000)."*



Pode-se afirmar, sem qualquer receio, que da forma se encontra o modelo jurídico para regulamentar o PSIU, que de fato é um “serviço alternativo”, porém alternativo à ordem jurídica e aos princípios jurídicos que regem a matéria.

Assim, o argumento de que o serviço PSIU está abrangido pelo edital, e portanto não haveria necessidade de licitá-lo em certame específico, é inconsistente<sup>3</sup>, e a criação de novas linhas do PSIU tem a mesma necessidade de licitação das linhas relacionadas com o serviço dito principal.

Há de se observar que a criação de novas linhas ou de novos serviços diferenciados fere o princípio licitatório, ao não especificar com precisão o que seria licitado (já que a divisão do serviço em áreas não é clara quanto à especificação do serviço em linhas, algo que sempre foi a regra) ou quanto a limitação de outros licitantes, que poderiam interessar-se na prestação apenas dos serviços diferenciados do PSIU, que tem custos menores e tarifas maiores, não tem cobradores, é prestado por meio de ônibus menores e faz rotas diferenciadas. Além daquelas empresas que poderiam interessar-se pela prestação do serviço quanto às novas linhas apenas.

As novas linhas, especialmente as do PSIU, têm influência no preço da tarifa.

<sup>3</sup> O Parecer da Procuradora Jurídica da Casa defende esta tese, com propriedade. Transcrevemos:  
“2. A implantação de serviços de transporte coletivo com micro-ônibus totalmente diferenciado denominado “PSIU”, em novas rotas e conforme já descrito necessita de licitação por linha (rota de transporte)?

O item 2.0 do Edital de Concorrência nº 005/2003 delimita o objeto do certame, cujo subitem 2.2 dispõe que “A licitação proceder-se-á em duas áreas operacionais distintas, delimitadas geograficamente, denominadas Área 1 (um) e Área 2 (dois), conforme descrito e demonstrado no anexo 01 deste Edital”, sendo que cada área é composta de diversas linhas e rotas.

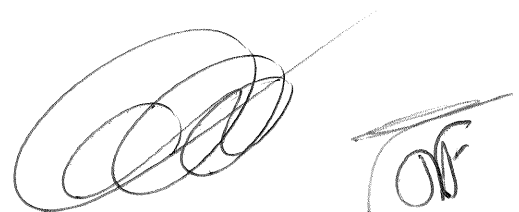
O subitem 2.4 do mesmo edital destaca que “durante o período da concessão, quaisquer outros itinerários, viagens, horários ou serviços relacionados com o transporte coletivo de passageiros no município, não previstos no presente Edital, que venham a ser exigidos em função do crescimento da demanda ou da expansão dos serviços dentro da área delimitada, deverão ser executados pela concessionária que opera na área onde esses serviços forem criados, nos termos do art. 23, inc. V, da Lei nº 8.987/95 e do art. 3º, parágrafo 1º, da Lei nº 9.220/03.”

E no subitem 2.5:

“Outros serviços, utilizando veículos diferenciados em relação à frota estabelecida no presente Edital, poderão ser criados e exigidos pelo órgão gestor na vigência do Contrato de Concessão garantido ao concessionário o prazo necessário para providenciar a frota exigida, devendo ser elaborada planilha específica que garanta o equilíbrio econômico financeiro dos serviços.”

Essas previsões constam do Termo de Outorga nº 001/2004 (Cláusula Oitava).

Assim, em princípio, não haveria necessidade de nova licitação, por força da previsão contratual e a referência no artigo 18, VII c/c artigo 25, V, ambos da Lei nº 8.987/95.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

**Inclusive ficou comprovado que a empresa operadora Francovig, que detém aproximadamente 18% das operações do sistema, possui aproximadamente 70 ônibus e responde por cerca de 25% do consumo total de combustível. Por outro lado, a empresa Grande Londrina, que opera com 270 ônibus aproximadamente e responde por 82% do sistema consome 75% de combustível. Ocorre que a remuneração para a Francovig é de aproximadamente 18%, o que comprova a distorção do sistema de planilha e sistema de outorga hodiernamente adotado.**

O que se conclui é que as disposições do edital relacionadas à concessão das novas linhas, e que posteriormente foram incorporadas ao “contrato de concessão”, não poderiam deixar de observar determinados princípios e regramentos.<sup>4</sup> A doutrina que trata do assunto é incisiva:

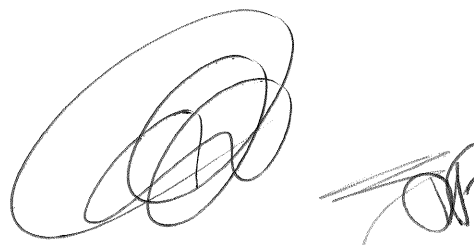
*“Estão todas as entidades de direito público adstritas ao regime nacional, sendo-lhes vedado suprimir os direitos, obrigações e garantias mínimas erigidas como essenciais, na Lei de Concessões, reputando-se juridicamente ineficaz, a norma de outro que conflite com os preceitos da Lei nº 8.987/95. Daí porque está previsto, na Lei de Concessões, a revisão e a adaptação das normas locais que editaram sobre a matéria, às novas diretrizes traçadas na lei federal.”* (Arnoldo Wald, Luzia Rangel de Moraes e Alexandre de M. Wald. *O Direito de Parceria e a Lei de Concessões*. 2ª ed. Revista e atualizada, São Paulo: Saraiva: 2004, p. 306).

Isto implica em total nulidade do processo licitatório. Indica-se ainda que, em tese, isto significa ofensa ao artigo 10, II, da Lei nº 8.429/92 (Ato de Improbidade Administrativa).

---

*No entanto, existe necessidade de sua regulamentação.”*

<sup>4</sup> Como a Lei de Concessões, por exemplo. Tanto que a Lei nº 9.220/2003 corrigiu alguns pontos da Lei nº 5.496/93, adaptando-se à Lei Federal, que é de 1995.



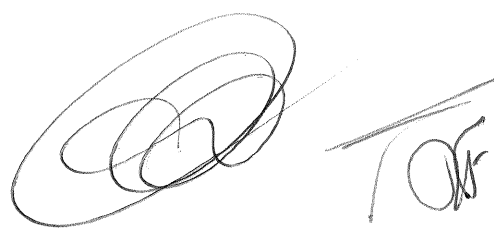
## DOS INSUMOS

As provas colhidas nos trabalhos da CEI (documentos anexos) comprovam que a planilha tinha itens subfaturados quando estes representavam o aumento de consumo, como por exemplo:

**Houve expressa confissão no depoimento na CEI pelo diretor da Grande Londrina (empresa que detinha originalmente 82% da operacionalização da frota), Gildalmo Mendonça, que realmente as empresas têm ganhos (adquirem insumos por valores mais baixos) que não são lançados na planilha de composição dos custos da tarifa do transporte coletivo municipal urbano e sem que considere isto uma ilegalidade ou mesmo infração contratual. Fato este ratificado no mesmo teor pelo diretor da Francovig, Francisco Henrique Francovig.**

Inclusive ficou comprovado que a empresa operadora Francovig, que detém aproximadamente 18% das operações do sistema, possui aproximadamente 70 ônibus e responde por cerca de 25% do consumo total de combustível.

Por outro lado, a empresa Grande Londrina que opera com 270 ônibus aproximadamente e responde por 82% do sistema consome 75% de combustível. Ocorre que a remuneração para a Francovig é de aproximadamente 18%, o que comprova a distorção do sistema de planilha e sistema de outorga hodiernamente adotado.



O cálculo da tarifa é distorcido pela perniciososa (e generosa) relação entre as empresas e o sindicato das operadoras (Metrolon).

Outra grave irregularidade é a sistemática utilizada para se realizar a cotação dos preços dos insumos, em contrariedade ao que foi determinado no instrumento convocatório, acarretando irreal aumento nos custos do sistema.

De acordo com o item 2.6 do edital, que integra o contrato de outorga, a tarifa deve ser apurada por meio de uma planilha tarifária que reflita a realidade dos custos e número de usuários do sistema:

*“2.6 – O serviço público regular de transporte coletivo de passageiros será remunerado pelos usuários mediante o pagamento de tarifa única para todo sistema, fixado por Decreto do Poder Executivo, em valor que deverá manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, apurada através de Planilha Tarifária que deverá utilizar-se de índices, coeficientes e valores que se ajustem com a realidade de custos e número de usuários do sistema, devidamente fundamentado.  
...”*

Está claro que os custos que irão compor a planilha da tarifa do transporte coletivo do Município de Londrina não podem ser diversos daqueles efetivamente praticados pelas operadoras. Apenas para exemplificar, dentre as inúmeras discrepâncias detectadas pela CEI, destacam-se:

### **PREÇO DO COMBUSTÍVEL**

Insumo básico que tem implicação direta na tarifa, cujo preço foi reduzido por ocasião da última cotação de preços.



## Óleo Diesel

Parâmetro utilizado pela planilha GEIPOT 1993:

<b>Veículo</b>	<b>Parâmetro Utilizado</b>	<b>Significado</b>
Micro-ônibus	0,20/0,30 km litro rodado km litro rodado	0,25 Faz 4 km com 1 litro de diesel;
Veículo leve	0,25/0,35 km litro rodado km litro rodado	0,31 Faz 3,1 km com 1 litro de diesel;
Veículo pesado	0,45/0,50 km litro rodado km litro rodado	0,475 Faz 2,105 km com 1 litro de diesel.

Parâmetro sugerido pela CEI 2009:

Micro-ônibus	0,20/0,30 km litro rodado km litro rodado	0,25 Faz 4 km com 1 litro de diesel;
Veículo leve	0,25/0,35 km litro rodado km litro rodado	0,31 Faz 3,1 km com 1 litro de diesel;
Veículo pesado	0,45/050 km litro rodado km litro rodado	0,475 Faz 2,105 km com 1 litro de diesel.

É preciso levar-se em conta que desde o ano de 2004 (quando foi assinado o contrato de outorga em vigor) até os dias atuais, houve um aumento da quilometragem de aproximadamente 5%.

Ao passar a adquirir maior volume de combustível em razão do aumento das linhas e veículos, as operadoras obtêm um preço melhor no mercado. Se foi aumentado o número de usuários e o valor do diesel diminuiu, isso deveria ter um impacto imediato na tarifa para menor, o que não ocorre.

Contrariamente a essa lógica, a documentação acostada revela que curiosamente a TCGL tem adquirido óleo diesel mais caro do que aquele pago pela própria Prefeitura do Município de Londrina, o que, no mínimo, evidencia falta de eficiência administrativa ou comprovadamente má-fé (ilegalidade).

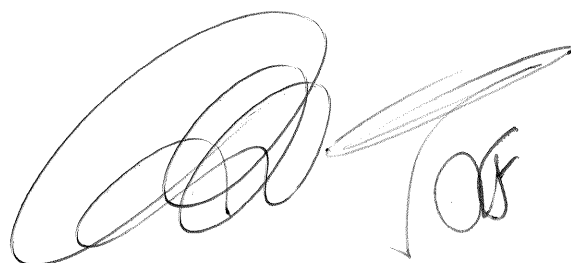
A justificativa para os novos parâmetros de consumo de óleo diesel e de pneu decorre das novas tecnologias empregadas nos veículos e ofertadas pelas indústrias e comércio.

De forma inversa há o superfaturamento nos valores de mercados dos insumos que compõem a planilha, por exemplo, o combustível que é lançado na planilha pelo preço de varejo dos postos de Londrina, sendo que os insumos são adquiridos da própria distribuidora em preços inferiores ao custo oferecido aos postos comuns, pois o volume consumido no transporte coletivo municipal é enorme.

Destaca-se que a Petrobrás (documento anexo) oferece neste mês combustível (óleo diesel) ao preço de R\$ 1,68 (um real e sessenta e oito centavos) cotado em julho de 2009, enquanto que na planilha do mesmo período o lançamento é de R\$ 1,92 (um real e noventa e dois centavos), cotado em dezembro de 2008.

Há ainda a comprovação (documento anexo) de que o valor do combustível lançado da planilha em certo período foi o mesmo do preço do varejo nos postos de Londrina (R\$ 2,01 – dois reais e um centavo), enquanto a própria Prefeitura Municipal adquiria no mesmo período combustível a preço bem inferior (R\$ 1,84 – um real e oitenta e quatro centavos).

O controle de abastecimento de cada veículo e dos tanques de combustível deveria ser eletrônico e “on-line” o que diminuiria a margem para desvios.

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

## PNEUS

A cotação da planilha inclui tanto o pneu usado e o recauchutado, sendo que, quanto a este último, é calculado como possuindo vida útil de cento e cinco mil quilômetros.

Pneu + recapagens:

Parâmetro utilizado pela planilha do GEIPOT 1993:

<b>Veículos</b>	<b>Parâmetros</b>	<b>Utilizado</b>	<b>Significado</b>
Micro-ônibus recapagens rodaria 105.000 km;	85.000/120.000km	105.000 km	Com 1 pneu novo + 2,5
Veículo leve recapagens rodaria 105.000 km;	85.000/120.000 km	105.000 km	Com 1 pneu novo + 2,5
Veículo pesado recapagens rodaria 105.000 km.	85.000/120.000 km	105.000 km	Com 1 pneu novo + 2,5

Parâmetro sugerido pela CEI 2009:

<b>Veículos</b>	<b>Parâmetro</b>	<b>Utilizado</b>	<b>Significado</b>
Micro-ônibus recapagens rodaria 200.000 km;	200.000 km	200.000 km	Com 1 pneu novo + 2,5
Veículo leve recapagens rodaria 200.000 km;	200.000 km	200.000 km	Com 1 pneu novo + 2,5
Veículo pesado recapagens rodaria 200.000 km.	200.000 km	200.000 km	Com 1 pneu novo + 2,5

Os pneus, além de atualmente terem maior durabilidade<sup>5</sup>, apresentam na planilha cotação irreal, já que as empresas de transporte coletivo não compram esses pneus no comércio local, fazendo-o sob condições muito mais vantajosas perante outros fornecedores (distribuidores ou fabricantes).

No caso dos pneus foram lançados os valores de cotação de pequenas e médias lojas de Londrina que operam no ramo, sendo que as empresas operadoras do sistema adquirem diretamente da fábrica. Foi omitido na planilha o lançamento do número de pneus com recapagem utilizados mensalmente pela empresa.

Após os questionamentos da CEI nas primeiras reuniões a CMTU e a Grande Londrina corrigiram os itens de durabilidade de pneus e apontaram que apenas havia “*distorções*”.

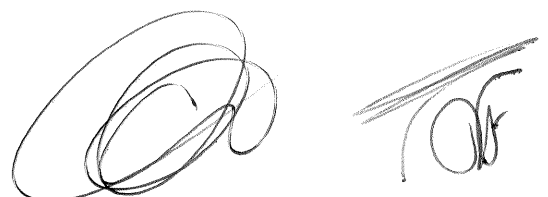
Ainda ficou constatado que a empresa realiza recapagem de pneus, serviços de funilaria e pintura, retifica motores ou tem motoristas que ganham salários de micro-ônibus e dirigem ônibus convencionais.

Todos esses itens impactam diretamente na planilha e não há qualquer controle da CMTU ou prestação de contas das operadoras do transporte coletivo municipal urbano, sendo que o controle de pneus deveria ocorrer por meio de numeração em cada pneu e a proibição da compra de pneus recapados não oriundos do próprio sistema em razão da garantia de segurança para o transporte dos passageiros.

O controle dos demais insumos deveria ocorrer por meio de equipamentos eletrônicos, controle de deslocamento, velocidade e quilometragem dos veículos por sistema de satélite (GPS), a fiscalização e o controle do almoxarifado das empresas operadoras.

---

<sup>5</sup> Atualmente, após a instauração da CEI, a margem de quilometragem do pneu foi aumentada pela CMTU.





## **DA REDUÇÃO DE CUSTOS QUE INFLUENCIAM NA PLANILHA**

As empresas operadoras do sistema de transporte coletivo municipal urbano não dizem a verdade quando afirmam que estão há 42 meses sem aumento da tarifa.

Não houve o aumento nominal (não foi alterado o valor cobrado nas catracas), mas houve três leis municipais que contemplaram as operadoras com benefícios fiscais e de redução de gratuidade e desconto de meia passagem, que significaram grande impacto na diminuição de despesas e aumento de lucro para as operadoras.

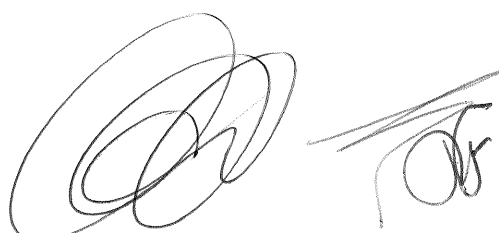
É o caso da Lei Municipal nº 9.013/2002 determinando a redução da alíquota do ISSQN de 5% para 2%, representando um ganho de 75% sobre o custo até então efetuado neste imposto.

A Lei Municipal nº 8.768/2002 que determinou a redução da alíquota da taxa de administração do CMTU de 6% para 4%, representando um ganho de 33% sobre a despesa até então efetuada.

A Lei Municipal nº 10.450/2008 que reduziu drasticamente os benefícios dos usuários de passe livre e meia passagem (estudantes), que em número significou a queda da utilização mensal de aproximadamente de 1 milhão de passagens para 300 mil ao mês, gerando um benefício de 70% em favor das empresas, em vista do novo contingente pagador do sistema.

É importante sugerir que os beneficiários da gratuidade sejam cadastrados e seja implantado o “cartão benefício” para que estes usuários sejam registrados e contabilizados na planilha, o que não ocorre atualmente.

A própria CTMU, por mais incrível que isto possa parecer, desconhece o número de estudantes, idosos, portadores de necessidades especiais que utilizam mensalmente os seus serviços.

Two handwritten signatures in black ink are located at the bottom right of the page. The first signature is a large, stylized cursive mark, and the second is a smaller, more legible signature.

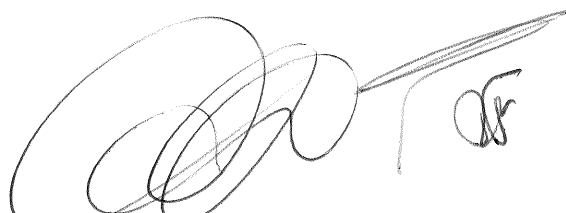
Compreenda-se que no caso da redução do ISSQN e redução da taxa de administração da CMTU, houve redução de receitas públicas e conseqüentemente em razão da Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), os recursos públicos tiveram que ser deslocados de outras áreas do orçamento municipal para coberturas destas perdas de receita, desta forma todos os munícipes pagaram a conta da ineficiência do transporte coletivo municipal urbano.

Destaque que todas as leis foram aprovadas pelo parlamento municipal (nas legislaturas da época) em que diversos vereadores estão sendo investigados sob a suspeita de corrupção para a aprovação de projetos de lei.

Anote-se ainda que os benefícios autorizados por estas leis, apesar de argumentos conjunturais (válidos somente para a época de que eram necessários para que não houvesse a majoração da tarifa do transporte municipal naquele momento) foram concedidos por leis que não delimitavam o período de vigência dos benefícios legais (será permanente).

Diante disto a necessidade urgente de revogação destas legislações para retorno aos patamares anteriores devendo o ISSQN do transporte coletivo retornar a alíquota de 5%, a taxa de administração da CMTU retornar a alíquota de 6% e criar grupo de estudos de análise da legislação que reduziu drasticamente os benefícios dos usuários de passe livre e meia passagem (estudantes) com o cadastramento de todos os beneficiários da gratuidade ou redução do valor da passagem, com a implantação de "cartão benefício" para que a gratuidade seja registrada e contabilizada no sistema.

Portanto, se for concedido o aumento da tarifa do transporte municipal urbano na forma em que as operadoras, SINTTROL, CMTU e prefeito municipal desejam, o preço da tarifa de Londrina seria, em primeiro lugar muito superior aos preços do transporte coletivo em cidades com as características de Londrina, e em segundo lugar, haveria um pagamento do valor da tarifa acima da média em condições

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right. To the right of the main signature, there is a smaller, more compact signature or set of initials.

similares de mercado, em condições fiscais, contratuais e operacionais muito mais vantajosas que em qualquer outro município.

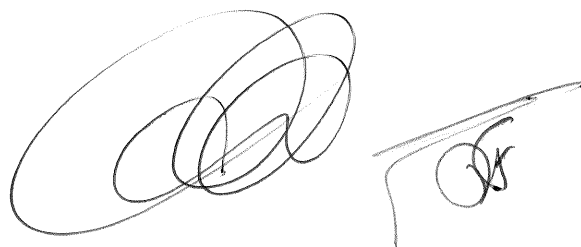
Pelo que foi apurado pela CEI, as condições econômicas de sustento do sistema de transporte coletivo urbano municipal já são favoráveis às operadoras; com a eventual concessão do reajuste como noticiado e pleiteado, haverá um absoluto desequilíbrio contratual de tamanha monta que será possível afirmar que o transporte coletivo urbano no Município de Londrina é um grande negócio....

### **DA MÃO DE OBRA**

Acerca da mão de obra (insumo de maior impacto na planilha), ela tem medição aferida por meio de um fator (FU) e não há qualquer fiscalização da CMTU a respeito da real utilização de mão de obra indicada (cobrada) na planilha, sendo que há incompatibilidades comprovadas entre aumento e redução da frota e aumento e redução da mão de obra disponível para operar o sistema.

O fator de mediação de mão de obra (FU) é lançado a 2,53 motoristas para operar um veículo. Mas os parâmetros do GEIPOT permitem que se lancem 2,20 motoristas. De igual forma, foi lançado 2,34 cobradores para cada veículo, quando que os parâmetros do GEIPOT permitem que se lancem 2,20 cobradores, para uma jornada diária no período integral. Mas hoje os cobradores fazem jornada noturna, o que deveria, conseqüentemente, reduzir o valor da tarifa.

Há também salários diferenciados entre os motoristas, sem que haja fiscalização da CMTU sobre o número apontado na planilha de operadores de ônibus convencionais que recebem o salário da categoria ou estão registrados pelo salário pago aos motoristas de micro-ônibus. Da mesma forma, sobre os cobradores não há qualquer controle por parte da CMTU.



Ainda ficou constatado que a empresa realiza recapagem de pneus, serviços de funilaria e pintura, retifica motores ou tem motoristas que ganham salários de micro-ônibus e dirigem ônibus convencionais.

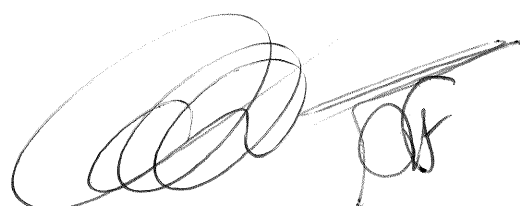
Todos esses itens impactam diretamente na planilha e não há qualquer controle da CMTU ou prestação de contas das operadoras do transporte coletivo municipal urbano, sendo que o controle de pneus deveria ocorrer por meio de numeração em cada pneu e a proibição da compra de pneus recapados não oriundos do próprio sistema em razão da garantia de segurança para o transporte dos passageiros.

O controle dos demais insumos deveria ocorrer por meio de equipamentos eletrônicos, controle de deslocamento, velocidade e quilometragem dos veículos por sistema de satélite (GPS), a fiscalização e o controle do almoxarifado das empresas operadoras.

## DOS VEÍCULOS

Também há comprovado superfaturamento no lançamento na planilha dos custos de veículos. Os servidores da CMTU realizam o levantamento dos fornecedores de carrocerias e chassis ao preço unitário, que é lançado na planilha quando é de conhecimento notório e ficou constatado pelas provas obtidas que a compra permanente e as condições de pagamento influenciam diretamente no preço do veículo com diferenças de grande impacto.

Um caso recorrente em Londrina é o expediente adotado por empresas para burlar este sistema de compra de veículos que ocorre com a retirada de veículos em circulação e o seu envio aos fabricantes de chassis para fazer modificações no chassis (por exemplo, o alongamento) e os devolvem às empresas operadoras. Este veículo entra na planilha como sendo “novo” e as modificações implicam (obviamente) em valores infinitamente inferiores aos veículos novos. Não há qualquer fiscalização neste sentido por parte da CMTU ou mesmo quando a empresa vende e compra veículos novos ou usados, o que deve ser implementado com a máxima urgência.



Outra grande irregularidade está no fato de que a planilha utilizada pela CMTU inclui diversas receitas que são integrantes do sistema, como publicidade (*bus-door*) em seus veículos, como autorizado pela Cláusula vigésima primeira do Termo de Outorga nº 1/2004, em valores ínfimos (aproximadamente R\$ 400,00 por mês / R\$ 5.000,00 por ano).

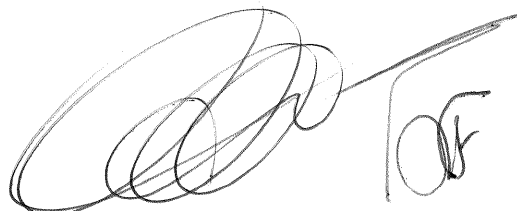
### **DO GERENCIAMENTO E DA ARRECADAÇÃO DO SISTEMA DA TARIFA E DA METODOLOGIA GEIPOT**

A Cláusula vigésima quinta do termo de outorga nº 001/2004 trata da emissão e comercialização de passes, atribuindo à concessionária que operar na área com maior número de usuários a responsabilidade sobre a emissão, cadastramento, comercialização e controle sobre a venda de passes, bilhetes, cartões, vale-transporte, passe estudante e demais tipos de passagens existentes, sendo que os custos serão rateados entre as concessionárias operantes na proporção de suas frotas. Lembre-se, porém, que esse custo não poderá onerar o sistema nem ser incluído no orçamento global, por força da observação nº 02 referente ao quadro 1 do item 7.2 do edital.

Na prática, a Empresa de Transportes Coletivos Grande Londrina é a responsável pela obrigação acima, conforme previsão na cláusula quinta do Termo de Outorga nº 001/2004.

O artigo 31, VIII, da Lei nº 8.987/95 determina como obrigação da concessionária a captação, aplicação e gestão dos recursos necessários à prestação do serviço público de transporte coletivo

**Nesse contexto, questão de suma relevância deve ser analisada. A Lei Municipal nº 5.496/93, que “Autoriza a constituição da sociedade de economia mista Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização, dispõe sobre o Transporte Coletivo de Passageiros e dá outras providências” estabelece em seu artigo 5º, VII, VIII e IX as seguintes competências para a CMTU:**



*Art. 5º Compete à Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização – CMTU-LD:*

*Omissis*

*VII – Operar, gerenciar, planejar e fiscalizar o sistema de transporte coletivo de passageiros do Município de Londrina;*

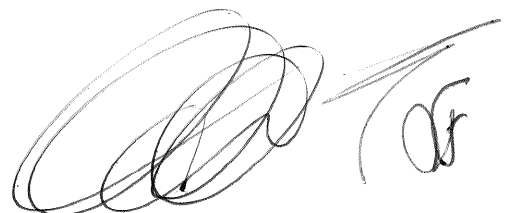
*VIII – Delegar, como concessionária, a empresas privadas a execução dos serviços de transporte coletivo de passageiros, sob regime de concessão, mediante concorrência pública, atendidas as formalidades legais;*

*IX – Administrar e explorar economicamente todos os terminais urbanos de transporte coletivo no Município de Londrina;” (grifo nosso.)*

Essas competências foram reiteradas nos artigos 18 e 19 da mesma lei municipal, cujo artigo 25, que trata do gerenciamento do serviço de transporte coletivo, é taxativo no sentido de competir à CMTU: (III) organizar, programar e fiscalizar o sistema; (IV) orçar e gerir receitas e despesas do sistema; (VII) gerenciar o vale-transporte; (X) fixar os parâmetros e índices da planilha de custo; (XI) elaborar cálculos tarifários e fiscalizar sua aplicação; (XVIII) manter controle atualizado da evolução dos preços dos componentes tarifários, informando-os às permissionárias, entre outros.

Claro também é o artigo 26 que dispõe que a “*tarifa constitui arrecadação pública que será recolhida pelas permissionárias e gerenciada pela Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização*”.

Essas disposições legais não foram observadas na outorga. Está evidente que a transferência da responsabilidade pelo gerenciamento da tarifa do transporte coletivo para uma das concessionárias é ilegal – e viola o princípio da legalidade e moralidade (administrativa).

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page.

**Não se pode deixar de considerar que a lei municipal referida atribui à CMTU a qualidade de concessionária do transporte coletivo do Município de Londrina, e, valendo-se das disposições legais e estabelecidas no instrumento convocatório, compete exclusivamente à CMTU administrar e gerir os recursos referentes à tarifa do transporte coletivo.**

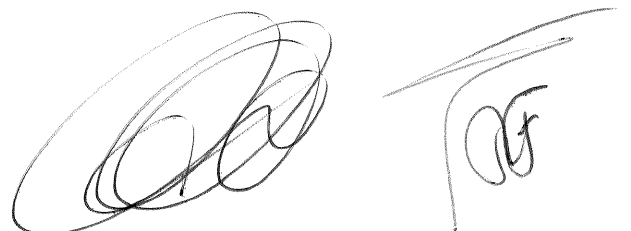
É dizer: muito embora o pagamento da passagem do transporte coletivo possa ser feito diretamente às operadoras (nos ônibus, para os cobradores), a gestão desses recursos deve, obrigatoriamente, ser responsabilidade da CMTU.

Assim, o sistema de bilhetagem eletrônica e venda antecipada de vale-transporte e itens conexos são deveres da CMTU não podendo, por força de lei, serem delegados a qualquer empresa operadora, sob pena de ilegalidade.

Em relação à tarifa do transporte coletivo, o edital, destaca que o valor praticado à época da licitação era de R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos), e esse foi o valor estabelecido no edital. Acrescentou ainda que o a metodologia para o cálculo do respectivo valor seria a da planilha do GEIPOT, um extinto grupo de estudos do Ministério dos Transportes.

Ocorre que a legislação municipal que trata da matéria prevê a inclusão de determinados insumos que não estão inseridos na sistemática do GEIPOT, o que compromete a eficácia do planejamento e definição do valor da tarifa do transporte coletivo.

O prazo da outorga estabelecido no edital de 15 (quinze) anos, baseado no artigo 5º da Lei Municipal nº 9.220/03 também é ponto relevante a ser analisado com cautela. Conquanto a Lei nº 8.987/95 não estabelece prazo para outorga de serviço público, mas apenas exige que seja feita por prazo determinado, compete ao poder outorgante sua determinação, a qual não pode se dar sem critérios objetivos.



Na verdade, o prazo para a outorga deve ser fixado em razão do tempo necessário para que a outorgada possa amortizar o investimento feito para a execução do serviço público, no caso o transporte coletivo. Essa é a razão do prazo de outorga. Tendo em vista que o prazo estabelecido pela legislação municipal é de 15 (quinze) anos, é certo que as outorgadas terão esse tempo para amortizar seu investimento, por meio do preço público pago pelos usuários do sistema (a tarifa da passagem), sendo que por determinação legal todos os bens (ônibus, pontos, oficina, terminais, etc.) deverão, ao final do prazo da outorga, ser revertidos para domínio público.

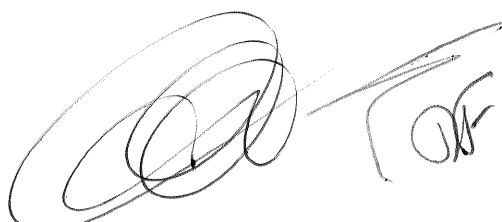
Dentro dessa sistemática, verifica-se que o prazo da outorga também é fator que influencia no valor da passagem (tarifa), posto que é este item que remunerará o serviço público e cobrirá todo o investimento feito pelas concessionárias.

Segundo a metodologia do GEIPOT, a remuneração de capital (item que tem por finalidade justamente cobrir os custos de investimentos das outorgadas) será na ordem de 12% (doze por cento) ao ano, depois de considerar a taxa de depreciação dos veículos. Assim, esse fator também deve ser considerado com cautela para a determinação do valor da tarifa.

Por meio de cálculos, considerando a taxa de remuneração do capital fixada pela planilha do GEIPOT, o tempo de outorga (15 anos) e o valor da tarifa, é possível afirmar que o investimento feito pelas outorgadas serão recuperados em aproximadamente 8 (oito) anos, ou seja, pouco mais que a metade do prazo da outorga.

A previsão no contrato de que a empresa poderá ter lucro de 7,5% a 10% (parágrafo oitavo da cláusula décima primeira do Termo de Outorga), sem qualquer critério objetivo, portanto, ilegal caracteriza um "*non bis in idem*" em relação à possibilidade de retorno do investimento e ganhos.

A margem de lucro das operadoras deve ser razoável e dentro dos parâmetros da moralidade. Por essa razão, o preço público ou a tarifa (no caso

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page. The signature is a large, stylized cursive mark, and the initials to its right appear to be 'DF'.



presente) tem a função de promover essa remuneração e seu valor deve ser fixado de forma justa, para que ao longo do prazo da outorga (que no caso é de 15 anos) cubra todo o investimento realizado, os custos fixos e variáveis da empresa e também o lucro real.

Conforme visto a definição do tempo da outorga é feita somente após um planejamento sério sobre os custos do sistema e a possibilidade de lucro e/ou remuneração do capital, já que para se chegar ao número de anos da outorga basta somar todos os custos, lucro e investimentos totais e dividir pela receita anual (tarifa), que deve ser estimada. E tudo isso influencia, no valor da tarifa.

O parágrafo terceiro da cláusula terceira do Termo de Outorga 001/2004 trata da forma da prestação de serviço dispondo que *“Serviço adequado é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade nas tarifas.”*

Dessa forma, a questão tarifária é de suma importância para a consideração da validade de toda a concessão.

E o poder outorgante, por meio de seu órgão gestor – CMTU, tem o dever de fiscalização e imposição de penalidades, ou, ainda, tomada de medidas preventivas e/ou saneadoras, para evitar distorções no sistema e prejuízo para a coletividade (supremacia do interesse público), como uma tarifa e remuneração da empresa e do serviço em valores excessivos.

Nesse sentido dispõe a cláusula quinta do Termo de Outorga ao tratar do gerenciamento e da fiscalização dos serviços, *verbis*:

*“O planejamento operacional, gerenciamento, controle, fiscalização, expedição de normas e regulamentos, aplicação de penalidades e demais atos pertinentes ao presente termo de outorga de concessão, é de inteira competência do ÓRGÃO GESTOR, respeitadas a legislação relativa à matéria e as demais disposições deste termo.”*



A fiscalização efetiva e pontual sobre o contrato de outorga é fundamental para sua eficiência.

Outra questão que não pode ser esquecida diz respeito à integração do sistema de transporte coletivo e está diretamente relacionada à política tarifária, considerando o modelo hoje praticado no Município de Londrina.

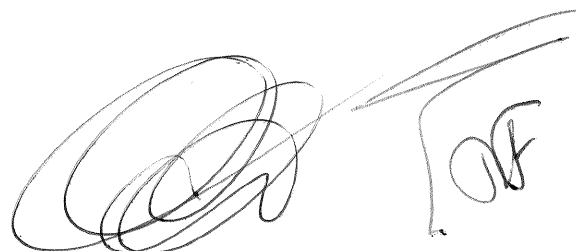
A cláusula vigésima sexta do Termo de Outorga trata da integração do sistema de transporte coletivo municipal, aduzindo que o mesmo será executado mediante o pagamento de tarifa única para todo o sistema, funcionando de forma integrada:

#### CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA – DA INTEGRAÇÃO

*O serviço público de transporte coletivo de passageiros, objeto do presente termo, funcionará de forma integrada, podendo, concomitantemente, para melhor operacionalidade do sistema, ser utilizado os Terminais de Integração e Transbordo, assegurando assim o direito do usuário de viajar pagando uma única passagem por sentido de deslocamento.*

Na prática tem-se a seguinte situação em Londrina. As outorgadas do serviço de transporte coletivo operam com dois tipos de serviço: de ônibus e micro-ônibus (PSIU), com tarifas diferentes e sem a devida integração, contrariando a disposição contratual.

Observe-se que o serviço PSIU, tem tarifa superior ao serviço convencional, com micro-ônibus realizando poucas rotas diferenciadas e não integradas ao sistema, o que impede que o passageiro utilize esse serviço e o convencional de forma integrada, que é a proposta original do sistema.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page. The signature is a large, stylized scribble, and the initials 'OF' are written to its right.

Isso caracteriza flagrante ilegalidade e compromete a eficiência do serviço de transporte coletivo urbano municipal e vicia o contrato de outorga.

Já foi destacado que o serviço de transporte diferenciado deve ser licitado, conforme referendado pelo E. Tribunal de Justiça do Paraná e previsto na Lei Municipal nº 9.220/03, que autoriza a concessão do serviço, nos termos de seu artigo 3º que é taxativo ao dispor que o serviço de transporte será prestado mediante regime de concessão, **sempre mediante licitação**, sem qualquer exceção.

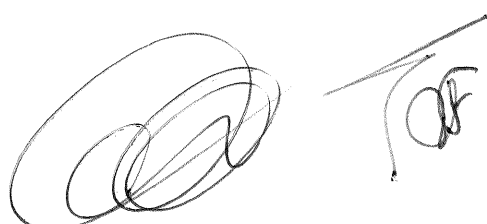
O que se percebe, claramente, é a violação dos princípios básicos que regem os atos da administração pública, estabelecidos no artigo 37, *caput*, da Constituição Federal, *in verbis*:

*Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

*I - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações. (Regulamento)*

Ademais, o artigo 175 da Constituição Federal determina expressamente que os contratos de concessão de serviço público só podem ser firmados se antecedidos de prévia licitação. Violados estão também os princípios da licitação e do instituto da concessão, nos termos já apresentados.

O valor da tarifa do transporte coletivo no Município encontra-se inteiramente distorcido por conta de diversas irregularidades que influem no seu cálculo, realizado em desacordo com a previsão contratual, com base em parâmetros



O valor da tarifa do transporte coletivo no Município encontra-se inteiramente distorcido por conta de diversas irregularidades que influem no seu cálculo, realizado em desacordo com a previsão contratual, com base em parâmetros que não refletem a realidade dos custos das concessionárias, e por repassar aos usuários custos indevidos.

As graves irregularidades elencadas demonstram claramente a necessidade de uma completa revisão no sistema de transporte coletivo, e no valor da tarifa.

A primeira irregularidade a ser destacada tem início com essa modalidade alternativa de transporte coletivo, que consiste na utilização de micro-ônibus<sup>6</sup> nas linhas regulares de ônibus mediante preço diferenciado.

A alegação é que se trata do mesmo serviço, porém executado por meio de micro-ônibus. Esse serviço diferenciado foi implantado em setembro de 2001 por meio do Ato Executivo 149<sup>7</sup> do diretor-presidente da CMTU, Wilson Maria Sella, que permitiu à empresa Transporte Coletivo Grande Londrina Ltda. explorá-lo **em caráter de exclusividade**, o que de imediato causa estranheza, sem maiores análises, em vista da existência de duas operadoras do sistema.

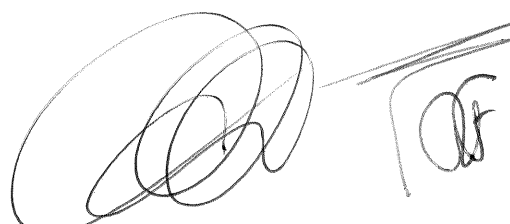
Mais importante, porém, é que se vislumbram duas graves irregularidades, marcas registradas desse serviço: a ausência de licitação e completa falta de critérios quanto à fixação do valor da tarifa.

À época, nada obstante as alegações dos diretores da CMTU e da empresa que explora o serviço, de que se *tratava do mesmo serviço* já dado em concessão, restava claro que se tratava de nova modalidade, sobretudo porque o preço e serviço são diferenciados. Quanto à tarifa, se dizia que o valor havia sido fixado provisoriamente em razão de ser um serviço experimental, e que quando esse viesse a se tornar definitivo seria confeccionada a respectiva planilha.

---

<sup>6</sup> Ou, para ser mais preciso tecnicamente, miniônibus.

<sup>7</sup> De 6 de setembro de 2001.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page. The signature is a large, stylized scribble, and the initials are 'CS' written in a simple, blocky font.

Pela sistemática implantada, essa nova modalidade contrariava tudo o que vinha sendo preconizado sobre a necessidade de total integração do sistema de transporte coletivo. É que, apesar de os ônibus do PSIU utilizarem determinados itinerários do transporte convencional, o PSIU não integrava os custos do sistema, tanto que sequer possuía uma planilha específica. E, de fato, não possui até hoje.

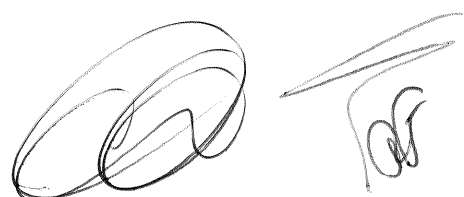
A esse respeito, o referido ato administrativo que o instituiu também fixou provisoriamente o valor da tarifa do PSIU em R\$ 1,50 "*até que tenha elementos para elaboração da planilha de custos*" (art. 6º do Ato Executivo 149/2001)<sup>8</sup>.

Desde o início o PSIU representou a abertura de um mercado altamente rentável para a concessionária<sup>9</sup>, em detrimento do preço da tarifa do sistema de transporte convencional. Enquanto a empresa TCGL, sem ter se submetido a um procedimento licitatório, passou a explorar um filão do serviço de transporte de passageiros altamente rentável, os usuários do sistema convencional foram prejudicados, o PSIU, que poderia contribuir na diluição dos custos da tarifa, não integrava e não integra o sistema, e subtraiu uma parcela dos usuários.

Ainda que se alegue que o PSIU não tinha como objetivo a redução do número de usuários do sistema convencional, e sim ampliar o sistema buscando usuários de outro segmento, mesmo assim deveria essa nova modalidade integrar o sistema de custos do transporte coletivo. É óbvio que se um dos fatores que mais influenciam na planilha é o número de usuários, o aumento desse quantitativo viria para contribuir decisivamente na redução no valor final da tarifa em face da diminuição do valor do quilômetro rodado.

<sup>8</sup> O que nunca veio a ocorrer.

<sup>9</sup> Embora o Diretor da TCGL afirme em seu depoimento que, no início, o serviço foi deficitário, atualmente todas as concessionárias concordam que é um serviço rentável.



Ao impedir a redução dos custos da tarifa na sistemática como foi criado, o PSIU só veio em benefício da própria empresa beneficiada pelo decreto, consistindo basicamente em uma modalidade alternativa de transporte, paralela e alheia ao sistema, causando profundo impacto nos custos da planilha. Em outras palavras, um transporte *clandestino* oficializado pela Administração Pública.

Somente no ano de 2003 é que o Judiciário deu um basta nessa situação de ilegalidade ao apreciar ação popular movida pelo cidadão Rogério Fernando da Rocha contra a CMTU, a TCGL e o Município na 4ª Vara Cível da Comarca de Londrina. **Em sede de recurso de apelação, o Tribunal de Justiça do Paraná decretou a anulação da outorga dessa autorização, por considerar que só poderia ser outorgada mediante licitação (apelação cível e reexame necessário nº 160.453-1, Relator Des. Antonio Lopes de Noronha, j. em 1º/12/2004).**

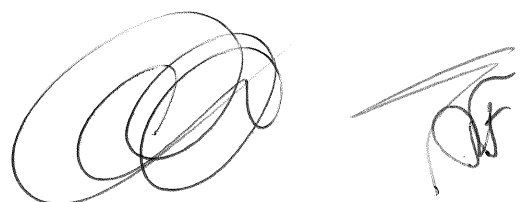
No entanto, antes mesmo de proferida essa decisão judicial, a Administração já havia se antecipado<sup>10</sup> no final do ano de 2003, e, para regularizar a outorga desse serviço determinou a abertura de concorrência pública para todo o sistema, nele incluindo tanto o sistema convencional como o denominado PSIU<sup>11</sup>. Com isso, a decisão judicial que declarou a nulidade da outorga produziu efeitos.

Com a falta de licitação para a exploração do serviço denominado PSIU, era de se supor que finalmente essa modalidade viesse a integrar o sistema, dele fazendo parte a sua planilha de custos.

Importante salientar que o referido edital de licitação, ao dispor sobre a tarifa deixou claramente estabelecido em seu item 2.6:

<sup>10</sup> Na realidade, pela Lei 2.646/76, o prazo de concessão do serviço de transporte coletivo seria de 10 (dez) anos, prorrogável por igual período. Desse modo, tendo o contrato então em vigor sido celebrado em 28 de janeiro de 1977, com a prorrogação, deveria ter findado em janeiro de 1997, o que estranhamente não ocorreu. Logo, em 2003 não havia respaldo legal nem para a outorga do serviço de micro-ônibus e tampouco para o serviço de ônibus. Desse modo, a licitação aberta em 2003 foi para regularizar tanto o serviço de transporte convencional como o de micro-ônibus.

<sup>11</sup> Apesar do Edital 5/2003 não mencionar de forma expressa que a licitação abrangeria tanto o serviço de transporte convencional como o PSIU, tem-se defendido que essa última modalidade também foi incluída à vista do disposto na parte final do item 2.6 desse instrumento, que faz alusão ao valor da tarifa atualmente praticada pelo PSIU.

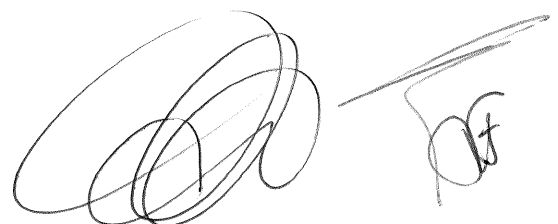


*“2.6 – O serviço público regular de transporte coletivo de passageiros será remunerado pelos usuários mediante o pagamento de tarifa única para todo sistema, fixada por Decreto do Poder Executivo, em valor que deverá manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, apurada através de Planilha Tarifária que deverá utilizar-se de índices, coeficientes e valores que se ajustem com a realidade dos custos e número de usuários do sistema, devidamente fundamentado. A atual planilha tarifária que apontou a tarifa de R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos) teve como base a metodologia de Cálculo de Planilha desenvolvida pelo GEIPOT – Ministério dos Transportes, cujos dados e itens são os constantes do anexo 15, e poderá servir de base. A Planilha tarifária deverá observar todas as variações de índices e coeficiente de forma a apurar o efetivo custo do sistema, salvaguardando o equilíbrio econômico-financeiro.”*

O edital de licitação é a regra matriz do contrato, vinculando inteiramente a Administração e os proponentes, **cuja observância não pode ser escusada**.

A tarifa deve ser única, o edital não deu margem para que fosse fixado um preço diferenciado para a exploração do denominado PSIU, pois esse é um serviço integrante do sistema de transporte coletivo e seus custos devem ser diluídos nesse sistema visando à obtenção do menor preço da tarifa, como se infere do disposto no *caput* do artigo 9º da Lei nº 9.220/2003:

*“Art. 9º O serviço público de transporte coletivo de passageiros será remunerado pelos usuários mediante o pagamento de tarifa fixada por decreto do Poder Executivo, em valor que deverá manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, compatível com o custo global do serviço, considerados sua qualidade, sua eficiência e seu aprimoramento técnico.”*

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page. The signature is a large, stylized scribble, and the initials are smaller and more legible, appearing to be 'JF'.

O edital, que faz parte do contrato de outorga<sup>12</sup>, não autoriza as operadoras a praticarem preço diferenciado com relação a quaisquer usuários. É fato notório que o PSIU vem sendo explorado mediante tarifa distinta, tal qual se fazia desde sua obscura origem no ano de 2001. Não se sustenta a alegação de que a referência feita na parte final do item 2.6 do Edital 5/2003 tenha “*autorizado*” esse preço diferenciado. Ao deixar estabelecido que a tarifa seria única, o edital não fez nenhuma ressalva.

Na sistemática praticada pelas operadoras, além do preço distinto, não há, como nunca houve, uma planilha de custos a referendar a tarifa do PSIU, conforme se observa dos depoimentos dos técnicos da CMTU e dos diretores das operadoras. Tem-se utilizado por ocasião dos reajustes da tarifa do transporte convencional o mesmo índice, ausente qualquer critério técnico de aferição por parte da Administração, a quem cabe tutelar o interesse público.

A inclusão do transporte com micro-ônibus no sistema proporcionaria redução na tarifa, pois o evidente aumento do número de usuários importaria diretamente na diminuição do valor do quilômetro rodado.

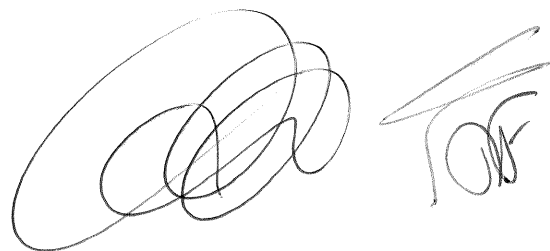
Assim, torna-se imperioso que a Administração Pública determine imediatamente a adequação do preço da tarifa do serviço denominado PSIU (tarifa no mesmo preço do convencional), incluindo-o definitivamente no sistema (integrando).

Outra questão que não pode ser esquecida diz respeito à integração do sistema de transporte coletivo e está diretamente relacionada à política tarifária, considerando o modelo hoje praticado no Município de Londrina.

A cláusula vigésima sexta do Termo de Outorga trata da integração do sistema de transporte coletivo municipal, aduzindo que o mesmo será executado mediante o pagamento de **tarifa única** para todo o sistema, funcionando de forma integrada:

---

<sup>12</sup> Como disposto, aliás, na Lei de Licitações (Lei Federal 8.666/93) e repetido na cláusula 4ª do contrato de concessão firmado em 2004.





### CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA – DA INTEGRAÇÃO

*O serviço público de transporte coletivo de passageiros, objeto do presente termo, funcionará de forma integrada, podendo, concomitantemente, para melhor operacionalidade do sistema, ser utilizado os Terminais de Integração e Transbordo, assegurando assim o direito do usuário de viajar pagando uma única passagem por sentido de deslocamento.*

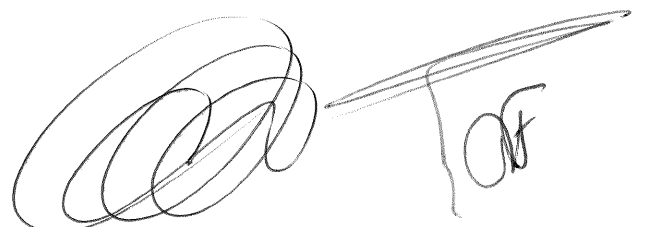
Na prática tem-se a seguinte situação em Londrina. As outorgadas do serviço de transporte coletivo operam com dois tipos de serviço: de ônibus e micro-ônibus (PSIU), com tarifas diferentes e sem a devida integração, contrariando a disposição contratual.

Observe-se que o serviço PSIU, tem tarifa superior ao serviço convencional, com micro-ônibus realizando poucas rotas diferenciadas e não integradas ao sistema, o que impede que o passageiro utilize esse serviço e o convencional de forma integrada, que é a proposta original do sistema.

Isso caracteriza flagrante ilegalidade e compromete a eficiência do serviço de transporte coletivo urbano municipal e vicia o contrato de outorga.

Já foi destacado que o serviço de transporte diferenciado deve ser licitado, conforme referendado pelo E. Tribunal de Justiça do Paraná e previsto na Lei Municipal nº 9.220/03, que autoriza a concessão do serviço, nos termos de seu artigo 3º que é taxativo ao dispor que o serviço de transporte será prestado mediante regime de concessão, **sempre mediante licitação**, sem qualquer exceção.

O que se percebe, claramente, é a violação dos princípios básicos que regem os atos da administração pública, estabelecidos no artigo 37, *caput*, da Constituição Federal.

A handwritten signature consisting of several overlapping loops, followed by the initials 'OF' written in a simple, bold style.

**DA PLANILHA E METODOLOGIA GEIPOT**  
**DA REMUNERAÇÃO DE CAPITAL, LUCRO LÍQUIDO E DEPRECIAÇÃO**

A política tarifária segue o estabelecido nos artigos 9º a 13 da Lei Federal nº 8.987/95<sup>13</sup>. Já o artigo 9º da Lei Municipal 9.220/2003 prescreve que

*“Art. 9º O serviço público de transporte coletivo de passageiros será remunerado pelos usuários mediante o pagamento de tarifa fixada por decreto do Poder Executivo, em valor que deverá manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, compatível com o custo global do serviço, considerados sua qualidade, sua eficiência e seu aprimoramento técnico.*

*§ 1º Para a fixação do valor da tarifa será considerado o custo quilométrico médio dividido pelo índice de passageiros pagantes por quilômetro (IPK) apurado em processo administrativo próprio.*

*§ 2º Integram ainda, entre outros, a planilha, para efeito de definição do valor da tarifa, o custo operacional, o custo de capital, o custo de administração, o custo tributário e a remuneração de quatro por cento ao Órgão Gestor Municipal, nos termos da Lei nº 8.768/02.*

<sup>13</sup> Prevêm tais dispositivos legais: Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 12. (VETADO)

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

§ 3º As concessionárias, mediante prévia autorização do Órgão Gestor Municipal, poderão auferir receitas alternativas, que serão consideradas exclusivamente como forma de auxiliar na modicidade e na redução do preço da tarifa do transporte coletivo de passageiros no Município de Londrina.

§ 4º O Poder Concedente poderá determinar às concessionárias a implantação de serviços diferenciados com tarifas compatíveis.”

Segundo esses dispositivos o custo da planilha toma como base diversos critérios, tais como: custo global; remuneração do órgão gestor pelo índice de 4% (quatro por cento); processo administrativo próprio para aferir o valor da tarifa e; receitas alternativas para redução do custo da tarifa.

A CMTU aplica a tabela da GEIPOT (instituição estatal de pesquisa e planejamento vinculada ao Ministério dos Transportes desativada havia treze anos!) cujos parâmetros estão totalmente defasados e obsoletos, pois utilizam metodologia de caráter não objetivos e não científicos.

Pela tabela GEIPOT, a remuneração de capital pago pela CMTU às operadoras (12% ao ano) é incluída na planilha que compõe a tarifa do transporte coletivo municipal urbano. Ocorre que, pela tabela da GEIPOT, há a expressa informação de que a remuneração de capital também inclui o lucro da empresa. Ou seja, está havendo pagamento *bis in idem*.

Entretanto a CMTU, Metrolon, servidores da CMTU, Prefeito Municipal, sindicato e operadoras do transporte coletivo que defendem a aplicação desta planilha, não observaram que após a remuneração de capital inclusa na planilha (de onde a empresa deve tirar o seu lucro), remuneraram as operadoras com mais 7,5% a 10% do lucro líquido apurado (que está sendo pleiteado pelas operadoras judicialmente!).

Caracterizando um repasse duplicado e ilegal que impacta de forma vultosa na planilha de composição dos custos da tarifa do transporte coletivo, causando prejuízo ao patrimônio público e aos munícipes, pois mesmo o contribuinte que não utiliza o sistema, arca com os seus custos.



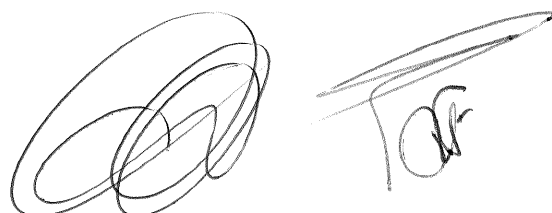
Não bastasse essa ilegalidade há ainda outra de igual gravidade. Pelo prazo de operacionalização do sistema determinado, 15 (quinze) anos, e pela remuneração de capital concedida (12% ao ano), neste período (15 anos) a empresa teria o capital aplicado e remunerado neste período de forma duplicada.

Então a forma legalmente aceita seria ou a redução da taxa de remuneração de capital (para valores aproximados em torno de 6%) e o não repasse do lucro de mais 7,5% (líquido), a título de compensação, ou devolução dos valores descontados a maior durante o período de funcionamento das empresas nesta forma, o que daria uma soma somente possível de calcular após uma auditoria contábil e a participação de peritos.

O prazo da outorga estabelecido no edital de 15 (quinze) anos, baseado no artigo 5º da Lei Municipal nº 9.220/03 é ponto relevante a ser analisado com cautela. Conquanto a Lei nº 8.987/95 não estabelece prazo para outorga de serviço público, mas apenas exige que seja feita por prazo determinado, compete ao poder outorgante sua determinação, a qual não pode se dar sem critérios objetivos.

Na verdade, o prazo para a outorga deve ser fixado em razão do tempo necessário para que a outorgada possa amortizar o investimento feito para a execução do serviço público, no caso o transporte coletivo. Essa é a razão do prazo de outorga. Tendo em vista que o prazo estabelecido pela legislação municipal é de 15 (quinze) anos, é certo que as outorgadas terão esse tempo para amortizar seu investimento, por meio do preço público pago pelos usuários do sistema (a tarifa da passagem), sendo que por determinação legal todos os bens (ônibus, pontos, oficina, terminais, etc.) deverão, ao final do prazo da outorga, ser revertidos para domínio público.

Dentro dessa sistemática, verifica-se que o prazo da outorga também é fator que influencia no valor da passagem (tarifa), posto que é este item que remunerará o serviço público e cobrirá todo o investimento feito pelas concessionárias.



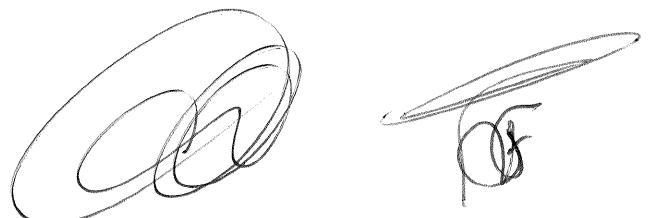
Segundo a metodologia do GEIPOT a remuneração de capital (item que tem por finalidade justamente cobrir os custos de investimentos das outorgadas) será na ordem de 12% (doze por cento) ao ano, depois de considerar a taxa de depreciação dos veículos. Assim, esse fator também deve ser considerado com cautela para a determinação do valor da tarifa.

Por meio de cálculos, considerando a taxa de remuneração do capital fixada pela planilha do GEIPOT, o tempo de outorga (15 anos) e o valor da tarifa, é possível afirmar que o investimento feito pelas outorgadas serão recuperados em aproximadamente 8 (oito) anos, ou seja, pouco mais que a metade do prazo da outorga.

A previsão no contrato de que a empresa poderá ter lucro de 7,5% a 10% (parágrafo oitavo da cláusula décima primeira do Termo de Outorga), sem qualquer critério objetivo, portanto, ilegal caracteriza um “*non bis in idem*” em relação à possibilidade de retorno do investimento e ganhos.

A margem de lucro das operadoras deve ser razoável e dentro dos parâmetros da moralidade. Por essa razão, o preço público ou a tarifa (no caso presente) tem a função de promover essa remuneração e seu valor deve ser fixado de forma justa, para que ao longo do prazo da outorga (que no caso é de 15 anos) cubra todo o investimento realizado, os custos fixos e variáveis da empresa e também o lucro real.

Conforme visto, a definição do tempo da outorga é feita somente após um planejamento sério sobre os custos do sistema e a possibilidade de lucro e/ou remuneração do capital, já que para se chegar ao número de anos da outorga basta somar todos os custos, lucro e investimentos totais e dividir pela receita anual (tarifa), que deve ser estimada. E tudo isso influencia, no valor da tarifa.



O parágrafo terceiro da cláusula terceira do Termo de Outorga 001/2004 trata da forma da prestação de serviço dispondo que *“Serviço adequado é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade nas tarifas.”*

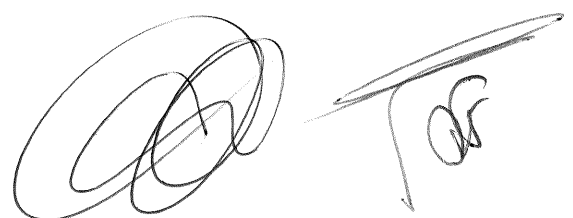
Ainda há depreciação do patrimônio que é inclusa na planilha de composição de custos, sendo que no final o bem não é revertido ao patrimônio da CMTU, ou seja, é pago (depreciado, entra nos custos) mensalmente os bens e, no final, o bem é vendido pelas operadoras sem que haja qualquer reversão pecuniária, contábil ou em patrimônio em favor do município, mesmo a CMTU tendo remunerado o capital – pago depreciação e lucro líquido.

Ficou constatado que aproximadamente cem veículos da frota de ônibus foram depreciados (pagos pela CMTU) em 100% entre os anos de 2006-2008 e, portanto, pertencem à CMTU. Ocorre, entretanto, que nunca um bem foi revertido ao patrimônio da CMTU. Em face disto, a CEI determinará a reversão deste patrimônio de forma imediata para o patrimônio da CMTU.

Em relação à tarifa do transporte coletivo, o edital destaca que o valor praticado à época da licitação era de R\$ 1,60 (um real e sessenta centavos), e esse foi o valor estabelecido no edital. Acrescentou ainda que a metodologia para o cálculo do respectivo valor seria a da planilha do GEIPOT, um extinto grupo de estudos do Ministério dos Transportes.

Ocorre que a legislação municipal que trata da matéria prevê a inclusão de determinados insumos que não estão inseridos na sistemática do GEIPOT, o que compromete a eficácia do planejamento e a definição do valor da tarifa do transporte coletivo.

A CMTU utiliza a planilha GEIPOT para determinar o valor da tarifa no Município de Londrina. Essa metodologia, advinda de um grupo de estudos criado pela empresa brasileira de transporte para auxiliar as prefeituras, é considerada obsoleta por gestores e especialistas do setor.



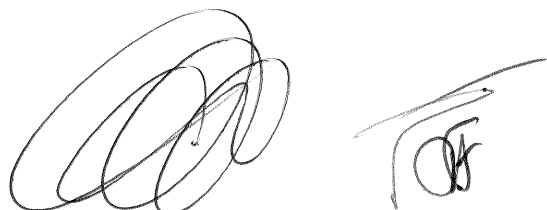
Ocorre que a análise de sua metodologia não envolve todos os critérios estabelecidos pela política tarifária do Município, dispostos na citada lei municipal. Essa metodologia diz como os itens têm que entrar na planilha, **mas não informa onde devem ser coletados**, o que, como detectamos, **ocasiona graves distorções na apuração do custo efetivo do sistema**.

Outra grande irregularidade está no fato de que a planilha utilizada pela CMTU inclui diversas receitas que são integrantes do sistema, como publicidade (*bus-door*) em seus veículos, como autorizado pela Cláusula vigésima primeira do Termo de Outorga nº 1/2004, em valores ínfimos (aproximadamente R\$ 400,00 por mês / R\$ 5.000,00 por ano).

O Edital 5/2003 refere-se à tabela do GEIPOT **apenas como um exemplo de parâmetro de aferição**, nada impedindo que a CMTU e as empresas se valham de metodologias mais adequadas à realidade dos dias atuais. E é voz corrente que pela sistemática de cálculo da planilha do GEIPOT, os custos médios, fixos e variáveis, incorridos na produção do transporte são todos repassados aos usuários pagantes, premiando a ineficiência das empresas mal geridas por meio da necessidade de reajustes constantes no valor das tarifas, e, ao mesmo tempo, não repassando aos usuários os ganhos de produtividade dessas empresas que se beneficiam das melhorias de condições promovidas pelo Poder Público.

No caso do Município de Londrina, é visível ainda essa constatação quando se sabe que a redução nas alíquotas do ISSQN e da taxa de administração da CMTU não refletiram em redução no valor das tarifas para os usuários.

Também deve-se levar em consideração que hoje o serviço de controle da planilha é efetuado por três servidores da CMTU, sendo que um possui ensino médio que faz cotações de preços no comércio local e dois são formados em teologia. Ou seja, não há formação técnica e específica para a tarefa que exercem.



Todos esses servidores desconhecem qualquer outra forma de metodologia de cálculo e diante da repetição dos serviços executados por anos a fio, acabaram por ser "doutrinados" nos interesses das operadoras de transporte coletivo urbano municipal, se recusando a reconhecer a mais óbvia e elementar comprovação das aberrações constatadas. O "conhecimento" destes servidores se tornou um dogma intransponível ao interesse municipal.

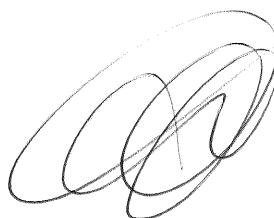
É necessário que a avaliação da planilha de custos seja efetuada mensalmente e com um método comparativo da evolução dos preços dos fatores que a compõem, a fim de se ter um conhecimento acerca da conjuntura econômica. Essa é uma tarefa que deve ser exercida independentemente de necessidade ou não de ser revisado o preço da tarifa.

Desta forma, havendo redução do IPI, do preço dos combustíveis, da variação de mão de obra, há que se impor, conseqüentemente, a queda do preço da tarifa municipal, ou o aumento automático do repasse à CMTU.

### COMERCIALIZAÇÃO DE VALE-TRANSPORTE

A Lei Municipal nº 5.496/93 deve, ainda, ser interpretada conjuntamente com a Lei Municipal 9.220/03, que "*Autoriza o Poder Executivo Municipal a colocar em concorrência pública, para outorga de concessão, o serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município de Londrina*", por força do disposto no respectivo artigo 1º.

Ocorre que o artigo 5º desta lei atribui à operadora "*que operar a área com maior número de usuários a emissão, o cadastramento, a comercialização e o controle sobre a venda de passes e vale-transporte*" usurpando a competência da CMTU quanto ao gerenciamento dos serviços, conforme disposto nos artigos 5º e 25, ambos da Lei Municipal nº 5.496/93.



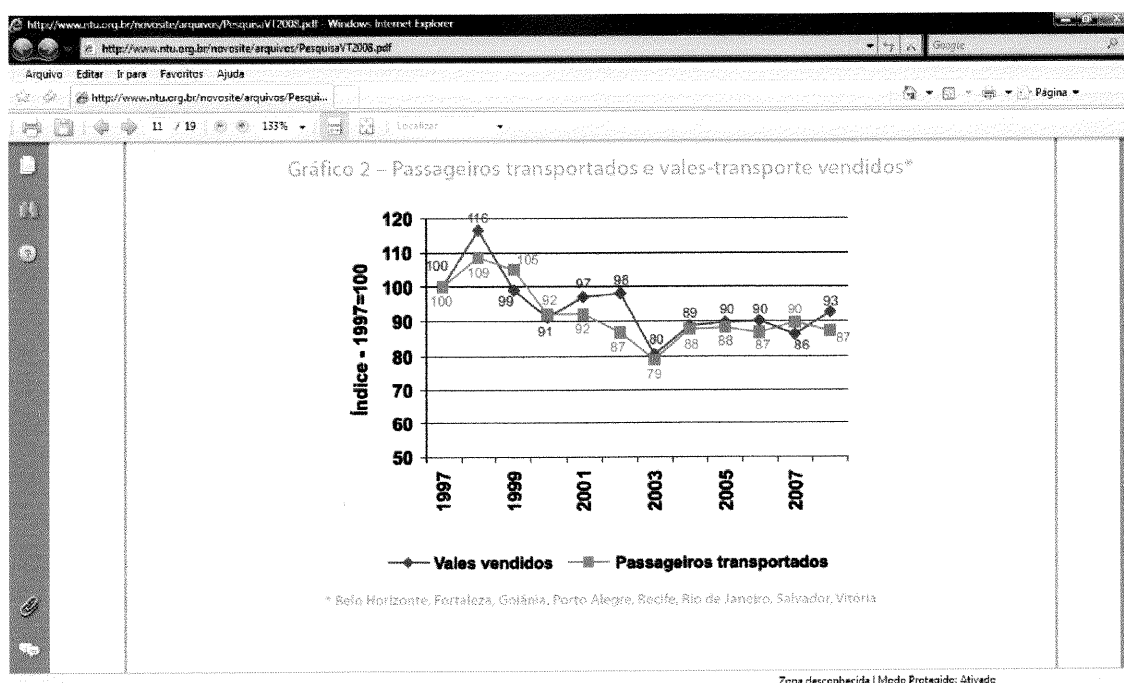


A operadora Transportes Coletivos Grande Londrina – TCGL ficou responsável pela comercialização de cartão-transporte, incluindo-se todas as suas modalidades, por ser a maior operadora do sistema.

Em verdade, têm-se aqui mais uma forma de sangria da taxa de gerenciamento que deve ser paga à CMTU, e, por consequência, dos cofres públicos.

A conclusão toma por base a publicação “Vale-Transporte 2008 – Pesquisa Anual” da NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – (órgão de apoio das próprias empresas concessionárias), relatório esse disponível no endereço <<http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos.pdf>>.

Observa-se que há severa dicotomia entre o número de vales-transportes comercializados e o efetivamente utilizado. Isso decorre do fato de que muitos dos vales-transportes adquiridos acabam não utilizados, pelos mais variados motivos, seja por extravio, quebra do cartão, esquecimento. Extrai-se do citado relatório o gráfico abaixo:



*[Assinaturas manuscritas]*

Observa-se com clareza que o número de vales-transportes vendidos é maior que o número de passageiros transportados. É evidente que, diante da média nacional de utilização de vales-transportes, como indica o mesmo relatório, que tal gráfico refere-se exclusivamente à relação entre o número de vales efetivamente comercializados e os passageiros transportados em decorrência dessa comercialização.

Observa-se que, no ano de 2008, a diferença entre vales comercializados e passageiros efetivamente transportados é de 6,452% (considerando-se as médias nacionais informadas pelo órgão de assessoramento das concessionárias de transporte coletivo). Ou seja, aproximadamente 6,452% dos vales comercializados pela operadora TCGL não foram efetivamente utilizados.


Salienta-se que o repasse da taxa de gerenciamento à CMTU ocorre com base no número de passageiros transportados, e não com base nos vales e passes comercializados.

Assim, resta evidenciado que o valor correspondente à diferença entre vales comercializados e efetivamente utilizados fica integralmente para as operadoras, e não ingressa no cálculo da tarifa.

A lesão amplia-se significativamente se considerarmos que tais valores poderiam restar integrais aos cofres públicos, se tal gerenciamento da venda de vale-transporte fosse realizado pela CMTU.

Portanto as operadoras vêm apropriando-se de valores arrecadados pelo sistema, mas que não se revertem em benefício deste, sem que, entretanto, nenhuma forma de controle lhe seja imposta.

Evidencia-se para esta Comissão Especial de Inquérito que o atual contrato de operacionalização lesa o patrimônio público. Sabedoras da diferença entre os valores obtidos com a venda do cartão-transporte, as operadoras jamais apresentaram esta contabilidade ao sistema. Afirmou um dos depoentes, diretor da TCGL, Gildalmo Mendonça, que este expediente é considerado “*eficiência da empresa.*”

Two handwritten signatures in black ink are located at the bottom right of the page. The signature on the left is a large, stylized cursive mark, while the one on the right is smaller and more legible, appearing to be 'TOS'.

Há que se considerar a evidente inversão da supremacia do interesse público em favor do interesse privado, favorecendo de maneira desequilibrada, as operadoras.

Assim, deve a administração assumir, por meio da CMTU, imediatamente o gerenciamento da comercialização de vales-transportes.

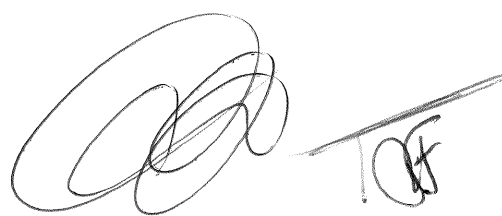
Se a comercialização de vales-transportes representa ônus para as empresas operadoras, não há como estas oporem-se à transferência de tal serviço para a CMTU. Entretanto, quase que certamente a concessionária TCGL se oporá, em face do aqui demonstrado.

Outro fato que causa estarrecimento é a falta de controle e fiscalização da venda de vale-transporte. O vale-transporte (que é pago antecipadamente pelos usuários do sistema) é vendido por uma única loja (operada apenas pela Grande Londrina), quando deveria ser efetuado pela CMTU e poderia ser vendido por instituições financeiras, lotéricas, mercados etc.

O vale transporte equivale aproximadamente a 65% do total de movimentação do transporte coletivo urbano municipal.

Por mais escandaloso que pareça, o ganho financeiro dos milhões arrecadados antecipadamente não entra no cálculo planilha da tarifa do transporte coletivo. Aumenta o escândalo quando se leva em conta que cerca de 4% a 7% (variável) das passagens vendidas antecipadamente pelo sistema de vale-transporte não são utilizados pelos passageiros e, igualmente, também não entram no cálculo da planilha do sistema do transporte coletivo e nem há remuneração à CMTU.

A justificativa das operadoras é que estas “não utilizações” seriam um passivo da empresa. Temos que discordar de forma veemente, pois essas “não utilizações” não causaram despesas para a empresa; e se são um passivo, o mesmo seria para o Município de Londrina e não para as operadoras, pois no momento em que os passageiros utilizarem essas passagens, serão automaticamente lançadas na planilha de custos da tarifa e logicamente remuneradas pelo município, causando

Handwritten signature and initials, possibly 'TCGL'.

enriquecimento indevido das operadoras, fato este que não ocorreria se a CMTU gerenciasse o sistema.

Resta a esta comissão, portanto, em face de evidente interesse público, recomendar, com base na Lei 8.666/93, e no Princípio da Supremacia do Interesse Público sobre o Interesse Privado, que a venda de vales-transportes seja imediatamente assumida pela CMTU.

#### **DO CUSTO DO SINDICATO NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E DAS DENÚNCIAS DE ILÍCITOS**

Foi comprovado (documentos anexos) que o SINTTROL recebe mensalmente aproximadamente o equivalente a 4% (quatro por cento) da folha de pagamento dos trabalhadores do sistema de transporte coletivo urbano municipal, diretamente das operadoras do sistema (Grande Londrina e Francovig), sem que haja concordância do poder público (no caso a CMTU) e conforme determina o artigo 624 da CLT.

Destaque-se que a mão de obra é o insumo (item) que mais impacta (de maior custo) o valor final da tarifa do transporte coletivo e obviamente que todos os custos são diluídos nas despesas da empresa (*"custo global"*), que por sua vez é cobrado do usuário.

A oitiva do presidente do SINTTROL, João Batista da Silva, foi esclarecedora para compreensão do posicionamento do sindicato dos trabalhadores no impasse criado em decorrência do pedido de reajuste da tarifa do transporte coletivo de Londrina, no momento em que a Câmara de Vereadores analisa planilha de cálculo que serve como parâmetro para o reajuste da tarifa.



É importante que se ressalte que desde o início o SINTTROL, por meio do seu presidente, tem defendido de forma veemente a necessidade do reajuste da tarifa de ônibus, alegando que sem a correção da tarifa, seria impossível a correção dos salários dos motoristas e cobradores das empresas prestadores do serviço público. A data base da categoria ocorre no mês de junho.

Chamou-nos a atenção o fato de o sindicato presidido por João Batista da Silva ser 100% mantido exclusivamente por contribuições pagas pelas empresas que operam o transporte coletivo de nossa cidade. Defende ele que tal posição é benéfica aos trabalhadores, visto que deixam de ter descontadas de seus vencimentos as contribuições previstas na legislação trabalhista.

Contudo não é esta a orientação dada pela Constituição Federal, pois prevê em seu artigo 8º:

*“Art. 8º É livre a associação profissional sindical, observado o seguinte:*

*I – a lei não poderá exigir autorização do Estado para a fundação de sindicato, ressalvado o registro no órgão competente, vedadas ao Poder Público a interferência e a intervenção na organização sindical;*

*...*

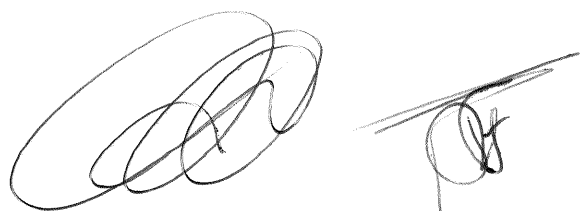
*III – ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas;*

*IV - a assembléia geral fixará a contribuição que, em se tratando de categoria profissional, **será descontada em folha**, para custeio do sistema confederativo da representação sindical respectiva, independentemente da contribuição prevista em lei;*

*V - ninguém será obrigado a filiar-se ou a manter-se filiado a sindicato.”*

Ademais, ensina VALENTIN CARRION que:

*“A contribuição sindical é o meio de atrelar os sindicatos ao status existente e é o indício de que a liberdade sindical não é completa, uma das más opções que os países podem adotar. Se todas as*



*modalidades de controles, que o sistema sindical pátrio impõe ao sindicato, deixassem de existir, por uma reforma completa da lei sindical, bastaria a permanência deste tributo para suprimir-lhe qualquer veleidade de independência (Gomes-Gottschalk, curso, n. 232). Não é imposto, mas contribuição compulsória, com finalidade específica que a lei impõe a todos (Barretto Prado, Tratado, p. 699), sendo que o sindicato apenas recebe uma parcela dele.”*

Nos Acordos Coletivos de Trabalho firmados entre o SINTTROL e as Empresas de Transporte Coletivo de Londrina (TCGL e Francovig), foi estabelecido que as contribuições sindicais seriam pagas exclusivamente pelas empresas, sem qualquer desconto nos salários dos trabalhadores.

Em ambos os acordos constam:

*“CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA – FUNDO SOCIAL*

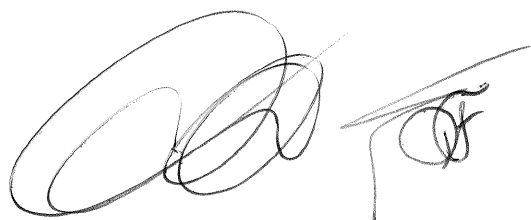
***A EMPRESA recolherá, mensalmente, até o décimo dia útil do mês seguinte, em favor do SINDICATO PROFISSIONAL, as suas expensas e sem ônus aos seus empregados, valor equivalente a 1% (um por cento) do salário básico mensal dos seus empregados sindicalizados ou não, excluídas, portanto, todas e quaisquer outras parcelas componentes da contra-prestação de serviço, a título de FUNDO SOCIAL, cuja aplicação é de inteira responsabilidade do SINDICATO PROFISSIONAL.***

*Parágrafo Primeiro*

*O percentual acima, de **1% (um por cento)**, contado de junho de 2008 inclusive, até o mês de maio de 2009, **será de responsabilidade da EMPRESA, sem desconto dos empregados** em função do conjunto das cláusulas pactuadas na globalidade das negociações que resultaram na celebração deste Acordo Coletivo de Trabalho com maciça participação dos empregados, associados e não associados da entidade sindical profissional.*

*Parágrafo segundo*

*O SINDICATO encaminhará com a necessária antecedência a guia destinada ao recolhimento referido na cláusula, cabendo à EMPRESA PROCEDER AO RECOLHIMENTO e a devolução da relação de empregados que originou o valor recolhido, detalhando nome, função e salário respectivo de cada empregado.*



Na hipótese de não cumprimento no prazo, a EMPRESA ficará sujeita à multa de 20% (dez por cento) do valor devido, mais atualização monetária.

**CLÁUSULA DÉCIMA NONA – CONTRIBUIÇÃO ASSISTENCIAL**

A assembleia geral da categoria, aprovou a contribuição dos empregados, sindicalizados ou não, em favor do Sindicato Profissional equivalente a 1,5% (um e meio por cento) das suas respectivas remunerações, a título de contribuição assistencial.

**Parágrafo Primeiro**

**O percentual acima, de 1,5% (um e meio por cento), contado de junho de 2008 inclusive, até o mês de maio de 2009, será de responsabilidade da EMPRESA, sem desconto dos empregados, em função do conjunto das cláusulas pactuadas na globalidade das negociações que resultaram na celebração deste Acordo Coletivo de Trabalho, com maciça participação dos empregados, associados e não associados da entidade sindical profissional.**

**Parágrafo segundo**

O SINDICATO encaminhará com a necessária antecedência a guia destinada ao recolhimento referido na cláusula, cabendo à EMPRESA PROCEDER AO RECOLHIMENTO e a devolução da relação de empregados que originou o valor recolhido, detalhando nome, função e salário respectivo de cada empregado.

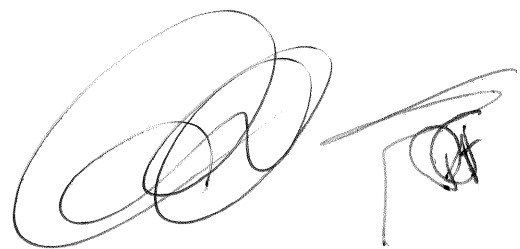
**Parágrafo terceiro**

**No período entre 01/06/2008 a 31/05/2009, a EMPRESA arcará com os encargos alusivos à CONTRIBUIÇÃO, no percentual de 1,5% (um e meio por cento) da remuneração dos empregados sindicalizados ou não, tal como constava da Pauta da Assembleia Geral.**

O recolhimento ao Sindicato será feito até o 7º (sétimo) dia útil de cada mês, através de guias próprias fornecidas pelo sindicato.

Se existirem parcelas em atraso, em função da assinatura posterior do presente acordo, as mesmas serão pagas pela empresa no prazo de 5 dias após o devido registro do Acordo Coletivo de Trabalho no Ministério do Trabalho.

O sindicato encaminhará com a necessária antecedência a guia destinada ao recolhimento referido na cláusula, cabendo à empresa proceder o recolhimento e a devolução da relação de empregados que



*originou o valor recolhido, com detalhamento do nome, função e remuneração respectiva de cada empregado.*

**CLÁUSULA VIGÉSIMA – CONTRIBUIÇÃO PARA FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES NAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO PARANÁ – FETROPASSAGEIROS**  
*Nos termos do inciso IV do art. 8º da Constituição Federal e de Assembléia Geral Extraordinária dos empregados, associados e não associados da entidade sindical profissional, autorizou-se o desconto de 1,5 % (um e meio por cento) das suas respectivas remunerações, para a manutenção do sistema confederativo, destinado à FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES NAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO PARANÁ – FETROPASSAGEIROS.*

*Parágrafo primeiro*

**O percentual acima, de 1,5% (um e meio por cento) contado de junto de 2008 inclusive, até o mês de maio/2009, será de responsabilidade da EMPRESA, sem desconto dos empregados, em função do conjunto das cláusulas pactuadas na globalidade das negociações que resultaram na celebração deste Acordo Coletivo de Trabalho com maciça participação dos empregados, associados e não associados da entidade sindical profissional.**

*Parágrafo segundo*

*A FEDERAÇÃO encaminhará com a necessária antecedência a guia destinada ao recolhimento referido na cláusula, cabendo à empresa proceder o recolhimento e a devolução da relação de empregados que originou o valor recolhido, com detalhamento do nome, função e remuneração respectiva de cada empregado.*

*Parágrafo terceiro*

*Se existirem parcelas em atraso, em função da assinatura posterior do presente acordo, as mesmas serão pagas pela empresa no prazo de 5 dias após o devido registro do Acordo Coletivo de Trabalho no Ministério do Trabalho.” (grifos nossos)*

A situação acima mencionada foi constatada e provada, sendo evidente que essa aliança coloca em dúvida qualquer posicionamento do sindicato profissional, vista a sua vinculação e dependência econômica com as empresas que operam o sistema.





É óbvio que os interesses da categoria profissional não são os mesmos que os das empresas, pois aqueles deveriam estar de acordo com as melhorias das condições de trabalho e de vida dos trabalhadores, enquanto os interesses do setor econômico estão vinculados à lucratividade cada vez mais almejada.

Empresas e sindicatos obreiros possuem interesses antagônicos, que, aliás, são reconhecidos pela própria Justiça do Trabalho, vindo daí a estranheza na generosa contribuição das empresas ao SINTROLL, pois bastaria que as operadoras do sistema recorressem ao TRT para se verem livres de tal obrigação, mesmo que decorrente de acordo ou convenção coletiva, e neste sentido citamos os seguintes entendimentos jurisprudenciais:

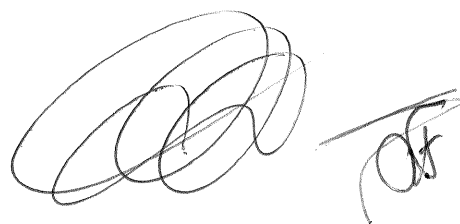
*“... refoge ao princípio da razoabilidade, que os empregadores sejam obrigados a contribuir para a manutenção do sindicato que representa os empregados. Ainda que mantenham relação harmoniosa, não se pode perder de vista que, histórica e juridicamente, são instituições diversas, posto que têm objetivos diversos, contrariando toda a lógica do sistema a prática adotada. A cláusula é nula e não pode gerar os efeitos pretendidos. Recurso a que se nega provimento. Unânime. (TRT-PR-RO-07687-2002-Acórdão 26868-2002 – DJPR 22/11/2002 - TRT-PR-03676-2003-663-09-00-9- RO)*

Não há dúvida que a contribuição em tela consubstancia dispositivo ilegal, atentando contra a razoabilidade jurídica.

Com efeito, não há amparo legal no direito brasileiro que autorize que os instrumentos normativos sejam utilizados para quaisquer fins, especialmente impondo obrigações a uma das partes, destinadas a beneficiar o sindicato adverso.

De fato, foge aos limites dos instrumentos normativos, assim como a sua finalidade, a possibilidade de que os pactos normativos imponham contribuição dos empregadores em favor do sindicato obreiro, assim como seria impensável a imposição de desconto salarial dos empregados em favor do sindicato patronal.

Em situação similar já decidiu este Egrégio Tribunal Regional do Paraná, servindo de exemplo a seguinte ementa:

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page.

*"TAXA DE ABONO SALARIAL A SER PAGA PELA EMPRESA EM FAVOR DO SINDICATO PROFISSIONAL*

*- A cobrança de taxa de abono salarial a ser paga pela empresa em favor de sindicato profissional, ainda que respaldada em norma coletiva, revela-se ilegal por contrariar normas e princípios de ordem pública, evidenciando o mau uso da autonomia privada coletiva a que refere o artigo 7º, XXVI, da constituição federal. (TRT 9a R. - Proc. 91008-2003091- 09-00-0 - (02869-2004) - Rel. Juiz Sergio Murilo Rodrigues Lemos - J. 06.02.2004 -TRT-PR-03676-2003-663-09-00-9 RO)*

A atuação sincronizada do sindicato profissional demonstra que existe, ainda que não declarado, um pacto com a representação da categoria econômica que opera o transporte coletivo.

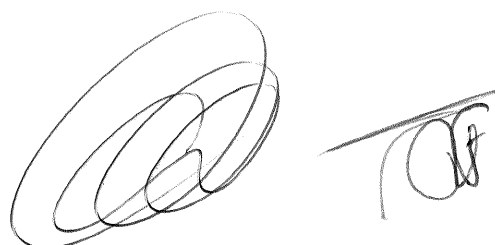
Ao defender veementemente o reajuste da tarifa vinculando-o à correção dos salários, o SINTTROL deixa de atuar como defensor dos trabalhadores, para assumir publicamente a defesa dos interesses das empresas, que em decorrência disso, ficam numa situação de conforto em relação aos demais agentes diretamente envolvidos na polêmica.

Os valores das contribuições referidos nos Acordos Coletivos, nos termos acima mencionados, perfazem o valor total de 4% (quatro por cento) da folha de pagamento dos empregados sindicalizados ou não.

O impacto da folha de pagamento dos empregados na planilha de cálculo da tarifa corresponde a aproximadamente 52% do valor total.

O percentual compatível médio de repasse para as instituições sindicais (sindicatos, federações e confederações) deveria ter um impacto máximo de 0,2% e com o respectivo desconto dos trabalhadores.

Desta forma, ainda que o percentual correspondente às "benéficas contribuições" assumidas pelas empresas não conste na planilha, é evidente que são consideradas nos custos operacionais das empresas, e conseqüentemente esses custos são repassados aos usuários, que pagam pelo serviço de transporte e arcam com o custo total do sistema em nossa cidade.



Ao ano, as contribuições perfazem o montante de aproximadamente R\$ 780.000,00 (setecentos e oitenta mil reais), que certamente são contabilizados pelas empresas no custo final do sistema de transporte coletivo.

Foi comprovado pelos documentos requisitados pela CEI (anexos) e entregues pelas operadoras do transporte coletivo, que pela vultosa soma repassada, o SINTTROL não possui qualquer autonomia sendo subordinado aos interesses das empresas operadoras do transporte coletivo.

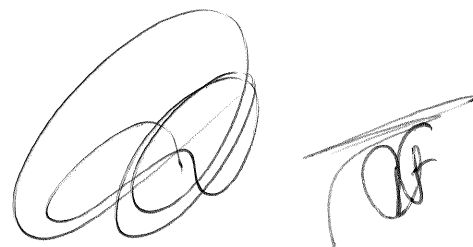
Daí fica nítida a compreensão lógica de que quando restaram infrutíferas as pressões das operadoras do transporte coletivo para reajuste da tarifa, o sindicato foi mobilizado sob o argumento da data base para reajuste salarial e, assim, defender o aumento da tarifa.

As empresas saíram do foco da discussão, e a pressão passou a ser exercida publicamente pelo sindicato, e o Prefeito do Município acolheu o argumento de que o aumento da tarifa era necessário por questões técnicas.

Diante da negativa opinião pública, a questão técnica foi esquecida e a greve passou a ser "*responsabilidade da CEI*", como se os vereadores integrantes fossem permeáveis à pressão em favor do oligopólio do transporte coletivo urbano municipal.

Ainda neste mesmo período, o valor inicial defendido pelas empresas, sindicato e poder público municipal era o reajuste de R\$ 2,40 (dois reais e quarenta centavos) que depois, por "*análise técnica*" chegou a ser anunciado valor reduzido em R\$ 2,25 (dois reais e vinte e cinco centavos) e em dezembro de 2008 as empresas aceitavam R\$ 2,15 (dois reais e quinze centavos).

Em razão disto, é inequívoco que o sindicato da categoria é uma extensão das empresas Grande Londrina e Francovig, operadoras do transporte coletivo.



Os valores recebidos pela instituição sindical é muito mais relevante e sem qualquer esforço operacional por parte do sindicato, do que a possibilidade de recebimento anual da reversão sindical (desconto de 1 dia de trabalho dos trabalhadores) e mais as mensalidades possíveis de serem cobradas por filiação e contribuição espontânea (que não pode ser compulsória em razão da garantia constitucional da não obrigatoriedade de associação).

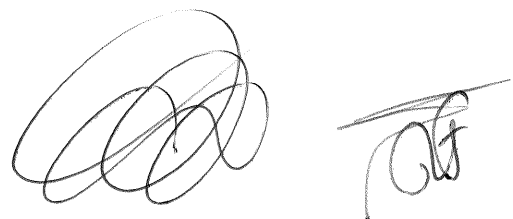
Destaca-se que os sindicatos comprometidos com os interesses da categoria operam com a reversão sindical e contribuição espontânea dos seus filiados.

Desta maneira fica evidente a discrepância dos acordos coletivos de trabalho em que os empregados das empresas de transporte coletivo ficam à disposição da empresa em frações do dia (durante todo o dia e sempre nos horários de pico do transporte coletivo) em jornadas denominadas *bipartidas*, sem receberem qualquer remuneração extra por esta enorme jornada.

A desinformação da categoria profissional causa a aberração, sendo ocultada pelo sindicato com argumento do medo da possibilidade de desemprego. Isso não é verdade, pois o transporte coletivo urbano é indispensável à cidade e tem crescimento progressivo, pois não é possível a sua redução ou desativação. Obviamente, nota-se que há uma alienação do trabalhador do transporte coletivo.

A CEI entende que a situação acima contraria os princípios da moralidade e a legalidade, que são norteadores da administração pública e, portanto, cabe questionamento judicial quanto à questão suscitada.

**Também devem ser objetos de análise dos usuários do transporte coletivo, dos ocupantes de cargos públicos municipais e das autoridades policiais os documentos recebidos anonimamente pela CEI (documentos anexos) comprovando que o presidente do SINTTROL, João Batista da Silva, é presidente da ASSOLON (uma associação) que tem sete apartamentos na capital do Estado de São Paulo (2 no edifício Duplex Life Moema e 5 unidades no Hotel**



**Flat Complexo Shopping Mart Center); 2 chácaras (com aproximadamente 27 mil metros e outra com 57 mil metros) na cidade de Apucarana (PR), um lote de terras de 40 mil metros na cidade de Maringá (PR), um lote de terras de 30 mil metros na cidade de Jacarezinho (PR); três lojas no condomínio Sitra Shopping em Londrina (PR).**

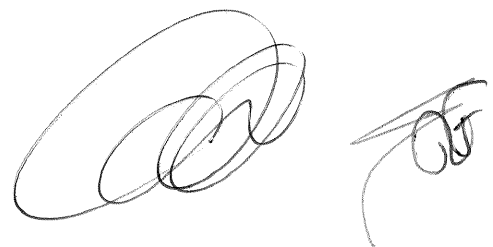
João Batista da Silva, ainda seria diretor de outras quatro associações, da qual, uma delas (ASTROPAR) é utilizada ilegalmente – e supostamente com a conivência das empresas operadoras de transporte coletivo –, para débito na folha de pagamento dos trabalhadores do sistema de transporte coletivo municipal urbano, com a cobrança de juros de 3% ao mês.

Também houve várias denúncias de que João Batista da Silva, integrantes da diretoria e parentes destes possuem patrimônio pessoal e padrão econômico incompatível com os rendimentos de trabalhadores de transporte coletivo urbano municipal.

É de conhecimento do meio investigativo policial e objeto de publicação em órgãos da imprensa e especializados em direito e investigação criminal que pessoa jurídicas de direito privado, especialmente as associações denominadas “*laranjas ou fajutas*”, são utilizadas para escapar da fiscalização dos órgãos legais na aplicação do dinheiro oriundos de corrupção, enriquecimento ilícito e ou apropriação indébita.

Normalmente os bens adquiridos com dinheiro ilegal são adquiridos em outros estados e municípios para se constituir patrimônio sem levantar suspeita na cidade onde seria a origem dos recursos ilícitos.

Diante destas denúncias, a CEI consultou os profissionais que auxiliou os seus trabalhos. Concluiu que fugiria da competência e dos limites determinados no requerimento de constituição da CEI, a investigação destes fatos (corrupção, apropriação indébita e enriquecimento ilícito).

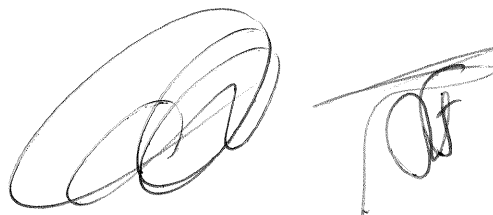


Ainda fugiria ao foco da investigação principal (itens da planilha que determinam a tarifa municipal). Deliberou assim por remeter cópia do relatório final e dos documentos à Receita Federal, Polícia e ao Ministério Público, que teriam competência para investigar, para as providências legais de investigação da ocorrência ou não de ilícitos penais diante da gravidade que envolve a matéria.

## CONCLUSÕES

**Diante de todo o exposto, documentos anexados e provas colhidas, os integrantes da Comissão Especial de Inquérito deliberaram:**

**MEDIDAS SANEADORAS DE CARÁTER DISCIPLINAR E ADMINISTRATIVO** A SEREM EXECUTADAS PELO PODER EXECUTIVO MUNICIPAL, amparadas e decorrentes do artigo 37, parágrafos 2º e 6º da Constituição Federal, artigo 80, III, da Resolução nº 06/1993 (Regimento Interno da Câmara Municipal de Londrina) e demais dispositivos legais aplicáveis, com prazo hábil para cumprimento pelo Prefeito Municipal e Diretor-Presidente da CMTU por se inserirem no âmbito da competência privativa do Poder Executivo, entretanto sob pena de incorrer nos crimes contidos na Lei nº 8.429/1992 (Lei de Improbidade Administrativa), Lei nº 8.666/1993 (Lei de Licitações), Decreto-Lei nº 201/1967 (responsabilidade penal dos prefeitos) e demais capitulados no Código Penal Brasileiro e sem prejuízo à abertura de comissão para análise de infração político administrativa:



1) **ANULAR** o processo licitatório vencido pelas empresas operadoras e que resultou na outorga do serviço público de transporte urbano municipal às empresas Grande Londrina e Viação Francovig no prazo de trinta dias, permitindo o funcionamento em condições emergenciais contratuais desde que não prejudique o sistema de transporte coletivo na cidade de Londrina (PR), por estar evidenciado que a licitação foi ilegal e as condições contratuais ferem o interesse público. Esta determinação decorre do amparo na Lei nº 8.666/1993, nas Súmulas 346<sup>16</sup> e 473<sup>17</sup> do Supremo Tribunal Federal, e nos princípios gerais que regem o poder público que deve resguardar, especialmente, os princípios de legalidade, impessoalidade e moralidade lembrando que a supremacia do interesse público municipal é indisponível, sendo uma dimensão ou expressão dos direitos individuais vista sob um prisma coletivo.

2) **ALTERNATIVAMENTE CELEBRAR TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUCTA** entre a CMTU e as operadoras para a readequação dos contratos de outorga, em vista das ilegalidades e irregularidades apontadas, sob pena de anulação dos referidos contratos.

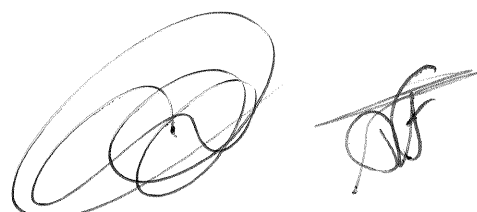
3) **ESTIPULAR UM NOVO PAPEL ADMINISTRATIVO-POLÍTICO DA CMTU**, no prazo de noventa dias, com maior eficiência, poder fiscalizatório e regulador do sistema de transporte coletivo urbano.

4) **ABERTURA** no prazo de noventa dias de processo licitatório (com divulgação nacional), para linha/rota de todos os serviços de transporte coletivo

---

<sup>16</sup> A administração pública pode declarar a nulidade dos seus próprios atos.

<sup>17</sup> A administração pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial.



urbano municipal (convencional), inclusive do transporte de micro-ônibus (denominado PSIU) e que na licitação seja incluída a instalação de pontos de ônibus, coberturas e manutenção dos terminais, de responsabilidade das operadoras do transporte coletivo. Promover, no prazo de noventa dias, novo processo licitatório, com todas as linhas/rotas criadas a partir da outorga às atuais operadoras exploradoras do serviço de transporte coletivo convencional, inclusive (no mesmo prazo) inserir o serviço denominado PSIU no sistema integrado e com tarifa única, conforme licitado no ano de 2003.

5) **ASSUMIR** (a CMTU) no prazo de sessenta dias o controle e gerenciamento da venda e arrecadação dos valores (tarifas) do cartão-transporte em todas suas modalidades, ressalvada a hipótese de venda direta na catraca. Ao assumir, a CMTU deverá retomar todo o equipamento e sistema de operação de bilhetagem eletrônica adquiridos e ofertados na outorga das propostas do processo licitatório. Destaque-se que a CMTU e o município têm responsabilidade solidária.

6) **CRIAR** no prazo de trinta dias uma equipe técnica multidisciplinar, permanente e exclusiva (com responsabilidade técnica sobre a elaboração da planilha) com servidores de carreira da Prefeitura, composta de advogados, economistas, contadores, matemáticos, auditores, administradores de empresas, sociólogos, técnicos da CMTU e fiscais, ao fito de fiscalizar diária e permanentemente a execução do transporte coletivo e manter a atuação deste grupo de forma permanente com os membros da sociedade, visando elaborar estudos, discussões e revisão do sistema de transporte coletivo municipal. Os quais ficarão incumbidos de, ao final dos trabalhos de levantamento de preços e auditoria, fazer a responsabilização da planilha com envio de cópia ao referido conselho de contabilidade, para as anotações e responsabilidade técnica pertinentes aos levantamentos; além destas medidas, a equipe de coleta de preços deverá manter banco de dados com cotações as quais deverão ser atualizadas



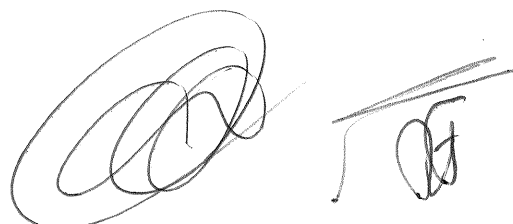


mensalmente; as cotações deverão ser feitas de maneira científica e deverão retratar as grandes compras efetuadas pelo sistema de transporte coletivo da cidade de Londrina; deverão ser incluídas na pesquisa as compras realizadas pelo Município, pelo Estado e pela União, além de pesquisa a ser realizada no comércio e que deverão ser registradas no sistema de registro de preços da companhia, além de as empresas que exploram o sistema terem de enviar cópia de todas as notas de insumos do sistema de transporte coletivo. De igual forma, três servidores deverão participar de cada etapa da planilha dificultando a possibilidade de corrupção.

7) **NÃO MAJORAR** a tarifa municipal do transporte coletivo urbano em razão das inúmeras ilegalidades e dos inúmeros desvios constatados pela CEI, na investigação da planilha, especialmente pela confissão expressa dos representantes das operadoras, que estes adquirem insumos por valores menores aos lançados oficialmente na planilha.

8) **ENVIAR** no prazo de trinta dias projeto de lei à Câmara Municipal revogando os benefícios concedidos pelas leis Municipais que beneficiaram diretamente as operadoras: Lei Municipal nº 9.013/2002 (em que o ISSQN do transporte coletivo foi reduzido de 5% para alíquota de 2%); Lei Municipal nº 8.768/2002, em que a taxa de administração foi reduzida de 6% para alíquota de 4%.

9) **CRIAR** grupo de estudo para que no prazo de noventa dias seja revista a Lei Municipal nº 10.450/2008, que reduziu drasticamente os benefícios dos usuários de passe livre e meia passagem, e elaborar proposta de criação do Conselho Municipal dos Usuários do Transporte Coletivo para que seja revista toda a legislação municipal de transporte coletivo, inclusive com o objetivo de integração intermunicipal com os municípios de Cambé, Ibiporã, Rolândia e Jataizinho.



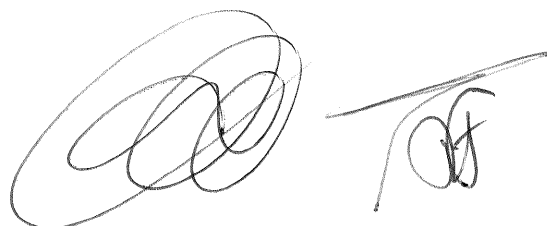
10) **IMPLANTAR** (a CMTU) no prazo de sessenta dias “*cartão benefício eletrônico*” para usuários de passe livre e meia passagem do sistema de transporte coletivo e que no mesmo período estes usuários sejam registrados e contabilizados na planilha.

11) **APLICAÇÃO** (a CMTU) imediata do item da tabela da GEIPOT (instituição estatal de pesquisa e planejamento, vinculada ao Ministério dos Transportes) na planilha de composição da tarifa do transporte coletivo para a remuneração de capital pago pela CMTU às operadoras (12%) em que afirma que na remuneração de capital está incluído o lucro da empresa e conseqüentemente o não pagamento de mais 7,5% do lucro líquido apurado como vem ocorrendo.

12) **REVERTER** para o patrimônio da CMTU aproximadamente 100 ônibus da frota que foram comprovadamente depreciados em 100% entre 2006-2008.

13) **REELABORAÇÃO** do cálculo no prazo de noventa dias por equipe multidisciplinar da taxa de remuneração de capital de 12% ao ano, haja vista que pelo período de operacionalização (15 anos) as empresas teriam o capital aplicado revertido de forma aparentemente quase que duplicada.

14) **PROPOSIÇÃO** no prazo de noventa dias de auditoria contábil para subsidiar ações judiciais para a compensação ou devolução das diferenças dos valores a maior durante o período de operacionalização das empresas com taxa de remuneração de capital a 12% ao ano; pagamento de 7,5% do lucro líquido ao mês; não reversão dos bens depreciados, (pagos) pela CMTU; devolução das diferenças (de R\$ 0,50 – cinquenta centavos) das tarifas arrecadadas pelo transporte de micro-



ônibus (PSIU) cobrados ilegalmente; cobrança proporcional dos aportes de capital efetuados pela municipalidade e que não tiveram a participação dos acionistas; dos ganhos financeiros dos milhões arrecadados antecipadamente que não entram no cálculo da planilha da tarifa do transporte coletivo; do percentual de 4% a 7% (variável) das passagens vendidas antecipadamente pelo sistema de vale transporte que não são utilizadas e não entram no cálculo da planilha do sistema do transporte coletivo e nem há remuneração à CMTU; devolução ou compensação do valor de R\$ 0,15 (quinze centavos) cobrados a mais do período em que foi cobrado pelas operadoras o aumento determinado em dezembro de 2008.

15) **IMPLANTAR** controle rigoroso no prazo de cento e oitenta dias sobre os bens com possibilidade de reversão ao patrimônio do município; fiscalização eletrônica diária pela CMTU de: controle de usuários do transporte coletivo (catracas eletrônicas); controle de quilômetros rodados (aferição do Inmetro ou IPEM e verificação diária dos hodômetros por meio de discos tacográficos); controle eletrônico de abastecimento, desempenho e deslocamento de cada veículo (consumo); verificação dos principais insumos utilizados (mão de obra, compra de veículos, pneus, número de passageiros etc.); confrontação de preços de insumos diretamente dos fabricantes, não pelo preço de varejo, mas pelo volume (quantidade) utilizada; e requisitar as notas fiscais de compra das empresas operadoras para comparação com os valores da planilha com levantamento mensal da planilha de custos do transporte coletivo. Isso porque a atual planilha utilizada pela CMTU foi criada pelo grupo executivo de estudos GEIPOT, e sua última atualização deu-se em 1996, ou seja, há 13 anos, e atualmente essa planilha não leva em conta as novas tecnologias empregadas no sistema de transporte coletivo.



16) A CMTU **IMPEDIR** no prazo de trinta dias o acesso e a atuação dos servidores que trabalham atualmente na planilha da CMTU com o deslocamento destes para outras funções dentro da companhia. Medidas Administrativas de acordo com o Regimento Interno, artigo 80 da Câmara de Vereadores de Londrina, o qual o Prefeito Municipal deverá cumprir ou apresentar justificativa para o seu não cumprimento.

**Medidas de caráter estritamente administrativo:**

17) Impedir no prazo de noventa dias o tráfego de veículos de transporte individual, nas ruas Sergipe, Benjamim Constant, Professor João Candido nos horários de maior fluxo de ônibus, aplicando a Lei Municipal nº 5.882, de 14/09/1994.

18) Providenciar no prazo de sessenta dias a pintura de faixas exclusivas para ônibus nas vias de acesso ao terminal central compreendidas e a criação de canaletas exclusivas e aplicando a Lei Municipal nº 5.882, de 14/09/1994.

19) Providenciar no prazo de quinze dias (extrema urgência) lacre numerado e inviolável para lacrar todas as catracas dos ônibus do sistema de transporte coletivo da cidade de Londrina.

The bottom right corner of the page contains two handwritten signatures. The first is a large, stylized signature, and the second is a smaller signature. There are also some faint, illegible markings and stamps in the background of this area.

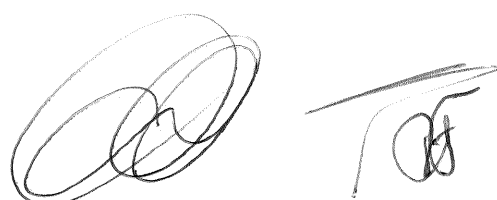
**Medidas do Legislativo Municipal após a aprovação do plenário:**

20) **ENVIAR** este relatório à Presidência da Mesa Executiva da Câmara Municipal, para as providências de sua competência, especialmente a avaliação de convocação de sessão extraordinária com o fim de apreciar o seu conteúdo. (PREJUDICADO)

21) **ENVIAR** cópia deste relatório ao Ministério Público do Trabalho em Londrina, ao Delegado da Polícia Federal de Londrina, ao Delegado da Receita Federal de Londrina e ao Departamento de Fiscalização do Banco Central do Brasil (DF), para que tomem as providências cabíveis no que se refere à suposta atuação do SINTTROL e associações de relacionamento a esta instituição sindical e seus diretores, sem prejuízo a outras ações e procedimentos investigatórios complementares que estes órgãos julgarem necessários.

22) **ENVIAR** ao Ministério Público do Estado do Paraná (Promotoria de Defesa do Patrimônio Público) cópia deste relatório, para que tome as providências cíveis e criminais cabíveis, sobretudo análise de eventual oferecimento de denúncia contra Wilson Maria Sella e Mauro Yamamoto nos crimes previstos nas Leis nº 8.429/1992 (Lei de Improbidade Administrativa), nº 8.666/1993 (Lei de Licitações) e demais capitulados no Código Penal Brasileiro, sem prejuízo a outras ações e procedimentos investigatórios complementares que este órgão julgar necessários.

23) **ENVIAR** cópia deste relatório à Promotoria de Defesa do Consumidor, para tomar as providências cabíveis sem prejuízo a outras ações e procedimentos investigatórios complementares que este órgão julgar necessário.



24) **ENVIAR** cópia deste relatório ao Tribunal de Contas do Estado do Paraná, para tomar as providências cabíveis sem prejuízo a outras ações e procedimentos investigatórios complementares que este órgão julgar necessário.

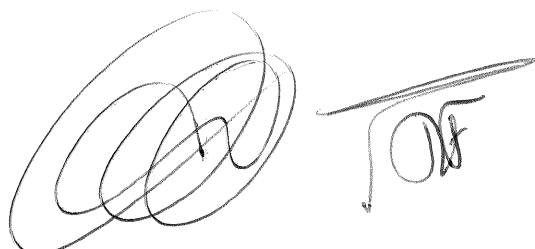
25) **ENVIAR** cópia (após o protocolo na Presidência da CML) deste relatório para todos os vereadores da atual legislatura.

26) **ENVIAR** cópia deste relatório ao Excelentíssimo Senhor Prefeito Municipal Homero Barbosa Neto, ao Procurador Geral do Município e ao Diretor-Presidente da CMTU, para tomar as providências cabíveis determinadas ou justificar o não cumprimento no prazo improrrogável de quinze dias após o protocolo deste.

27) **ENVIAR** cópia deste relatório às empresas operadoras (Transporte Coletivo Grande Londrina e Viação Francovig).

28) **ENVIAR** cópia deste relatório às entidades civis organizadas, clubes de serviço, OAB, ACIL, lojas maçônicas, demais associações de classe, clubes de serviço e entidades religiosas.

29) **DISPONIBILIZAR** o inteiro teor deste relatório no *site* da Câmara Municipal de Londrina. (PREJUDICADO)

Handwritten signature and initials. The signature is a large, stylized scribble, and the initials are 'JOF' written in a simple, blocky font.

## TERMO DE ENCERRAMENTO

Os vereadores integrantes da Comissão Especial de Inquérito encerram a investigação entregando o presente trabalho ao Excelentíssimo Senhor Presidente do Legislativo Municipal José Roque Neto para o encaminhamento regimental e a apreciação do plenário da Câmara Municipal, agradecendo a todos os servidores, assessores, colaboradores e a proteção de Deus nos destinos de nossa cidade.

Londrina, 21 de julho de 2009.



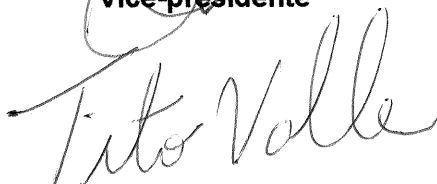
**Joel Garcia**  
**Presidente**



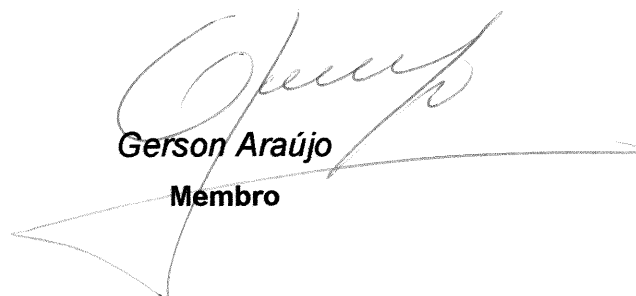
**Roberto Fortini**  
**Vice-presidente**



**Rodrigo Gouvêa**  
**Relator**



**Tito Valle**  
**Membro**



**Gerson Araújo**  
**Membro**