

2015 40



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

RELATÓRIO FINAL

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DO TRANSPORTE COLETIVO DE SOROCABA

**RELATOR:
VEREADOR HUDSON PESSINI**

Câmara Municipal de Sorocaba, em 08 de março de 2018.



261710

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CRIADA NOS TERMOS DO
REQUERIMENTO N. 002/2017, APROVADO PELA CÂMARA MUNICIPAL DE
SOROCABA.**

PRESIDENTE

RENAN DOS SANTOS

RELATOR

HUDSON PESSINI

MEMBROS

FERNANDA SCHILIC GARCIA

FRANCISCO FRANÇA

IARA BERNARDI

FAUSTO SALVADOR PERES

ANTÔNIO CARLOS SILVANO JÚNIOR

PÉRICLES RÉGIS MENDONÇA DE LIMA

VITOR ALEXANDRE RODRIGUES



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUÇÃO..... | 6 |
| 1.1 O Papel da Câmara Municipal de Sorocaba | 7 |
| 1.2. Da CPI..... | 7 |
| 1.3 Dos Limites da CPI..... | 10 |
| 1.4 Da Finalidade da CPI | 11 |
| 2. DA INSTALAÇÃO, DOS PROCEDIMENTOS E DO PRAZO PARA CONCLUSÃO..... | 12 |
| 2.1 Breve Histórico da Criação, Composição e Início dos Trabalhos da CPI | 12 |
| 2.2. Do Método de Trabalho | 12 |
| 2.3. Dos Objetivos..... | 13 |
| 2.4. Documentação | 13 |
| 2.5. Dos Depoimentos e Oitivas..... | 14 |
| 2.6. Da contratação de consultoria externa..... | 14 |
| 2.7. Diligências Externas | 15 |
| 2.8. Da Análise dos Procedimentos por esta Comissão Parlamentar de Inquérito | 17 |
| 3. DAS PROVAS E DOCUMENTOS DE INSTRUÇÃO A CPI..... | 18 |
| 3.1. Dos requerimentos feitos pelos vereadores..... | 18 |
| 3.2 Do resumo das reuniões ordinárias..... | 19 |
| 4. RELATORIO DA CPI..... | 22 |
| 4.1. Do processo de licitação | 22 |
| 4.1.3.2 – Das alterações promovidas no edital após o parecer..... | 22 |
| 4.2. – Capacidade técnico-operacional..... | 23 |
| 4.2.1. Das iniciais..... | 23 |
| 4.2.3. Período de análise dos dados | 24 |
| 4.2.4. Evolução da demanda de passageiros transportados | 24 |
| 4.2.5. A evolução da demanda pagante no período 2012 a 2017 | 26 |
| 4.2.6. A evolução da demanda equivalente no período 2012 a 2017 | 28 |
| 4.3. Evolução da tarifa cobrada do usuário – 2012 – 2017..... | 30 |
| 4.4. Frota - 2012 a 2017 | 31 |
| 4.4.1. Evolução da Quilometragem – 2012 a 2017 | 33 |
| 4.4.2. Evolução da Idade Média da Frota – 2012 a 2017 | 33 |
| 4.4.3. Indicadores Operacionais – 2012 a 2017 | 35 |
| 5. A REMUNERAÇÃO DOS CONCESSIONÁRIOS | 36 |
| 6. A POLÍTICA DE SUBSÍDIOS..... | 38 |
| 7. COMPARAÇÃO COM OUTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE E VALORES MÉDIOS DOS INSUMOS E PLANILHA TARIFÁRIA GEIPOT | 39 |
| 8. FLUXO DE CAIXA..... | 42 |

2619 10



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

| | | |
|-------------|---|-----------|
| 9. | CONCLUSÃO | 43 |
| 10. | RECOMENDAÇÕES E SUGESTÕES..... | 49 |
| 10.1 | NOVA LICITAÇÃO EM TODO O SISTEMA DO TRANSPORTE COLETIVO DE SOROCABA | 49 |
| 10.2 | ESTABELECIMENTO DE NÍVEIS DE RISCO PARA OS CONCESSIONÁRIOS..... | 49 |
| 10.3 | MELHORA DO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO..... | 50 |
| 10.4 | CRIAÇÃO DE FERRAMENTAS DE INCENTIVO E PREMIAÇÃO PARA OS CONCESSIONÁRIOS..... | 50 |
| 10.5 | REVISÃO DA REDE DE TRANSPORTE..... | 50 |
| 10.6 | CRIAÇÃO DE UM CENTRO UNIFICADO DE CONTROLE..... | 50 |
| 10.7 | MANUTENÇÃO DO CONTROLE DOS MEIOS DE PAGAMENTO PELO PODER PÚBLICO..... | 51 |
| 10.8 | IMEDIATO ESCLARECIMENTO SOBRE A METODOLOGIA DE ELABORAÇÃO DE FLUXO DE CAIXA..... | 51 |
| 10.9 | REFORMULAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS DE TRANSPARÊNCIA DA URBES 52 | |



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1. Ilustra a evolução da demanda de passageiros transportados no período de 2012-2017..... 25

Figura 2. Ilustra o percentual de queda de passageiros em relação a 2012. 25

Figura 3. Ilustra o percentual de queda de passageiros transportados em relação ao ano anterior..... 26

Figura 4. Ilustra a evolução da demanda de passageiros pagantes, média por mês no período de 2012 a 2017..... 27

Figura 5. Ilustra a queda percentual dos passageiros pagantes em relação ao ano base 2012. 27

Figura 6. Ilustra o percentual de queda de passageiros pagantes em relação ao ano anterior. 28

Figura 7. Evolução da demanda equivalente (2012 - 2017), dados relacionados a média/mês de cada ano. 29

Figura 8. Ilustra a queda em percentual da demanda equivalente (2012 - 2017). 29

Figura 9. Ilustra a evolução do valor da tarifa ao longo do período de 2012 - 2017. 30

Figura 10. Ilustra os percentuais de reajuste médio da tarifa (2012-2017). 31

Figura 11. Frota operacional - 2012 - 2017. 32

Figura 12. Ilustra a evolução da quilometragem realizada (2012-2017)..... 33

Figura 13. Idade média da frota (2012 - 2017). 34

Figura 14. Ilustra a evolução do índice de Passageiros Transportados por Quilômetro - IPK -1 (2012 - 2017). 35

Figura 15. Ilustra a evolução do Índice de Passageiros Equivalentes por quilômetro IPK - e (2012 - 2017). 35

Figura 16. Ilustra a evolução do quilômetro percorrido por veículo (2012 - 2017)..... 36

Figura 17. Composição da tarifa para fins de reajuste anual da tarifa técnica. 36

Figura 18. Reajuste acumulado da tarifa técnica (2012 - 2017). 37

Figura 19. Comparativo de custos do transporte coletivo - Sorocaba, londrina e Uberlândia. 39

Figura 20. Ilustra um comparativo entre o IPK equivalente entre as cidades analisadas. 40

Figura 21. Ilustra o custo do sistema por passageiro transportado..... 40

Tabela 1. Comparativo de indicadores de Sorocaba com outros municípios.**Erro! Indicador não definido.**

Tabela 2. Arrecadação tarifária e custos totais no transporte coletivo - 2017. 38



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

1. INTRODUÇÃO

Por iniciativa de diversos vereadores foi apresentado a esta Casa Legislativa, em data de 01/08/2017, o requerimento solicitando a criação de Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) com a finalidade de apurar e investigar os indícios de possíveis irregularidades no sistema de transporte coletivo urbano de Sorocaba e análise da planilha de cálculo tarifário das empresas, sendo denominada Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Sorocaba, com prazo certo de 90 (noventa) dias e prorrogação por igual período requerida pelos membros da CPI.

A iniciativa dos vereadores da proposição, apoiada por mais da terça parte dos membros do Parlamento, constituiu-se na expressão concreta e efetiva do exercício do poder de investigação que compete à Câmara Municipal, prevista no art. 26 Da Lei Orgânica do Município (LOM), a saber:

“Art. 26. As comissões especiais de inquérito, que terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos no Regimento Interno, serão criadas pela Câmara mediante requerimento de um terço de seus membros, para apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Ministério Público para que este promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores.”

O artigo 26 da Lei Orgânica do município de Sorocaba prevê a função de fiscalização e controle do Poder Legislativo, a qual, com alicerce na própria Constituição, prevê, em seu artigo 20, a competência privativa da Câmara Municipal em criar Comissões de Inquérito sobre fatos determinados e por prazo certo, mediante requerimento de um terço de seus membros.

Desta forma, para cumprir uma das suas principais atribuições, em respeito ao exercício do Poder Legislativo de fiscalizar os atos que possam causar prejuízos à Administração Pública afetando direta ou indiretamente o interesse público, foi criada e instalada a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI).

Ausente de recuo ou estremecimento de qualquer ordem, a CPI ora em comento, procurou agir, desde o início, com a finalidade única de apurar os fatos, com foco na obrigação do administrador em zelar pela coisa pública, com base nos princípios da moralidade, impessoalidade, publicidade, legalidade e eficiência, valendo-se de todos os instrumentos legais cabíveis, dentro dos limites impostos pelo estado democrático de direito.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

É com base nesse contexto que apresentamos o relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito – CPI, do “ Transporte Coletivo de Sorocaba”, emitindo, ao final, as conclusões, resultados e encaminhamentos necessários.

1.1 O Papel da Câmara Municipal de Sorocaba

Ao lado da função precípua de legislar, a Câmara Municipal de Sorocaba tem a competência essencial constituída pela sua autonomia: a fiscalização extensa de todos os assuntos e temas aos quais a Constituição da República a capacita.

É incontestável que o poder de investigar constitui uma das mais expressivas funções institucionais do Legislativo. A importância da prerrogativa de fiscalizar se traduz, na dimensão em que se projetam as múltiplas competências constitucionais do Legislativo, como atribuição inerente à própria essência da instituição parlamentar.

A Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) representa um dos mais importantes instrumentos de fiscalização e porque não dizer, controle da atividade administrativa das autoridades públicas, que, inexoravelmente, envolvem a acepção ampla do interesse público.

Em um preâmbulo objetivo e necessário, tem-se que o Poder Legislativo Municipal tem basicamente três funções:

- a) **Representativa** - Representar o povo, em defesa dos seus interesses na construção de uma sociedade igualitária e justa;
- b) **Legislativa** - Elaborar as Leis de modo a contemplar a sociedade com um ordenamento jurídico que garanta a defesa de toda a coletividade;
- c) **Fiscalizadora** - Fiscalizar todos os atos da Administração Pública, de modo a buscar e zelar por todos os interesses da comunidade. Apoiado nesta última função, juntamente com outros procedimentos legislativos, está a competência do Poder Legislativo de fiscalizar as atividades dos administradores e/ou daqueles que giram em torno do interesse público, mediante o instrumento legal qual seja a Comissão Parlamentar de Inquérito.

1.2. Da CPI

Como já vimos as Comissões Parlamentares de Inquérito (CPI) tem previsão constitucional e se constituem em uma das formas de controle da Administração Pública exercida pelo Poder Legislativo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Regulamentadas pela Lei nº. 1579/52, a CPI adquire maior importância no cenário político nacional, a partir da promulgação da Constituição da República de 1988.

Pode-se afirmar que a CPI é um instrumento jurídico do Poder Legislativo, legalmente constituído para buscar informações, efetuar diligências, colher depoimentos e outros mecanismos para apurar fatos que estejam contra o interesse público, voltada à apuração de denúncias para que sejam resguardados os valores da sociedade.

Antes de tudo, é preciso ressaltar “o que” a sociedade sorocabana pode e deve esperar de uma CPI, que possui limites traçados pela Carta Magna que rege o estado democrático de direito, nos moldes estabelecidos pelo §3º do art. 58, “as Comissões Parlamentares de Inquérito, terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos nos regimentos das respectivas Casas, e serão criadas para a apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhado ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores” (Art. 58, CF/88).

Como se vê, a Constituição da República deu poderes de investigação de autoridade judicial, bem como outros poderes existentes no Regimento Interno, a fim de possibilitar o cumprimento de todos os objetivos e tarefas.

Há que se atentar que a concessão constitucional dos poderes de autoridade, muitas vezes, acaba por confundir a sociedade e a própria mídia que cobra dos seus membros, um êxito do resultado pela quantidade de autoridades, agentes políticos e cidadãos que, através delas venham a ser punidos, o que não é o critério correto a ser adotado na avaliação dos trabalhos de uma CPI.

A CPI pode colher depoimentos, ouvir indiciados, interrogar testemunhas, requisitar documentos, levantar meios de prova legalmente admitidos e realizar buscas e apreensões, sem, contudo, poder atribuir poderes ilimitados, estando seus trabalhos sujeitos ao controle judicial, com limitação imposta pela própria Constituição da República.

No âmbito Municipal, a Comissão de Inquérito prevista na LOM é regulamentada pela Resolução n. 322 de 18 de setembro de 2007 que institui o Regimento Interno da Câmara Municipal de Sorocaba (RICMS), que assim dispõe:

“Art. 63. A Câmara poderá também criar Comissão Parlamentar de Inquérito, para apurar fato determinado, que se inclua na sua competência, e por prazo certo, sempre que o requerer 1/3 (um terço) de seus membros.”



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 1º O vereador que tiver assinado o pedido de criação de Comissão Parlamentar de Inquérito poderá invalidar sua assinatura a qualquer tempo até o ato de protocolização do requerimento.

§ 2º Recebendo o pedido formal de instauração, o Presidente da Câmara criará a Comissão Parlamentar de Inquérito, nomeando de imediato seus membros.

§ 3º A Comissão Parlamentar de Inquérito terá 90 (noventa) dias para concluir seus trabalhos, sendo declarada extinta se não o fizer dentro desse prazo, a menos que, antes, a maioria dos seus membros aprove a prorrogação do seu funcionamento por no máximo mais 90 (noventa) dias.

§ 4º A Comissão Parlamentar de Inquérito, que terá poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos neste Regimento Interno, poderá:

I – requisitar à Mesa Diretora a contratação de serviços, recursos técnicos e servidores administrativos da Câmara julgados necessários ao desenvolvimento do seu trabalho; (Redação dada pela Resolução n. 341, de 29 de setembro de 2009)

II - proceder a vistorias e levantamentos nas repartições públicas e nos órgãos da Administração Pública Direta, Indireta ou Fundacional do Município, onde terá livre ingresso, permanência e acesso à documentação relativa ao objeto do inquérito; (Redação dada pela Resolução n. 341, de 29 de setembro de 2009)

III - transportar-se aos lugares onde se fizer necessária a sua presença, ali realizando os atos que lhe competirem; (Redação dada pela Resolução n. 341, de 29 de setembro de 2009)

IV - tomar o depoimento de quaisquer pessoas integrantes dos órgãos mencionados no inciso II, intimar testemunhas e inquiri-las sob compromisso, nos termos do Código de Processo Penal. (Redação dada pela Resolução n. 341, de 29 de setembro de 2009)

V – desenvolver seus trabalhos no período de recesso parlamentar, a critério da maioria de seus membros. (Inciso acrescido pela Resolução nº 457, de 14 de dezembro de 2017)

§ 5º O não atendimento às determinações e intimações da Comissão Parlamentar de Inquérito faculta ao seu Presidente solicitar, na conformidade da legislação vigente, a intervenção do Poder Judiciário para fazer cumpri-las.

§ 6º As reuniões da Comissão serão públicas, salvo quando, a critério da maioria dos seus membros, for considerado que a matéria apreciada requer imprescindível sigilo para assegurar o resultado dos trabalhos e investigações, bem como a inviolabilidade da intimidade, da vida privada, da honra e da imagem das pessoas.

§ 7º As conclusões da Comissão Parlamentar de Inquérito constarão de relatório e, se for o caso, serão arquivadas ou encaminhadas ao Ministério Público para que este promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores.”



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Mediante o que propõem as Leis Municipais, Federais e a Constituição da República, o presente relatório tem por objetivo principal, expor as atividades e procedimentos adotados pela CPI, desde a sua criação, apontando os limites constitucionais de atuação, o objeto e finalidade propostos, bem como a conclusão, resultados e encaminhamentos, esclarecendo a sociedade, e todos os abrangidos pelo interesse público, sobre o cumprimento da função parlamentar fiscalizadora.

1.3 Dos Limites da CPI

Além de fiscalizar, o objetivo principal da CPI é, com a conclusão de seu trabalho, apontar soluções e propor modificações administrativas. As irregularidades que impliquem em responsabilização do agente público deverão ser remetidas ao Ministério Público para as providências legais cabíveis.

Como se vê, a Comissão Parlamentar de Inquérito tem limites. As normas que criaram e/ou regulamentaram a CPI não podem contrariar a constituição da República e seus princípios, por mais que detenham autoridade jurídica.

Em outros termos, a CPI deve respeitar os limites, sob pena de ser declarada nula.

Melhor esclarecendo, se a Constituição da República atribui a CPI poderes de investigação próprios de autoridades judiciais, há que considerar que durante todo o processo investigativo, torna-se exigível o respeito ao direito do indiciado de participar alegando o que quiser em sua defesa.

A CPI NÃO CONDENA, mas apenas colhe informações sobre o objeto investigado, para posteriormente, apresentar dados concretos ao Ministério Público, para o oferecimento de denúncia formal ou instauração de processo de responsabilidade civil, sendo também um importante instrumento de apoio na instrução de tais procedimentos caso já existam quando da conclusão dos trabalhos.

Outro limite imposto é o de que a Câmara Municipal, através da CPI, não poder invadir a competência de outros órgãos constitucionais como o Tribunal de Contas da União e Tribunal de Contas do Estado. Da mesma forma, as providências que tenham caráter investigatório e impliquem restrição direta a direitos individuais também estão protegidas pelo próprio texto constitucional e, portanto, somente podem emanar de juiz, e não de terceiros, mesmo aqueles a quem foram atribuídos “poderes de investigação próprios das autoridades judiciais”.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

A CPI deve dispor de todos os meios necessários e para atingir seus objetivos, na condução do procedimento investigatório.

Todavia, há que haver o entendimento geral de que os poderes de indagação probatória e de investigação ou pesquisa dos fatos determinados que motivaram a instauração do inquérito parlamentar sofrem, como já mencionado, limitações de ordem jurídico-constitucional que restringem, em consequência, a capacidade de atuação da Comissão de Inquérito.

Por fim, pode-se afirmar que as limitações da CPI consistem, basicamente em:

- a) **A CPI NÃO TEM FUNÇÃO PUNITIVA**, mas, sim, meramente investigativa. Pode abrir inquéritos, sem criar processos ou procedimentos que invadam a atribuição do judiciário, salvaguardando ao depoente o direito de não responder as perguntas que julgar impertinentes.
- b) **A CPI NÃO TEM CARÁTER JUDICIÁRIO** – A CPI não forma culpa, possuindo, por fim, as mesmas limitações impostas à Câmara que a originou.

1.4 Da Finalidade da CPI

É jurídica e publicamente notória a preocupação com a real finalidade de uma Comissão de Inquérito.

Por tratar-se de questões que envolvem diretamente a política, o desvio da finalidade é, não raras vezes, constatado pela utilização deste instrumento jurídico como forma de condução do poder sem a obediência à apuração, investigação e encaminhamentos justos.

Deste modo, para que os trabalhos da CPI em pauta sejam preservados e rigorosamente relatados com base na apuração dos fatos, o presente relatório se sustenta nos princípios constitucionais da moralidade, legalidade, impessoalidade e proporcionalidade, atendendo os requisitos fundamentais inerentes a sua efetividade quais sejam a Competência, a Finalidade, a Forma, o Motivo e o Objeto.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

2. DA INSTALAÇÃO, DOS PROCEDIMENTOS E DO PRAZO PARA CONCLUSÃO

2.1 Breve Histórico da Criação, Composição e Início dos Trabalhos da CPI

A proposição foi encaminhada por iniciativa de 11 Vereadores desta Casa de Leis (ordem alfabética): Antônio Carlos Silvano Júnior – PV, Fausto Salvador Peres – Podemos, Fernanda Schilic Garcia – PSOL, Francisco França da Silva – PT, Hélio Mauro Silva Brasileiro – PMDB, Hudson Pessini – PMDB, Iara Bernardi – PT, Péricles Régis Mendonça de Lima – PMDB, Renan dos Santos – PCdoB, Rodrigo Manga – DEM, Vitor Alexandre Rodrigues – PMDB, em 03 de agosto de 2017.

Versa tal medida legislativa sobre Requerimento de Constituição de Comissão de Inquérito, com a seguinte Súmula assim descreve “Constitui Comissão Parlamentar de Inquérito com a finalidade de apurar possíveis e eventuais irregularidades no sistema de transporte coletivo urbano de Sorocaba”.

Em data de 03/08/2017, foi realizada no Plenário da Câmara Municipal de Sorocaba a nomeação dos membros e Reunião de Instalação da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Sorocaba. Foram previamente indicados a compô-la, nos termos do artigo 63 do Regimento Interno desta Casa de Leis, os Vereadores membros da Comissão: Renan dos Santos - PCdoB; Fernanda Schlic Garcia - PSOL, Iara Bernardi - PT; Francisco França da Silva - PT; Péricles Régis Mendonça de Lima - PMDB; Fausto Salvador Peres - Podemos; Antônio Carlos Silvano Junior - PV; Hudson Pessini - PMDB , Hélio Mauro Silva Brasileiro – PMDB e Vitor Alexandre Rodrigues - PMDB. Contudo, o Edil Hélio Mauro Silva Brasileiro - PMDB, solicitou desligamento da comissão em 04.08.2017.

Devidamente instalada, a CPI respeitou todos os procedimentos a que as Comissões Parlamentares de Inquérito estão inseridas no plano do Direito que as regulamenta.

2.2. Do Método de Trabalho

Desde o início, a CPI utilizou-se de todos os instrumentos permitidos por lei para apuração dos fatos, realizando diligências externas, solicitando documentos vinculados ao objeto investigado, ouvindo testemunhas e depoimentos dos investigados. Além da contratação de consultoria especializada para análise documental, contábil e técnica.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Os elementos de prova levantados com as diligências realizadas pelos membros da CPI, bem como dos documentos que constam dos autos, e o relatório técnico da consultoria contratada se fazem suficientes para o relatório final e conclusivo desta comissão de inquérito, com fundamentos sólidos para embasar a conclusão.

2.3. Dos Objetivos

Desde o início dos trabalhos da CPI, os membros que as compõe seguiram diversas linhas de investigação, preponderantemente sobre os seguintes temas:

- a) Documentos Licitatórios;
- b) Eficiência do serviço de transporte urbano público;
- c) A planilha de custo tarifário e o lucro das empresas.

A seguir, a exposição das diligências realizadas, referentes a cada tema.

2.4. Documentação

Conforme o relatório, a documentação solicitada pelos membros desta Comissão foi juntada nos autos desta CPI, seguindo-se a ordem cronológica de recebimento.

Parte da documentação relacionada foi analisada "*in loco*" junto à URBES e estarão à disposição também de outras autoridades, tais como Ministério Público e Tribunal de Contas.

- Planilhas de remuneração;
- Relação de todos os funcionários que atuam na fiscalização das empresas, inclusive com lotação e remuneração;
- Documentação referente aos processos licitatórios;
- Relatórios de fiscalização;
- Relatórios de quilometragem efetiva e ociosa dos veículos;
- Estatística de reclamações;
- Documentação referente os reajuste das tarifas;



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

- Documentação de toda frota com cópias das notas fiscais das carrocerias, chassis e D.U.T de todos os veículos;
- Documentação relativa à informações da bilhetagem;
- Documentação referente a pesquisa de insumos para cálculo das tarifas, reajustes e correção, no âmbito do contrato;
- Taxa de retorno do investimento realizado pelas empresas;
- Cópias de todos os aditivos e documentos emitidos no âmbito dos últimos contratos de transporte coletivo/ processo de concessão de Sorocaba, desde sua formação até o presente momento.

2.5. Dos Depoimentos e Oitivas

Todos os Depoimentos e oitivas foram tomados no inteiro teor nas dependências da Câmara Municipal, salvo as diligências externas realizadas.

As oitivas ocorreram nas seguintes datas:

Em 02 de Outubro de 2017, depoentes:

- Paulo João Estausia (Presidente do sindicato dos rodoviários);
- Sergio Pires Abreu (Diretor de Transporte Urbano da URBES).

Em 11 de Dezembro de 2017, depoentes:

- Ricardo Gianolla (Ex Presidente da URBES).

Em 07 de fevereiro de 2017, depoentes:

- Renato Andere Martins (Diretor da CONSOR);
- Edson Tadeu Atilio (Diretor da STU).

2.6. Da contratação de consultoria externa

A contratação da consultoria foi aprovada em segunda discussão na sessão plenária, ocorrido em 07 de dezembro de 2017, destarte o processo licitatório decorreu com previsão de contratação para o final do mês de dezembro de 2017.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

O Edital foi publicado sob o número 26/2017 na modalidade Pregão com o objeto: Prestação de serviços técnicos de auditoria na área de transporte coletivo para suporte às atividades da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) 02/2017.

A Empresa vencedora foi a STELLA & FARIAS COMÉRCIO E SERVIÇOS DE TECNOLOGIA LTDA EPP, o valor do contrato foi de R\$ 56.000,00. Em reunião realizada no dia 01 de fevereiro foi estabelecido o seguinte cronograma de prazos dos serviços:

CRONOGRAMA DE TRABALHO

| Data | Atividade |
|------------|---|
| 06/02/2018 | Fornecer perguntas aos membros da CPI para serem usadas na oitiva dos representantes das Empresas operadoras do Sistema |
| 07/02/2018 | Participar da oitiva dos representantes das Empresas operadoras do sistema |
| 14/02/2018 | Feriado Carnaval |
| 19/02/2019 | Entrega do relatório prévio dos trabalhos da consultoria |
| 21/02/2018 | Reunião com membros da CPI para questionamentos ao relatório |
| 28/02/2018 | Reunião para apresentação do relatório final aos membros da CPI |
| 02/03/2018 | Entrega do relatório final dos trabalhos da consultoria |

2.7. Diligências Externas

Foram realizadas diligências externas a outras cidades para conhecimento de modelos de sistema de transporte público urbano.

Em 27/09/2017 foi realizada visita técnica no município de São José dos Campos. Os membros da CPI foram recebidos pelos técnicos Cássio e Felipe e o Subsecretário André, na visita as principais informações obtidas foram:

- Frota 385 veículos;
- Tarifa R\$ 4,10 (Não há diferença entre passe social e Vale Transporte);
- Não há subsídio;
- O transporte especial é contrato pela Secretaria de Saúde por contrato próprio;
- Todo o sistema é monitorado com tecnologia a bordo;



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

- Tem a figura do cobrador. E se, analisado a soma do Salário do motorista + cobrador ultrapassa o valor do motorista + agente de bordo em Sorocaba;
- A cidade ainda mantém um sistema de vans que compete diretamente com o ônibus, além de ter o UBER regulamentado e consegue manter um IPK (Cálculo de Passageiros por KM rodado) maior que Sorocaba;

Entre os dias 28 e 29 de novembro de 2017 foi realizada visita técnica no município de Uberlândia – MG, onde as principais informações obtidas foram:

- Frota: 422 veículos;
- Tarifa: R\$ 3,80;
- Possui cobrador em todas as linhas;
- Não tem subsídios significativos, além do transporte especial que é feito por Vans terceirizadas com recursos pagos pela municipalidade;
- O município conta com o sistema BRT com um eixo em funcionamento e mais um pronto para ser inaugurado no início de 2018;
- Existem 5 terminais em operação com um central e 4 radiais que atendem a coleta de passageiros;
- Possui um bilhete único que permite a integração.

Utilizou-se ainda, para fins de comparação, dados de visita anterior a instalação desta CPI, realizada pelo Vereador Fausto Peres, ao município de Londrina- PR:

- Frota 388 veículos;
- Tarifa R\$ 3,80;
- 2 vagas para cadeirante;
- Frota Terceirizada para zona rural (estado ajuda);
- Ônibus com mais de 10 anos não recebe remuneração;
- Município subsidia apenas gratuidade do estudante 1º ao 5º ano;
- Do 6º ao 9º ano, quem subsidia é o Estado;
- Tem um micro-ônibus, com tarifa de 4,95, com TV, ar condicionado, para em qualquer lugar, etc. (atende +/- 18.500 passageiros/ano);
- Relato de que com as melhorias conquistaram aumento de passageiros, o que contribuiu para o custeio do sistema de Transporte especial é contrato a parte, da secretaria de saúde.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

2633 P

Segue abaixo, a relação dos trabalhos da CPI, em especial as reuniões realizadas em ordem cronológica:

| Número | Tipo | Data |
|-----------------|------------|------------|
| 14 ^a | Ordinária | 14/03/2017 |
| 13 ^a | Ordinária | 09/03/2017 |
| 12 ^a | Ordinária | 05/03/2018 |
| 11 ^a | Ordinária | 28/02/2018 |
| 10 ^a | Ordinária | 21/02/2018 |
| 9 ^a | Ordinária | 19/02/2018 |
| 8 ^a | Ordinária | 06/02/2018 |
| 7 ^a | Ordinária | 01/02/2018 |
| 6 ^a | Ordinária | 14/12/2017 |
| 5 ^a | Ordinária | 12/12/2017 |
| 4 ^a | Ordinária | 30/10/2017 |
| 3 ^a | Ordinária | 10/10/2017 |
| 2 ^a | Ordinária | 18/09/2017 |
| 1 ^a | Ordinária | 07/08/2017 |
| Instalação | Instalação | 03/07/2017 |

2.8. Da Análise dos Procedimentos por esta Comissão Parlamentar de Inquérito

1º.) A comunicação inicial da instalação da CPI, bem como todos os atos que afetam os atos e indivíduos investigados, foram devidamente formalizados, conforme previsto no regulamento e regimento interno da Casa.

2º.) Foram conferidos aos advogados todos os direitos próprios de acompanhar todo o processo investigatório daquele que o constitui como seu patrono e dentro das prerrogativas estabelecidas na lei.

3º.) A intimação dos depoentes foram feitas pessoalmente de acordo com a legislação penal.

4º.) Foram garantidos aos depoentes, o direito de permanecer em silêncio.

5º.) Foram garantidas a ampla defesa para buscar a eficácia administrativa e a eficácia política, seguindo as devidas normas, como o direito de ser ouvido expressando suas razões e seus argumentos, além do direito de fazer-se representar por advogado; não houve qualquer impedimento da produção de prova a seu favor, antes do parecer final da Comissão sobre o objeto apurado bem como o direito de vista dos autos por advogado do indiciado.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

6º.) Não foram convocadas autoridades fora do âmbito de atuação da CPI ou por ela impedidas de serem convocadas.

7º.) Não se verifica a quebra do Direito ao Sigilo de testemunha em caso de prerrogativa profissional, tendo a CPI respeitados tais direitos quando solicitados, só agindo mediante aprovação dos seus membros ou ordem judicial.

8º.) Foram realizadas todas as oitivas e diligências, internas e externas, apontadas e deliberadas pela Comissão de Inquérito.

9º.) Não houve fatos novos estranhos ao objeto indicado no momento da CPI, existindo tão somente fatos resultantes de encadeamento ainda que inicialmente não previstos, tendo sido tomadas as providências necessárias para condução de tais fatos dentro do objeto determinado inicialmente para a sua apuração, devidamente adequados ao regulamento da CPI.

10º.) Não houve divulgação dos trabalhos da CPI vedados por lei, tendo a Comissão de Inquérito atuado com cuidado e discrição, evitando que terceiros fossem injustamente colocados à execração pública, sem haver comprovado ou mesmo suficientemente esclarecido seu envolvimento com o objeto que está sendo apurado.

11º.) Toda publicidade teve finalidade útil e nobre, atendendo unicamente ao princípio do interesse público, transparência à sociedade e preservação dos direitos dos envolvidos.

12º.) Todos os prazos foram rigorosamente cumpridos.

3. DAS PROVAS E DOCUMENTOS DE INSTRUÇÃO A CPI

3.1. Dos requerimentos feitos pelos vereadores

| Tipo | Número | Ementa | Destinatário | Data |
|--------------|-------------|--|----------------------|------------|
| Ofício | 02 – CPI 02 | Informações e documentos referentes ao transporte coletivo urbano de Sorocaba | URBES | 17/08/2017 |
| Ofício | 03 – CPI 02 | Informações e documentos referentes ao transporte coletivo urbano de Sorocaba | STU | 17/08/2017 |
| Ofício | 04 – CPI 02 | Informações e documentos referentes ao transporte coletivo urbano de Sorocaba | CONSOR | 17/08/2017 |
| Ofício | 05 CPI 02 | Contratação de assessoria técnica de suporte a CPI 002/2017 | Presidente da Câmara | 22/08/2017 |
| Requerimento | 0068/2018 | Informações sobre o pedido de reequilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão do transporte coletivo urbano de passageiros de Sorocaba, efetuado pelas operadoras STU e CONSOR. | Prefeito | 30/01/2018 |



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

| | | | | |
|--------|---------------------|---|---------------------|------------|
| Ofício | 87 – CPI 02/2017 | Informações sobre o pagamento do reequilíbrio econômico financeiro dos Contratos de Concessão do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Sorocaba, Efetuado pelas operadoras STU e CONSOR. | Prefeito | 05/02/2017 |
| Ofício | 88 – CPI 02/2017 | Solicitação de visita técnica na URBES | Presidente da URBES | 07/02/2017 |

3.2 Do resumo das reuniões ordinárias

Todas as reuniões ordinárias ocorreram nas dependências da Câmara Municipal de Sorocaba, segue o resumo.

Em data de 07/08/2017, através da primeira reunião ordinária os membros da CPI elegeram o Vereador Renan dos Santos para presidente e o Vereador Hudson Pissini para relator dos trabalhos. Além da definição da presidência e relatoria nesta reunião houve definição do objeto e discussão dos documentos a serem solicitados.

Foi então nomeado Edil João Paulo Nogueira Miranda em 26.09.2017. Através do Requerimento n. 2.471/2017, foi nomeado o Edil João Paulo Nogueira Miranda para compor a CPI, entretanto, dada condição de suplência o Edil foi desligado da CPI.

Em 18/09/2017 foi realizada a 2ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Sorocaba, na Câmara Municipal de Sorocaba, sendo que o Presidente, Vereador Renan dos Santos iniciou os trabalhos, estiveram presentes os Edis Fernanda Garcia, Hudson Pessini (relator), Francisco França, Péricles Régis, assessores e a procuradora Dra. Renata. Deliberações: Definição das primeiras oitivas, definição da necessidade de prorrogação do prazo de conclusão dos trabalhos e decisão de visitar ao menos duas cidades com objetivo de comparar os sistemas.

Em 10/10/2017 foi realizada a 3ª reunião Ordinária da CPI, ocorreu na Câmara Municipal de Sorocaba, estiveram presentes Vereador Renan dos Santos (presidente) e os Edis Fernanda Garcia, Hudson Pessini (relator), Francisco França, Péricles Régis, assessores e a procuradora Dra. Renata. Deliberações: Contratação de Assessoria especializada externa e esplanada a necessidade de aprofundar mais no assunto antes de iniciar as oitivas. Assim como discutida as cidades ideais para visitar.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Em 30/10/2017 foi realizada a 4ª reunião Ordinária da CPI, ocorreu na Câmara Municipal de Sorocaba, estiveram presentes Vereador Renan dos Santos (presidente) e os Edis Fernanda Garcia, Francisco França, Péricles Régis e assessores. Deliberações: Convocação dos representantes das empresas que operam o sistema de transporte coletivo municipal de Sorocaba bem como o Ex-presidente da URBES Renato Gianolla uma vez que há o entendimento que poderá contribuir para o trabalho investigativo. Além deste foi definido que deverá ser convocada a Sra. Niede Rossiter Chaves – representante do Consórcio Sorocaba (CONSOR) – agendado para dia 13 de dezembro às 09h e Sra. Aurivânia Constantino - representante da empresa Sistema de transporte Urbano LTDA (STU), agendado para o dia 13 de dezembro de às 11h.

Em 12/12/2017, foi realizada a 5ª reunião ordinária, ocorreu na Câmara Municipal de Sorocaba, estiveram presentes os Vereadores: Renan dos Santos, Francisco França, Hudson Pessini e Péricles Regis, além de assessores. Deliberações: O único item tratado foi à discussão e posterior deliberação de suspensão das oitivas dos senhores representantes das empresas CONSOR e STU pelo motivo de aguardar a contratação e posterior conclusão dos trabalhos de uma consultoria técnica especializada na área de transportes urbanos e coletivos o que irá capacitar e dar subsídios aos membros dessa CPI para continuidade dos trabalhos. Ficou ainda decidido que as essas convocações ora suspensas serão adiadas para o mês de fevereiro de 2017 com dias e horário a ser definido em momento oportuno.

Em 14/12/2017, foi realizada a 6ª reunião ordinária, ocorreu na Câmara Municipal de Sorocaba, estiveram presentes os Vereadores: Renan dos Santos, Francisco França, Hudson Pessini e Péricles Regis, além de assessores. Deliberações: O único item tratado foi à discussão e posterior deliberação de suspensão dos trabalhos dessa CPI no período do recesso parlamentar dessa casa, tudo isso em conformidade com o inciso V do parágrafo 4 do art. 63 da Resolução 322 de 18 de setembro de 2007 do Regimento Interno dessa Câmara. Ficou ainda decidido que as essa suspensão dos trabalhos foi motivada pela aprovação em plenário dessa câmara de uma contratação de uma consultoria técnica especializada que fará o seu trabalho durante esse recesso e num prazo de 30 dias irá apresentar o seu relatório que dará a essa CPI maiores recursos para a sequência dos estudos e conclusões a serem indicadas no relatório final dessa CPI.

Os trabalhos foram suspensos no período de recesso compreendido entre 15 de dezembro e 1º de fevereiro. Para tal, foi apresentado um Projeto de Resolução alterando o regimento interno da câmara dando a possibilidade de suspender os trabalhos da CPI no período do recesso.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

O projeto foi aprovado no dia 14 de dezembro de 2017 sob o número 457 que deu aos membros da CPI o poder de decisão de trabalhar ou não nos dias de recesso parlamentar.

Em reunião no dia 14 de dezembro foi decidido pela suspensão dos trabalhos da CPI no recesso.

Em 01/02/2018, foi realizada a 7ª reunião ordinária, ocorreu às 13h30, na sala de reuniões da Câmara Municipal de Sorocaba, estiveram presentes os vereadores: Renan dos Santos, Hudson Pessini, Iara Bernardi, Francisco França, Fernanda Garcia e Péricles Régis, seus respectivos assessores e Dra. Renata (Procuradora da Secretaria Jurídica da Câmara Municipal de Sorocaba). Teve como pauta a análise a aprovação do cronograma de trabalhos da empresa de consultoria técnica, preparação para as oitivas dos representantes das empresas e a discussão sobre a sequência de trabalhos da CPI tendo em vista o seu prazo de conclusão. Deliberações: Foi aprovado o seguinte cronograma de trabalho da empresa de consultoria contratada e apresentação das constatações iniciais acerca dos documentos apresentados:

CRONOGRAMA DE TRABALHO

| Data | Atividade |
|-------------|---|
| 06/02/2018 | Fornecer perguntas aos membros da CPI para serem usadas na oitiva dos representantes das Empresas operadoras do Sistema |
| 07/02/2018 | Participar da oitiva dos representantes das Empresas operadoras do sistema |
| 14/02/2018 | Feriado Carnaval |
| 19/02/2019 | Entrega do relatório prévio dos trabalhos da consultoria |
| 21/02/2018 | Reunião com membros da CPI para questionamentos ao relatório |
| 28/02/2018 | Reunião para apresentação do relatório final aos membros da CPI |
| 02/03/2018 | Entrega do relatório final dos trabalhos da consultoria |

Em 05/03/2018, foi realizada a 8ª reunião ordinária, ocorreu às 15h00, na sala de reuniões da Câmara Municipal de Sorocaba, estiveram presentes os vereadores: Renan dos Santos, Hudson Pessini- representado, Iara Bernardi, Francisco França - representado, Fernanda Garcia e Péricles Régis. Teve como pauta a apresentação do relatório final do relatório técnico final pela empresa Stella & Farias, assim como foram expostos os principais pontos do relatório, representante da empresa respondeu a questionamentos relacionados aos resultados atingidos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Em 09/03/2018, foi realizada a 9ª reunião ordinária, ocorreu às 10h30, na sala de reuniões da Câmara Municipal de Sorocaba, estiveram presentes os vereadores: Renan dos Santos, Hudson Pessini, Iara Bernardi, Francisco França, Fernanda Garcia e Péricles Régis. Teve como pauta a discussão das visões dos membros sobre os dados e informações finais encontrados. Foram discutidos os termos de fechamento para apresentação do relatório final.

Em 14/03/2018, foi realizada a 10ª reunião ordinária, ocorreu às 12h30, na sala de reuniões da Câmara Municipal de Sorocaba, estiveram presentes os vereadores: Renan dos Santos, Hudson Pessini- Iara Bernardi, Francisco França - representado, Fernanda Garcia e Péricles Régis. Teve como pauta a apresentação e aprovação do relatório final da CPI.

4. RELATORIO DA CPI

4.1. Do processo de licitação

Conforme divulgado no sítio eletrônico da URBES, foi realizado o processo de licitação relacionado ao Edital de Concorrência n.o 002/2002, Processo n°. 066/2002 da URBES, que outorgou a concessão da prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo público urbano de passageiros no Município de Sorocaba para a empresa Sorocaba Transportes Urbanos LTDA - STU.

Outro lote de operação ocorreu a contratação através do processo de licitação relacionado ao Edital de Concorrência n.o 010/2009, Processo n°. 185/2009 da URBES, que outorgou a concessão da prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo público urbano de passageiros no Município de Sorocaba para a empresa CONSÓRCIO SOROCABA - CONSOR constituído pelas empresas CS BRASIL TRANSPORTES DE PASSAGEIROS E SERVIÇOS AMBIENTAIS LTDA E RODOVIÁRIA METROPOLITANA LTDA, denominada CONSOR.

4.1.3.2 – Das alterações promovidas no edital após o parecer.

Foi observado um contrato aditivo em cada contrato vigente, o 1º termo aditivo ao contrato firmado com a empresa CONSOR – Consórcio Sorocaba correspondente a locação de equipamentos, licenciamento de uso e assistência técnica ao software SIGOM para sistema de bilhetagem. O valor do contrato corresponde a R\$ 235.860,24 (duzentos e trinta e cinco mil, oitocentos e sessenta reais e vinte e quatro centavos) mensais. Refere-se a 264 (duzentos e sessenta e quatro) validadores, estando incluso locação de POS, Antenas Preparadores, validadores, Câmeras SIGOM VISION e demais softwares, firmado em 01 de outubro de 2016.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Houve um termo aditivo com objeto semelhante firmado com a empresa STU, difere apenas no número de validadores, no caso da STU equivalem a 239 (duzentos e trinta e quatro), conseqüentemente o valor que corresponde à R\$ 213.524,99 (duzentos e treze mil quinhentos e vinte e quatro reais e noventa e nove centavos), firmado em 01 de outubro de 2016.

4.2. – Capacidade técnico-operacional.

A capacidade técnica operacional foi analisada com subsídio da empresa contratada para a prestação de serviços técnicos de auditoria na área de transporte.

As reflexões apontadas tiveram como base o relatório que foi concebido através de uma análise dos seguintes itens: Operação e análise quantitativa da operação; Operação dos subsídios municipais; Planilhas de cálculos e revisões tarifárias passadas; Valores médios dos insumos na região; Tarifa técnica teórica simulada para o sistema vigente em valores presentes, segundo a metodologia GEIPOT e Taxa Interna de Retorno (TIR).

4.2.1. Das iniciais

O sistema de transporte municipal de Sorocaba é operado através de dois contratos de concessão, um com a empresa Sorocaba Transportes Urbanos Ltda. (STU) teve início em 2003 e aditado em 2011, com prazo de vigência até o ano de 2019 e outro com o Consórcio Sorocaba (CONSOR), teve início em 2011 e com prazo de vigência até o ano de 2019. Contudo, o contrato com o CONSOR permite uma extensão de prazo por até mais 8 anos.

Atualmente o sistema de transporte municipal é operado por uma frota de 380 veículos, sendo 354 operacionais e 26 na reserva técnica. Predominam na frota os veículos do tipo PADRON (cerca de 50% do total) e CONVENCIONAL (cerca de 42% do total), dados de 2017.

Em 2017 os veículos da frota operacional percorreram um total de 2,38 milhões de quilômetros em média por mês, o que representa uma média mensal de 6.698 quilômetros por veículo. Há uma estimativa de média mensal de rodagem de cada veículo operacional equivalente a 6.953 quilômetros por mês.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

2639 R

No ano de 2017 foram transportados 48 milhões de passageiros, dos quais 40,2 milhões são pagantes, nos diferentes valores de tarifa cobrados no sistema.

4.2.3. Período de análise dos dados

A análise dos dados ocorreu no período mais homogêneo (2012 a 2017) e atualizado da prestação de serviços, embora tenham sido disponibilizados dados a partir de 2002.

O referido período objeto de análise foi operado pelas atuais concessionárias e observou-se um aumento crescente da necessidade de alocação de subsídios orçamentários, o que é um dos pontos centrais das preocupações que deram origem à decisão da criação da própria CPI que contrata este relatório. Fatos relevantes relacionados à gestão financeira de todos os sistemas de transportes ocorreram nesse período, em especial as manifestações sociais ocorridas em 2013, que levaram, inclusive, ao cancelamento de decisões quanto ao reajuste de tarifa em diversas cidades do país, Sorocaba incluída nesse grupo de cidades.

4.2.4. Evolução da demanda de passageiros transportados

O relatório técnico contratado através do sistema de bilhetagem eletrônica fez uma categorização dos passageiros transportados, contudo, segundo informações de usuários do sistema, muitos usuários de gratuidade, em especial os idosos, acabam acessando o veículo sem passar pela catraca não gerando assim o registro do passageiro no veículo. Este fato impede uma aferição com acurácia desejada, assim como reflete no exame da estatística e por consequente impede a análise fidedigna das receitas e do cálculo da remuneração, porém a ausência dessa informação não foi relevante para a análise.

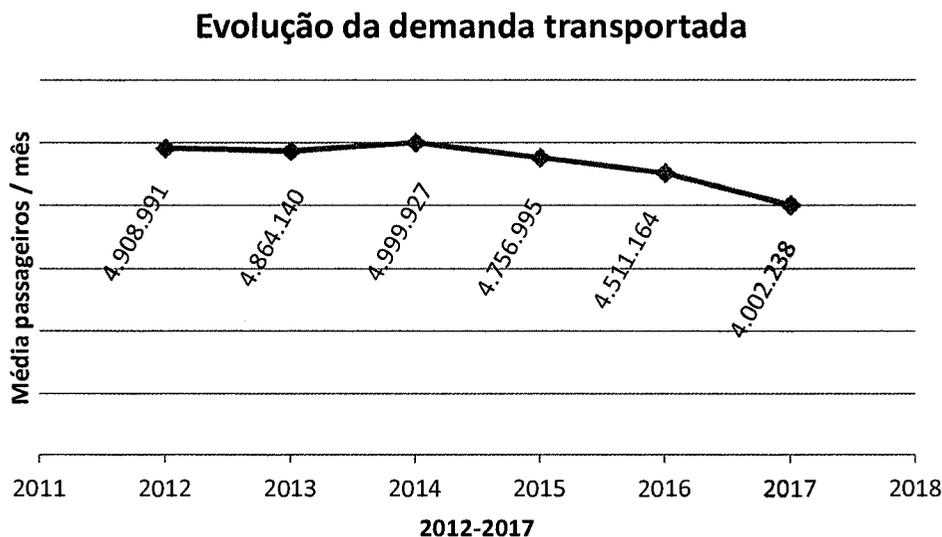
A figura 1 sintetiza a evolução dos dados de demanda, medida pelo número de passageiros transportados, há demonstração de uma queda na média de passageiros transportados desde 2014, sem recuperação até 2017.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Figura 1. Ilustra a evolução da demanda de passageiros transportados no período de 2012- 2017.

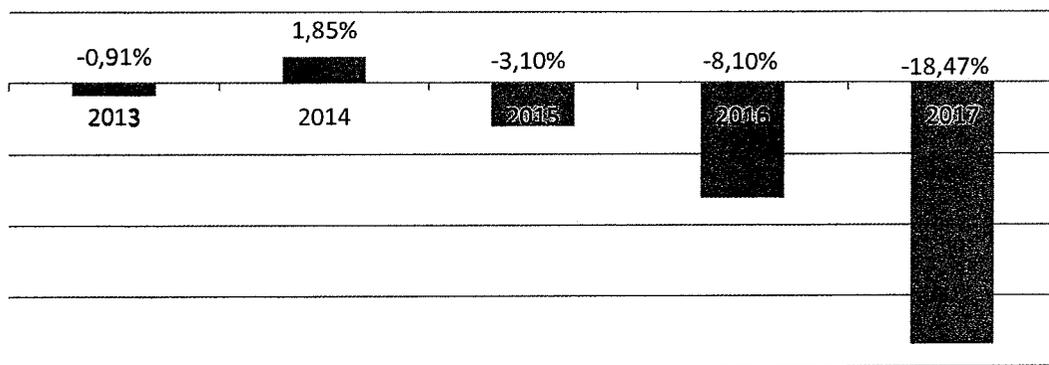


Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

A figura 2 ilustra em percentual de queda da demanda de passageiros em relação ao ano de 2012, é possível observar um percentual crescente, com aumento apenas no ano de 2014, posterior houve decréscimo acentuado.

Figura 2. Ilustra o percentual de queda de passageiros em relação a 2012.

Percentual de redução de passageiros em relação à 2012



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

A figura 3 ilustra a queda percentual em relação ao ano anterior.

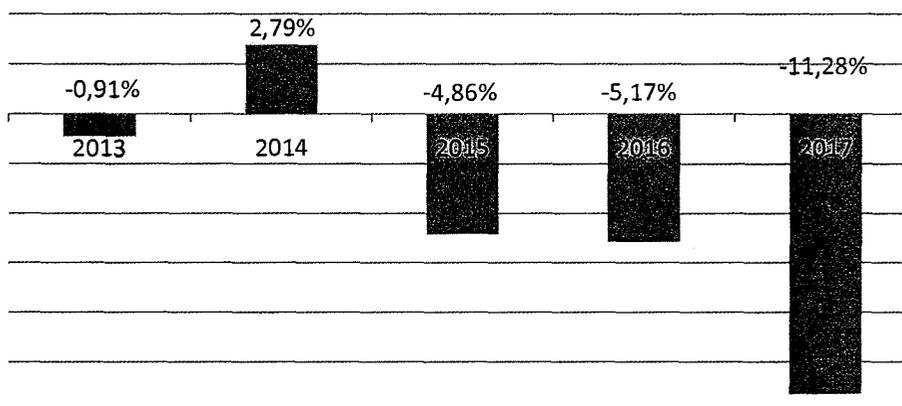


CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Figura 3. Ilustra o percentual de queda de passageiros transportados em relação ao ano anterior.

Percentual de redução em relação ao ano anterior



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

A figura 3 permite observar uma queda contínua em relação ao ano anterior, exceção ao ano 2014, é observada uma queda mais acentuada na transição de 2016 – 2017.

Como se pode observar a demanda pelo transporte conheceu relativa estabilidade no período de 2012 a 2014, sendo este último o ano de maior demanda medida do sistema. A partir de 2015 observa-se uma trajetória de decréscimo da demanda, ainda que a de 2017.

É razoável supor que o comportamento da demanda em 2015 e 2016 tenha sido afetado pela evolução da crise econômica do país, pelo fato de que esse comportamento foi observado em boa parte das cidades que dispõem desse tipo de estatística.

4.2.5. A evolução da demanda pagante no período 2012 a 2017

Na avaliação da demanda de passageiros que pagam a tarifa foram consideradas as reduções ou descontos, segundo política pública de incentivo ao uso de transporte em determinados períodos da semana ou ainda derivada de políticas públicas de suporte à educação, assistência social e saúde.

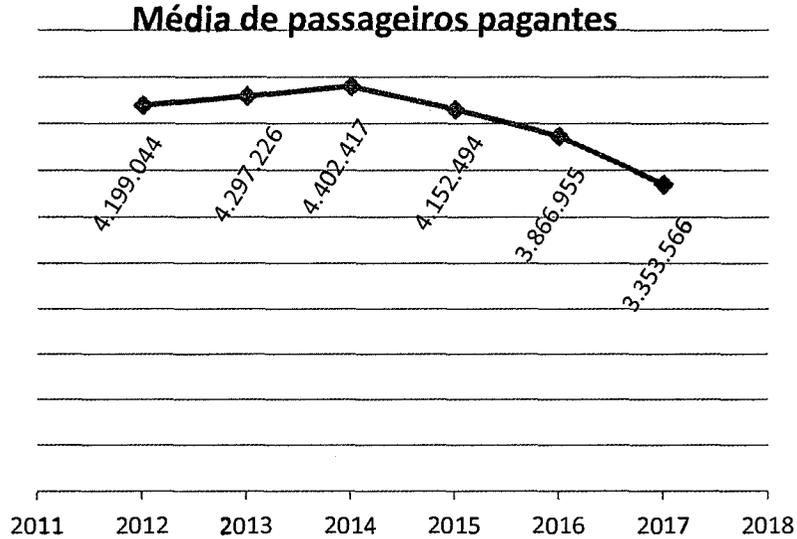


CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

A figura 4 ilustra a evolução dos dados de demanda, medida pelo número de passageiros pagantes.

Figura 4. Ilustra a evolução da demanda de passageiros pagantes, média por mês no período de 2012 a 2017.

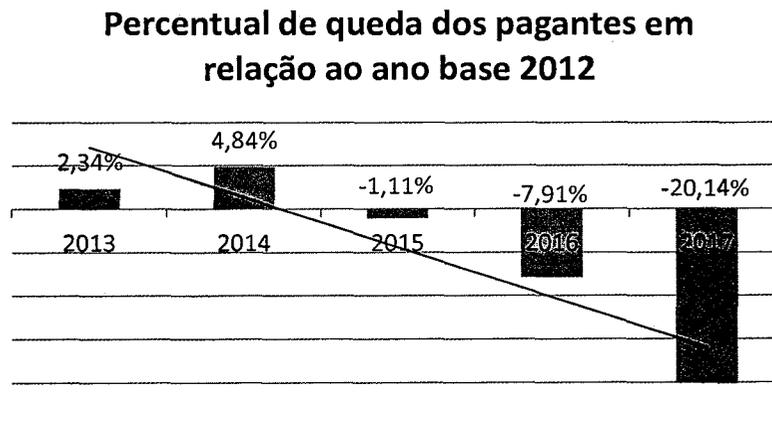


Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

Os dados ilustram uma queda de passageiros, assim como os dados gerais os pagantes demonstram queda acentuada a partir de 2014, entretanto a queda dos pagantes foi mais acentuada.

A figura 5 ilustra em percentuais a queda do número de passageiros pagantes em relação ao ano base de 2012, a linha de tendência demonstra uma clara queda em relação ao ano de 2012.

Figura 5. Ilustra a queda percentual dos passageiros pagantes em relação ao ano base 2012.

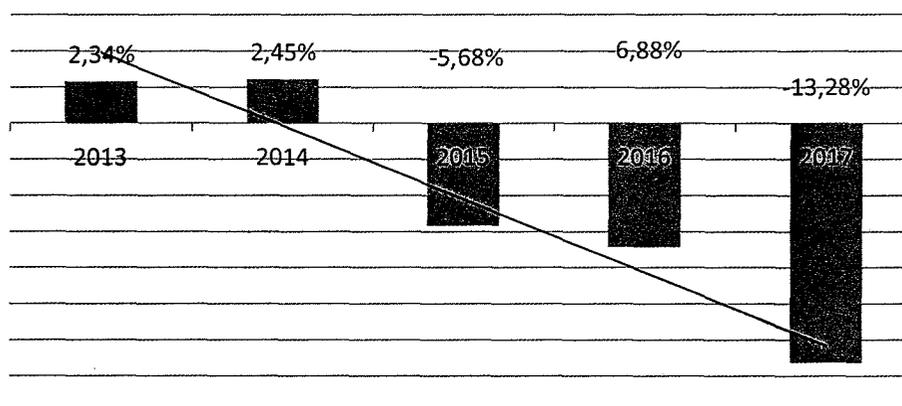


Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).



Figura 6. Ilustra o percentual de queda de passageiros pagantes em relação ao ano anterior.

Percentual de queda dos pagantes em relação ao ano anterior



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

É possível concluir que a demanda pelo transporte, no segmento dos passageiros pagantes apresentou crescimento entre 2012 a 2014, com registrou de crescimento da ordem de 4,84% em relação ao ano base 2012. Contudo a partir de 2015 observa-se uma trajetória de decréscimo acelerado da demanda pagante, especialmente em 2017, quando houve uma redução de 13,28% desse segmento em relação ao ano anterior. Vale dizer que essa redução foi superior à redução da demanda total, que ficou em 11,28%, acrescentando um elemento negativo ao equilíbrio financeiro do sistema de transporte.

4.2.6. A evolução da demanda equivalente no período 2012 a 2017

Depois de analisado os valores brutos de demanda pagante. Ao considerar a ponderação da demanda pelo valor da tarifa paga em relação à tarifa integral do sistema, ou seja, considerando-se os descontos oferecidos a determinados segmentos da população usuária, como os estudantes e os que utilizam o transporte através do mecanismo da integração. O indicador da demanda equivalente traduz a evolução da receita tarifária (quanto maior for a demanda equivalente maior será a arrecadação tarifária). Neste contexto a figura 7 apresenta a evolução da demanda equivalente de 2012 a 2017.

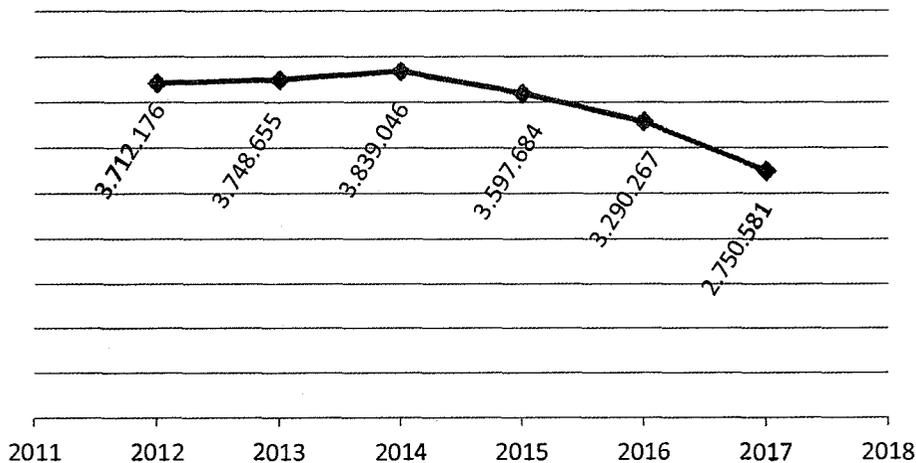


CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Figura 7. Evolução da demanda equivalente (2012 - 2017), dados relacionados a média/mês de cada ano.

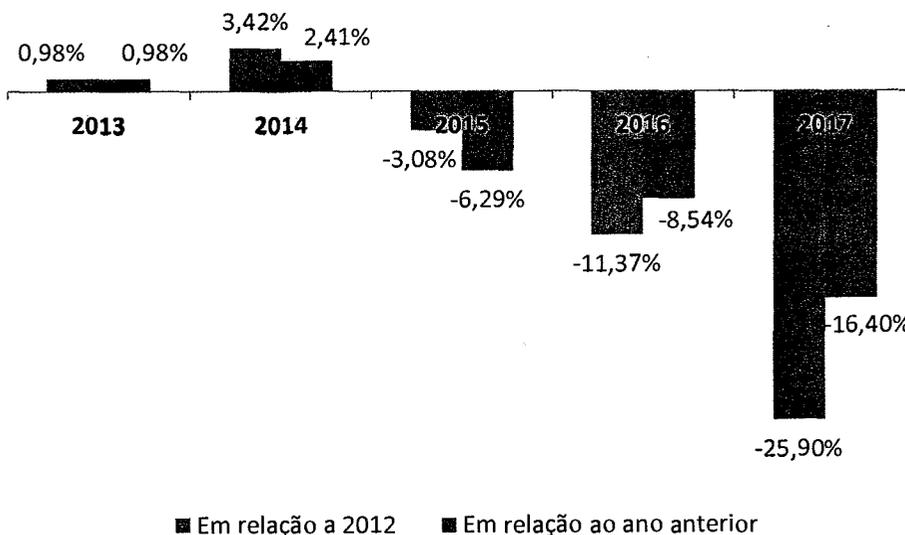
Evolução da demanda equivalente - 2012 a 2017



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

A figura 7 demonstra que a trajetória do comportamento da demanda equivalente a partir de 2014, esse indicador vem apresentando redução ano após ano. Esta queda é melhor visualizada na figura 8 onde é ilustrado o percentual de queda em relação ao ano anterior e em relação ao ano base 2012.

Figura 8. Ilustra a queda em percentual da demanda equivalente (2012 - 2017).



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

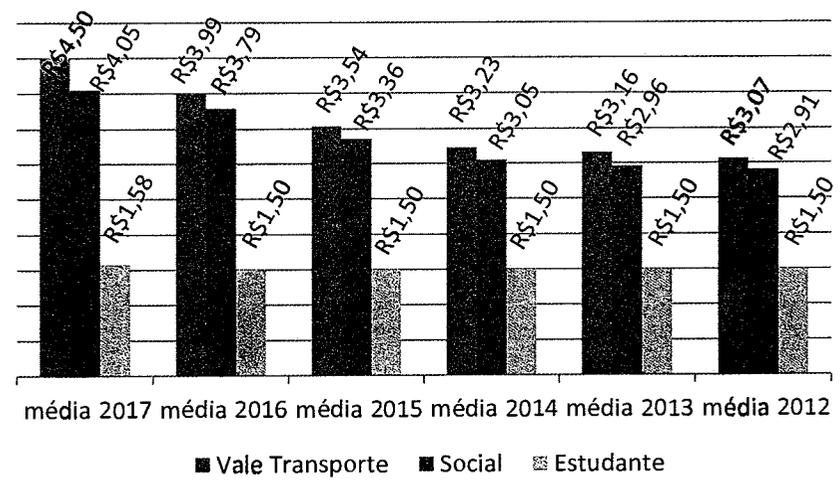
ESTADO DE SÃO PAULO

Os dados demonstram que, em termos de demanda equivalente à quantidade de tarifas integrais pagas, houve uma redução de 25,90% em 2017, comparativamente a 2012. Os efeitos dessa redução, do ponto de vista da arrecadação devem ser calculados observando-se os reajustes aplicados nas tarifas.

4.3. Evolução da tarifa cobrada do usuário – 2012 – 2017

O reajuste da tarifa média cobrada dos usuários ocorre em relação ao consumo do serviço de transporte e são sistematizados para cada ano os valores das tarifas praticadas e respectivo período de vigência no próprio ano. Com exceção de 2013, quando foram praticadas três tarifas, em todos os demais anos foram praticadas duas tarifas. A tarifa média foi calculada ponderando-se o valor nominal pelo respectivo número de dias de vigência. Para fins de cálculo, foram consideradas as tarifas de vale transporte, social e estudante, que representam mais de 96% dos embarques pagos, sendo os demais os representados pelos usuários de tarifa reduzida.

Figura 9. Ilustra a evolução do valor da tarifa ao longo do período de 2012 - 2017.



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

É possível observar que houve uma opção por congelar o valor da tarifa estudante no período.

A figura 10 sintetiza o reajuste das tarifas de cobrança do usuário para os três grupos mais relevantes, do ponto de vista numérico. Os usuários que pagam tarifas com créditos de vale transporte, social e estudante representam 81,65% do total de passageiros transportados, incluídos não pagantes. Restringindo-se a análise apenas aos usuários pagantes, esse grupo de usuários avaliados na tabela 11 representam 96,63% desse universo.

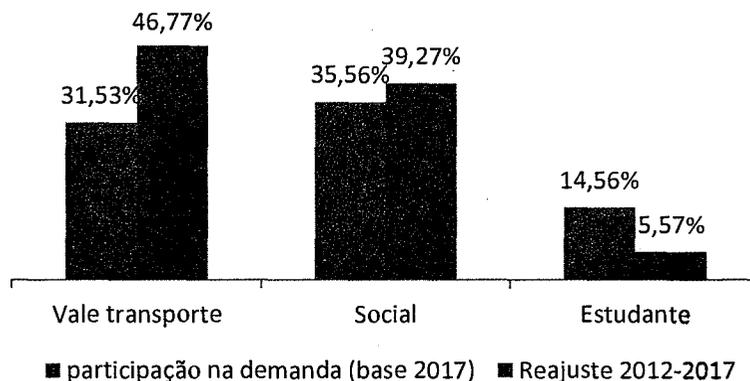
26/16/18



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Figura 10. Ilustra os percentuais de reajuste médio da tarifa (2012-2017).



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

A figura 10 ilustra que o reajuste do valor da tarifa média entre 2012 e 2017, ponderado pela demanda, foi 29,52% superior ao valor de 2012, em termos nominais. Esse reajuste, no entanto, foi inferior à inflação do mesmo período medida pelo IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo), que foi de 38,50%, não obstante o vale transporte ter sido reajustado em 46,77% e o Passe Social em 39,27%, reajustes estes parcialmente neutralizados pela pequena variação do Passe Estudante, que foi de 5,57% e atinge perto de 15% da demanda. Do ponto de vista de cada segmento de usuário, foram esses os efeitos comparando-se o reajuste de cada tarifa com o comportamento da inflação:

O estudante foi o que menor impacto sofreu em relação ao reajuste da tarifa de Sorocaba, situação que se observou em outros sistemas de transporte, inclusive com a criação de passe livre para determinados segmentos de estudantes em cidades importantes, como São Paulo, onde os sistemas sobre pneus e sobre trilhos passaram a adotar essa modalidade a partir de 2015.

A conjunção dos fatores “reajuste médio da tarifa abaixo da inflação” e “redução da demanda equivalente” estão na semente das causas que levaram ao aumento do subsídio, o que será avaliado mais adiante, ao lado do fator relacionado ao aumento da tarifa técnica que referencia a remuneração dos concessionários.

4.4. Frota - 2012 a 2017

A Frota indica o número de veículos alocados ao serviço de transporte, assim como a quilometragem percorrida, fato que indica quanto a frota percorreu durante determinado período. A quilometragem reflete o percurso realizado com a prestação de serviço direta ao usuário (viagens) e o percurso não comercial, pelo deslocamento dos veículos entre a garagem e os pontos de início e término de turno de trabalho.



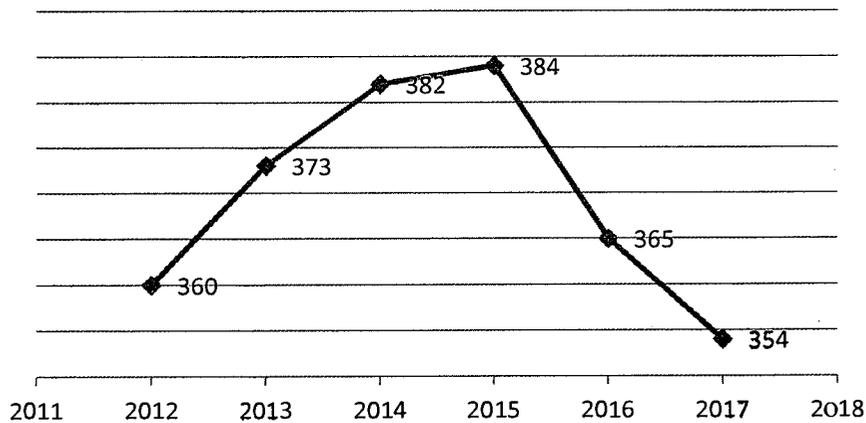
CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

A frota operacional é o indicador da quantidade de veículos efetivamente utilizados na produção das viagens programadas. Ainda que tenha havido algumas variações da tipologia de frota ao longo do contrato, com algum impacto sobre a oferta estática de assentos, a quantidade de veículos pode afetar positiva ou negativamente a capacidade de manutenção da regularidade na prestação dos serviços. Na frota operacional, não está incluída a reserva técnica necessária para garantir a regularidade na oferta dos serviços, especialmente para a realização de manutenção preventiva e para o atendimento de intercorrências operacionais cotidianas, a figura 11 ilustra a evolução da frota operacional no período de 2012-2017.

Figura 11. Frota operacional - 2012 - 2017.

Média de veículos mês - 2012-2017



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

Os dados demonstram que no período inicial, até 2015, a frota cresceu, reduzindo-se a partir de 2015, com menor número de veículos operando em 2017.

A frota operacional foi reduzida em 8,04% no ano de 2017, comparando-se com 2015, ano de maior frota operacional. Nesse mesmo período, a demanda transportada (número de passageiros transportados) reduziu-se em 18,47%.

A frota total se manteve acima do valor registrado em 2012 até o ano de 2016, registrando-se em 2017 uma redução de 2,06% em relação a 2012 e 4,94% em relação a 2016.



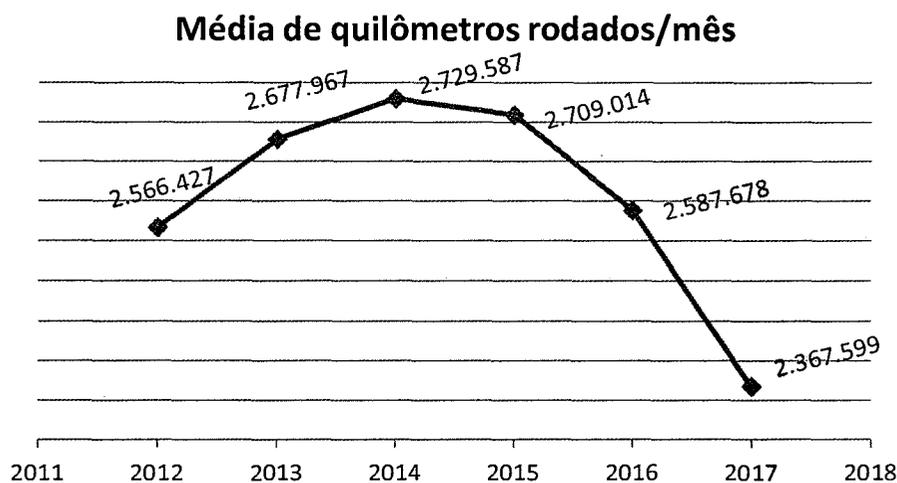
CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

4.4.1. Evolução da Quilometragem – 2012 a 2017

A evolução da quilometragem percorrida pela frota é demonstrada na figura 12 que ilustra os dados relativos à quilometragem total ofertada de serviços, bem como algumas informações analíticas. Observam-se somente os dados relativos ao transporte coletivo, não se incluindo os dados relativos ao transporte destinado às pessoas com restrição severa de mobilidade (transporte especial).

Figura 12. Ilustra a evolução da quilometragem realizada (2012-2017).



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

A análise dos dados de quilometragem é reflexo da redução do número de veículos, a redução de oferta de serviços pode ter sido o instrumento adotado para tratar a redução da demanda de serviços. A comparação entre a quilometragem de 2014 (ano de maior registro) e 2016, ano sem os eventos relacionados à paralisação da operação indica que se ofertou 1,7 milhão de quilômetros a menos neste último ano.

A análise da média mensal de oferta de quilômetros em 2016, sem a consideração dos meses afetados pelas paralisações da operação, indica um aprofundamento dessa opção na gestão e na operação do sistema de transporte por parte das Concessionárias e do Poder Público.

4.4.2. Evolução da Idade Média da Frota – 2012 a 2017

A evolução da idade da frota no período analisado demonstra dados anuais, mês a mês e na média mensal. Essa informação é útil para entender o comportamento dos concessionários face à situação do sistema de transporte, inclusive com eventual descumprimento de contrato, conforme caracterização descrita nos itens anteriores deste relatório.

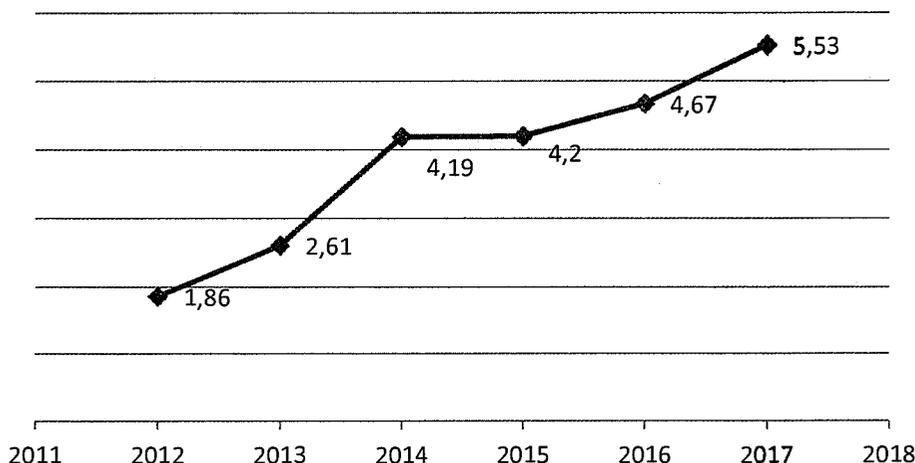


CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Figura 13. Idade média da frota (2012 - 2017).

Idade média da Frota - 2012 - 2017



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

A figura 13 demonstra um envelhecimento contínuo da frota ao longo do período analisado. Em parte, esse envelhecimento era esperado, pois o primeiro ano do período correspondeu ao primeiro ano completo de vigência de parte dos contratos. Dessa forma, esse recorte temporal encontrou a frota com uma idade baixa para os padrões exigidos pelo contrato. Até o ano fechado de 2016, os concessionários se mantiveram dentro do padrão de idade contratual, que deve se limitar a 5 anos.

Entretanto, no último mês do ano houve o primeiro registro de idade superior àquela fixada contratualmente. Ao longo de 2017 não houve qualquer período em que a idade tenha se enquadrado na regra do contrato, sendo que sempre se registrou aumento da idade média, com exceção do mês de setembro.

O indicador que aponta o envelhecimento da frota traduz, além de um descumprimento de um aspecto relevante do contrato, a ausência de investimentos na preservação da qualidade e atualização da frota. Trata-se de uma decisão que embute um risco de redução da qualidade na prestação do serviço, uma vez que veículos mais velhos são mais vulneráveis a falhas no seu funcionamento, com eventual comprometimento da operação. Não se dispõe de dados imediatos para confirmar essa assertiva, porém parece tratar-se de uma decisão dos concessionários, independente das razões consideradas, a redução do volume e da qualidade dos serviços ofertados como forma de enfrentar a redução da demanda, já comentada.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

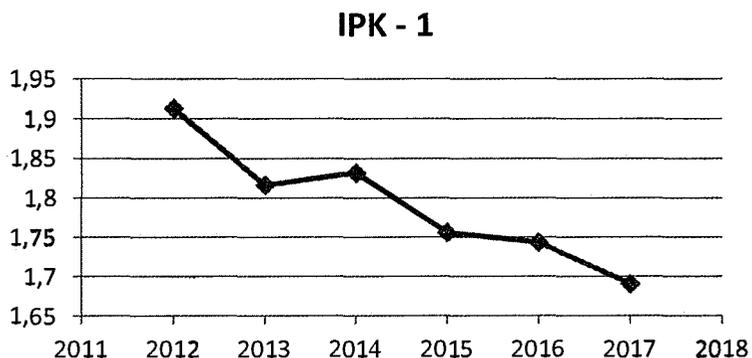
ESTADO DE SÃO PAULO

4.4.3. Indicadores Operacionais – 2012 a 2017

Os indicadores apurados com base nos dados de oferta e de demanda os indicadores demonstrados equivalem ao índice de passageiros (transportados e equivalentes) por quilômetro percorrido, Passageiros transportados por veículo e Quilômetros percorridos por Veículo.

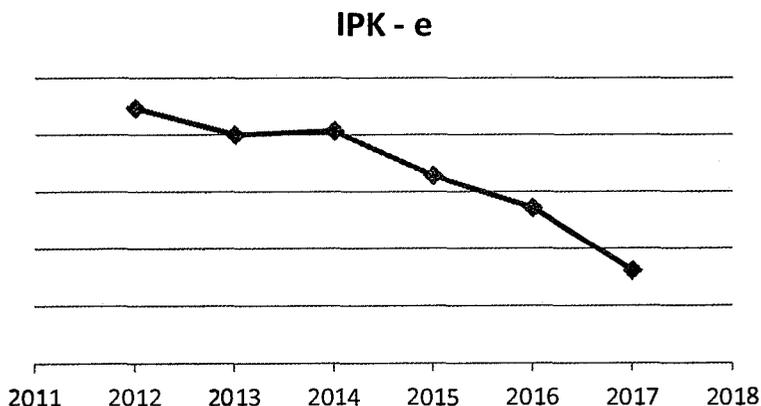
O conjunto desses indicadores permitem compreender o efeito da gestão da operação sobre o conforto do usuário, a economia do sistema e a utilização da frota.

Figura 14. Ilustra a evolução do índice de Passageiros Transportados por Quilômetro - IPK -1 (2012 - 2017).



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018). Divisão do número de passageiros transportados pela quilometragem percorrida.

Figura 15. Ilustra a evolução do Índice de Passageiros Equivalentes por quilômetro IPK - e (2012 - 2017).



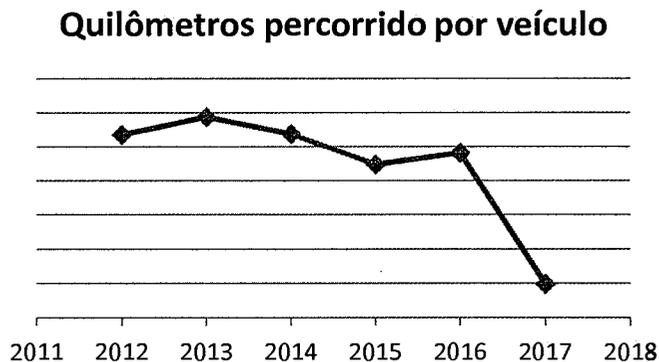
Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018). Divisão do número de passageiros transportados pela quilometragem percorrida.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Figura 16. Ilustra a evolução do quilômetro percorrido por veículo (2012 - 2017).



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

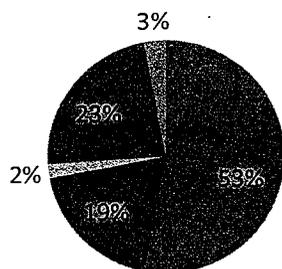
Todos os indicadores apontam que a redução da demanda foi refletiu na redução dos custos, indica que houve a tentativa de amenizar em desequilíbrio econômico financeiro da operação da concessão em relação à manutenção da função do sistema público de transporte coletivo.

5. A REMUNERAÇÃO DOS CONCESSIONÁRIOS

Foi possível concluir que o cálculo da remuneração dos concessionários, na parcela relativa ao transporte coletivo, é feito com base em uma tarifa de remuneração por passageiro remunerável, denominada como “tarifa técnica - TT”.

A TT foi estabelecida no processo licitatório, através de proposta comercial. O valor da tarifa técnica sofre atualizações em períodos anuais, definidos no contrato de concessão. Essa atualização é feita de acordo com fórmula paramétrica, que leva em conta os insumos e respectivos pesos no cálculo do reajuste, a figura 17 ilustra a composição da TT para fins de reajuste.

Figura 17. Composição da tarifa para fins de reajuste anual da tarifa técnica.



■ Mão de Obra ■ Combustível ■ Pneus ■ Veículos ■ Geral

Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

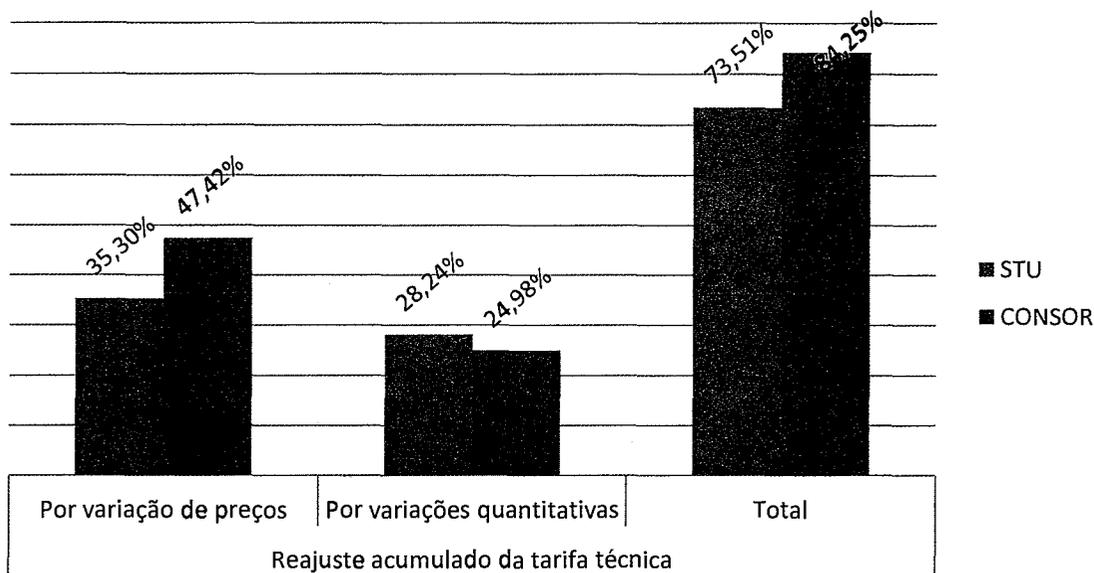


CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Ao longo do período os reajustes podem ser separados em eventos decorrentes da revisão dos preços dos insumos e eventos decorrentes da revisão de quantitativos físicos envolvidos no cálculo, dentre outros, a revisão de frota, de quilômetro e especialmente a revisão de passageiros remuneráveis. A figura 18 ilustra o reajuste acumulado ao longo dos contratos, segmentando-o em duas parcelas.

Figura 18. Reajuste acumulado da tarifa técnica (2012 - 2017).



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

A figura 19 ilustra que o reajuste da tarifa técnica, que regula o valor da remuneração dos concessionários, ficou significativamente acima da variação do valor da tarifa cobrada do usuário. No caso da STU, a diferença entre os reajustes da tarifa técnica e da tarifa do usuário é de 33,96%, enquanto que no caso do CONSOR essa diferença é de 42,26%.

Os demonstrativos apontaram que a STU, apresentou uma divergência entre o aditivo contratual de fevereiro de 2011 e a planilha auxiliar encaminhada pela URBES, no que diz respeito aos valores estimados de passageiros remuneráveis (média mensal).

Com relação à STU, foi detectada divergência no percentual de reajuste descrito na revisão vigente a partir de 1º de junho de 2012, constante no aditivo e o calculado com base na comparação com o valor anterior.

Em relação aos dois concessionários, o aditivo relativo aos efeitos da desoneração da folha de pagamento não esclarece se os efeitos entre a vigência da medida, a partir de janeiro de 2013 e a efetivação do ajuste, ocorrido em 16 de junho de 2013, foram compensados no percentual de redução da tarifa técnica.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

6. A POLÍTICA DE SUBSÍDIOS

O subsídio é definido como a diferença entre o custo de operar o sistema de transporte e os valores de arrecadação das tarifas pagas pelos usuários do mesmo sistema.

As vendas de créditos de transporte tiveram um pico em 2016, quando foram comercializados créditos no valor anual de R\$ 158 milhões. Em 2017 houve uma redução de 5,01% no volume vendido, não obstante o reajuste tarifário ocorrido. Quando se avalia 2017 em relação a 2012, constata-se um aumento de apenas 8,87% no volume de vendas, ainda que o reajuste médio da tarifa tenha ficado em 29,52%. Essa situação é explicada pela perda de demanda pagante que o sistema enfrentou a partir de 2015. O balanço das receitas de 2017 é demonstrado Tabela 1.

Tabela 1. Arrecadação tarifária e custos totais no transporte coletivo - 2017.

| Discriminação | Valor |
|---|-----------------|
| 1. Passageiros transportados | 48.026.861 |
| 2. Custo Total do Transporte Coletivo | R\$ 187.264.642 |
| 3. Custo por Passageiro Transportado (2/1) | R\$ 3,8992 |
| 4. Arrecadação Tarifária | R\$ 150.136.297 |
| 5. Necessidade de Subsídio Orçamentário (2 - 4) | R\$ 37.128.345 |

Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

Os usuários que pagam tarifas através do vale transporte e passe social (nesse caso, não considerando as integrações) geram receita superior ao respectivo custo de transporte, sendo que, além de não gerar a necessidade, gera-se um excedente que reduzirá a necessidade total de subsídio. Cabe lembrar que o usuário do vale transporte recebe um subsídio diretamente do seu empregador, na forma do limite de gasto com transporte em 6% de sua remuneração trabalhista.

Em conjunto, os passageiros pagantes e não pagantes, em cada conjunto, geram necessidade de subsídio com origem, sendo que os pagantes geram necessidade de R\$ 6,8 milhões no ano de 2017 e os não pagantes geram necessidade de R\$ 30,3 milhões. No total dos dois grupos, a necessidade de subsídio é de R\$ 37,1 milhões.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

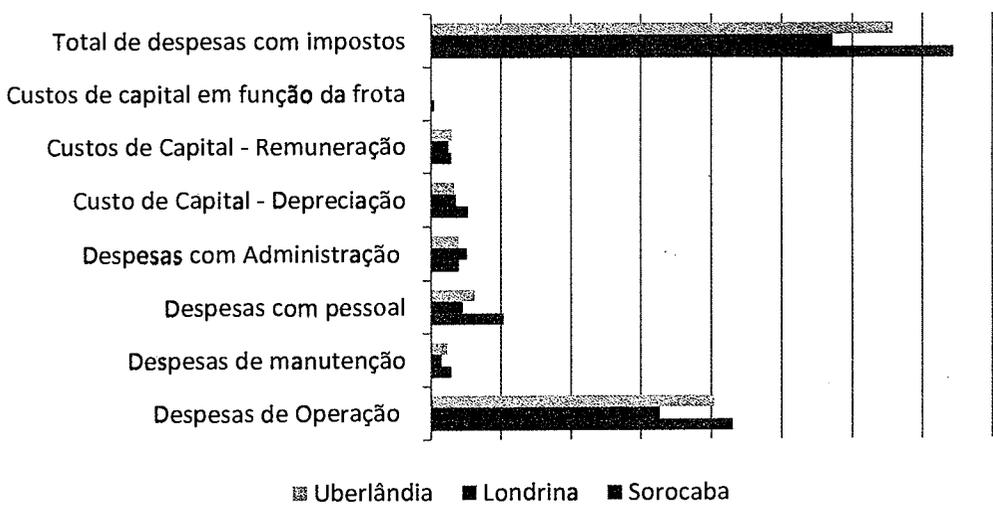
7. COMPARAÇÃO COM OUTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE E VALORES MÉDIOS DOS INSUMOS E PLANILHA TARIFÁRIA GEIPOT

Para melhor compreensão do cenário local foram realizadas comparações dos custos em Sorocaba com outros sistemas de transporte de porte similar tais como nas cidades de Londrina e Uberlândia.

As informações disponíveis encontram-se em três momentos temporais, em Sorocaba os dados são referentes ao mês de junho de 2017, em Londrina referem-se ao mês de abril de 2017 e Uberlândia ao mês de novembro de 2016. O efeito provável dessas diferenças entre as datas base reside em que as diferenças de custos dos insumos são menores do que as apontadas na consolidação, sempre em relação aos dados de Sorocaba, que se encontram mais atualizados. Cabe ressaltar, todavia, que as diferenças não afetam significativamente as conclusões.

A figura 19 ilustra os principais grupos responsáveis pela composição do sistema nas localidades analisadas.

Figura 19. Comparativo de custos do transporte coletivo - Sorocaba, londrina e Uberlândia.



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

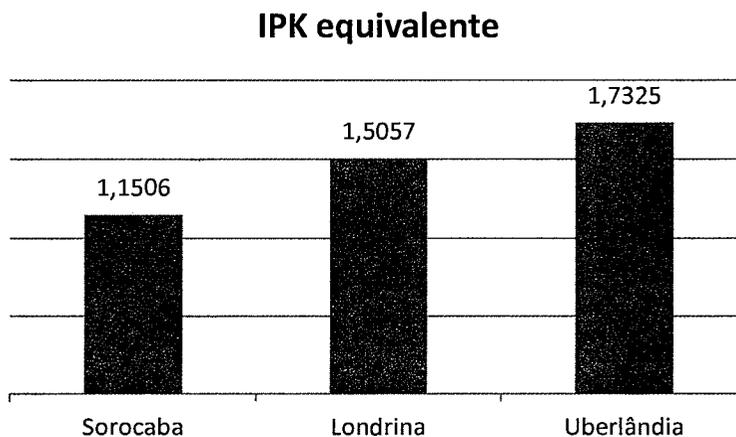
A figura 20 ilustra um comparativo entre as cidades em relação aos valores do IPK equivalente, tal indicador indica o número de passageiros transportados por veículo. Quanto maior o valor do IPK mais eficiente o sistema, quanto menor o IPK menor o número de passageiros por veículo na média, fato que onera o sistema.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

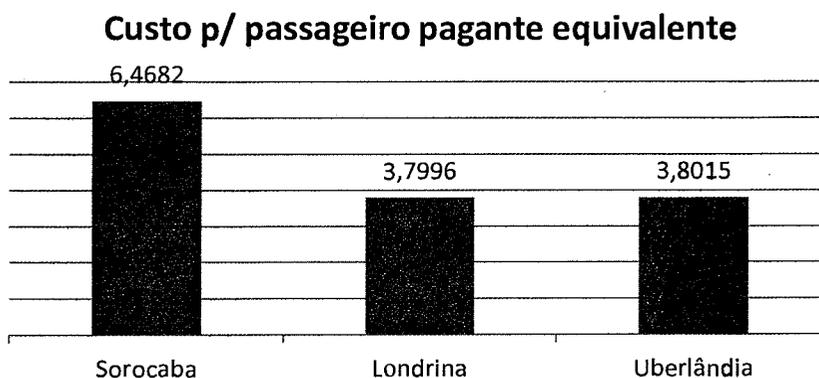
Figura 20. Ilustra um comparativo entre o IPK equivalente entre as cidades analisadas.



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

A figura 21 compara o custo total do sistema por passageiro, este dado permite avaliar a eficiência do sistema.

Figura 21. Ilustra o custo do sistema por passageiro transportado.



Fonte: Dados relatório técnico contratado, Stella & Farias (2018).

A análise comparativa entre os sistemas demonstra maior custo por passageiro pagante equivalente em Sorocaba. Além disso, há um valor baixo do índice de passageiros por quilômetro (IPK), esse é o indicador utilizado para dividir os custos de operar um quilômetro pelo número de passageiros pagantes transportados. Esse indicador em Sorocaba é 33,6% menor do que o de Uberlândia, o maior da amostra estudada. Caso o IPK de Sorocaba fosse igual ao de Uberlândia, o custo por passageiro vale dizer, o valor técnico da tarifa do usuário, seria de R\$ 4,2957 contra o valor apurado de R\$ 6,4682.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Existem outras diferenças relevantes entre alguns fatores que geram o valor dos custos:

- O salário do motorista de Sorocaba é superior aos das duas cidades comparadas.
- Por outro lado, Sorocaba apresenta o menor número de trabalhadores operacionais por veículo, considerando motorista, fiscal e agente de bordo ou cobrador, esta última função ainda existente nas outras cidades.
- Sorocaba também apresenta a menor carga de tributos diretos sobre a receita do operador de transporte.

Os dados deste comparativo confirmam que Sorocaba deve procurar entender melhor a redução da demanda e buscar soluções de qualificação dos serviços e de sua operação para que haja uma recuperação e crescimento de número de passageiros, como forma de reequilibrar as diversas frentes financeiras envolvidas no assunto: o orçamento familiar dos moradores da cidade, o orçamento público administrado pela Prefeitura e a sustentabilidade financeira dos contratos de concessão.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

8. FLUXO DE CAIXA

A análise de fluxo de caixa ilustra a evolução do contrato de concessão, é a ferramenta ideal para determinar a taxa de lucro obtida pelo concessionário e o saldo líquido de caixa acumulado ao longo da concessão, já descontada uma taxa de aplicação financeira que o próprio concessionário obterá em uma aplicação financeira convencional, sem os riscos inerentes ao negócio de operar o transporte coletivo complexo como é o da cidade de Sorocaba. A análise de fluxo de caixa utilizou o estudo de reequilíbrio dos contratos feito pela URBES em 2017.

Concluiu-se que a taxa de retorno até o momento do estudo foi de 7,55% ao ano, no caso do CONSOR, cuja proposta comercial estipulou uma taxa de retorno de 12,02%. No caso da STU, a taxa de retorno apurada foi de 0,75% ao ano contra uma expectativa e 11,99% ao ano.

Aparentemente, os fluxos de caixa foram apurados com base em valores correntes, sem considerar os aspectos inflacionários do período estudado. Esse fato pode impactar o resultado da taxa interna de retorno tanto para mais como para menos, dependendo da evolução da inflação anual no período, lembrando que os primeiros anos de um fluxo de caixa são mais determinantes para o valor final da taxa.

Não houve segurança para avaliar os resultados do estudo apresentado pela URBES, portanto, recomenda-se que sejam solicitados esclarecimentos sobre a metodologia adotada para a projeção dos fluxos de caixa, especialmente sobre os aspectos destacados no parágrafo anterior.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

9. CONCLUSÃO

As informações apresentadas indicam que no período compreendido entre 2012 e 2014, a demanda geral manteve-se estável, apresentando pequeno crescimento em 2014. A partir de 2015 a curva de demanda apresentou reduções importantes nesse indicador.

Os números indicam que entre 2015 e 2017 a quantidade de passageiros transportados pelo Sistema caiu de 57.083.943 em 2015 para 48.026.861 em 2017, o que representa **uma perda de 9.057.082 de passageiros, e em percentuais representa 15,87% de queda de demanda. Com relação ao número de passageiros transportados e pagantes temos uma perda, no mesmo período de 2015 a 2017, de 9.587.134 passageiros, representando uma queda de 19,24%.** Esses números demonstram que os passageiros que deixaram de usar o transporte coletivo foram exatamente aqueles que pagam pelo seu uso e sustentam o sistema como um todo. Em resumo, o sistema deixou de transportar aproximadamente 9,5 milhões de passageiros por ano.

Essa redução no número de passageiros pagantes retirou do sistema uma arrecadação aproximada de R\$ 40 milhões de reais.

Por outro lado, quais as medidas que foram tomadas para atenuar essas perdas pelas empresas? Em primeiro lugar vimos que a quilometragem percorrida pela frota foi reduzida em 4.096.983 de KM a menos no período de 2015 a 2017, o que representa, em percentuais, uma redução de 12,60% de quilômetros rodados. Isso demonstra que **houve uma redução significativa na oferta de ônibus, uma vez que as linhas foram mantidas, o que se reduziu aparentemente foi o número de carros por linha.** Fato que pode ser confirmado pela própria redução da frota, que era de 421 carros em 2015 e terminou 2017 com 380 veículos, ou seja, uma redução de 9,74% da frota.

A queda de demanda pode ser atribuída a diversos fatores, dentre os quais, a deterioração da situação econômica nesse período, com o aumento significativo do desemprego nas áreas urbanas do país. Também pode explicar em parte esse comportamento, a consolidação de modelos alternativos de transporte, em especial os serviços por aplicativos. Essas são duas possíveis causas externas a explicar a redução da demanda.

Porém, o fato é que houve redução da oferta de serviços em Sorocaba, tanto no que diz respeito à frota de veículos e, mais importante, na oferta de quilômetros percorridos. Esse movimento de redução da oferta inicia-se em 2015 e vem se mantendo até 2017, ainda que neste último ano, tenha havido o impacto das sucessivas paralisações de operação entre os meses de junho e julho, em um total de 23 dias sem serviço, de modo parcial ou total.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

2659 of

Dessa forma, frente à redução do número de passageiros, o sistema adotou uma medida que possivelmente contribuiu para a percepção do usuário da redução de qualidade dos serviços, o que pode ter contribuído para alimentar a continuidade da fuga de passageiros.

Considerando os dados analisados por essa CPI que antecedem o aditivo de reequilíbrio econômico assinado em outubro de 2017 e retroativo a junho e 2017, outro aspecto relevante foi a interrupção da renovação da frota, que passou a ter idade média superior ao estipulado contratualmente a partir de dezembro de 2016, outro elemento que pode afetar a qualidade e a regularidade na prestação dos serviços.

A idade média da frota no período crítico entre 2015 e 2017 subiu de 4,20 anos para 5,53 anos o que em percentual indica um envelhecimento de 31,67% em dois anos. Esse número parece pequeno se analisado em média, porém de forma isolada por empresa, a STU que já possuía uma frota antiga com carros cuja média já era de 5,4 anos, salvo melhor juízo, chegou a ter períodos com média maior do que 7 anos.

Como indicativo de verdade, no último período, foram recorrentes os relatos de passageiros e a vinculações na mídia local de interrupção de viagens devido a problemas mecânicos nos veículos.

Entretanto, é importante salientar que, mesmo a média estando pouco acima do determinado em contrato, em alguns períodos, as operadores, em especial a STU tem veículos com idade muito superior (alguns com mais de 10 anos). **E ainda, não foi possível constatar nenhum esforço da URBES seja, através de multas ou notificações, para forçar as empresas a enquadrarem a média da idade da frota, dentro do especificado em contrato, quando estas operavam em desacordo com o estabelecido no processo licitatório.**

Sem preocupação com a qualidade, a medida mais relevante para tentar conter a redução de demanda foi a adoção de tarifas cobradas do usuário em valor inferior à variação da inflação, ainda que o foco dessa política tenha sido o segmento dos estudantes, que representam cerca de 15% das viagens realizadas no sistema de Sorocaba. Os números demonstram que esse segmento de usuários respondeu ao estímulo do reajuste menor das tarifas, tendo havido crescimento do número de usuários tanto em 2015 quanto em 2016. A redução em 2017 em relação a 2016 foi de 1,80%, contra uma redução geral superior a 11%.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Para equilibrar parcialmente essa política de reajuste inferior à inflação, a Administração optou por aumentar mais severamente a tarifa dos que pagam com vale transporte. Trata-se de política benéfica para as finanças em curto prazo, porém pode trazer comprometimentos em longo prazo sobre a melhor ferramenta de arrecadação tarifária existente no país, destinado ao custeio da operação. O vale transporte funciona como um “colchão” protetor das finanças do transporte por se tratar de receita antecipada, em média por 15 a 20 dias, e obtida através de compras por atacado, o que reduz o custo do processamento das operações de venda dos créditos.

Assim, não se percebe que tenha havido uma ação coordenada no sentido de se realizar um diagnóstico específico sobre as razões da queda da demanda e avaliar eventuais contramedidas. A redução da demanda foi tratada como um fato de caráter microeconômico, em um mercado supostamente sem concorrência. Medidas de proteção e de priorização à operação do transporte coletivo no espaço urbano, com impacto sobre a qualidade do serviço, não estão evidenciadas nas informações disponíveis. Ao longo de 2017, com pequenos sinais de recuperação econômica, o comportamento da demanda por transporte em Sorocaba segue sua trajetória negativa, provavelmente potencializada pelas paralisações ocorridas entre junho e julho.

Analisando outro aspecto do problema, constata-se que a remuneração dos concessionários, medida através do valor da tarifa técnica de remuneração, apresentou um crescimento acima de índice geral de inflação e acima da variação da cesta de índices. **Parte dos reajustes aplicados na tarifa técnica deve-se a absorção de fatores físicos que afetam o cálculo, inclusive a variação negativa da demanda.** Os reajustes acumulados da tarifa técnica, no período analisado, variaram de 73,51% no caso da STU a 84,25% no caso do CONSOR. Considerando que a inflação no período, medida pelo IPCA, teve uma variação média de 38,5%, **percebe-se que os reajustes aplicados em processos ordinários e extraordinários compensaram, além da variação dos preços dos insumos utilizados no transporte, a própria queda da demanda.**

AO REPASSAR AS PERDAS DE DEMANDA PARA O VALOR DA TARIFA TÉCNICA, CRIA-SE UM CONTRATO QUASE SEM RISCOS PARA O CONCESSIONÁRIO. Evidente, que o serviço de transporte, por ser público, deve dispor de mecanismos de proteção e não pode ser tratado como se fosse um setor concorrencial. **A questão a ser debatida para um futuro contrato que se avizinha, é a definição do melhor método para se definir a alocação de subsídios.**



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

2661 HQ

O resultado da política adotada (relativo represamento do reajuste da tarifa cobrada e aumento real do valor da tarifa técnica) levou a um aumento expressivo dos níveis de subsídio. O valor de 2017 é 260,11% superior ao de 2012. O subsídio representou 8,12% da remuneração total do sistema de transporte coletivo e especial, passando a representar 22,62% em 2017.

Evidentemente, olhando o subsídio pela ótica do usuário, ele é importante, na medida em que contribui para manter o transporte a um custo menos oneroso para o usuário. Sorocaba é um dos poucos municípios do país que adotam essa política.

OLHANDO O SUBSÍDIO SOB A ÓTICA DAS FINANÇAS PÚBLICAS E DA QUALIDADE DOS SERVIÇOS, OBSERVA-SE QUE NÃO HOUVE UMA CONTRAPARTIDA RELEVANTE, NA FORMA DA MANUTENÇÃO DA QUALIDADE DO SERVIÇO, TENDO EM VISTA A REDUÇÃO DA OFERTA APONTADA NOS NÚMEROS APRESENTADOS PARA ANÁLISE.

Não trata este relatório de apontar eventual ilegalidade na concessão dos subsídios da forma e com os critérios adotados. Certamente, todos os atos da Administração estão respaldados em interpretações admissíveis dos instrumentos contratuais e legais. **Trata-se, antes de qualquer coisa, de avaliar atos de gestão, estimar seus efeitos e produzir conhecimento para situações futuras similares.**

Aparentemente, a linha de condução do assunto não gerou engajamento por parte dos concessionários e demais setores envolvidos na prestação dos serviços, na recuperação e ampliação da demanda do transporte, objetivo primeiro de qualquer atividade econômica.

É importante também não tratar o sistema de transporte coletivo de Sorocaba como uma ilha e buscar comparativos com cidades de mesmo porte e características para que a gente possa criticar de forma construtiva o que temos de gestão por aqui. Nessa linha de raciocínio, buscou-se informações em cidades como Londrina e Uberlândia que guardam semelhanças importantes em suas características com Sorocaba.

Dessa análise, tirou-se que Sorocaba possui o menor índice de passageiros pagantes equivalentes por quilometro rodado (IPKe) que é de 1,15. As cidades de Londrina e Uberlândia possuem índices de 1,50 e 1,73 respectivamente. O que significa, a grosso modo, que para cada km percorrido, fatura-se R\$ 4,83 em média, o que está muito abaixo dos R\$ 6,46 necessários para cobrir o do transporte de passageiros em Sorocaba.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Essa diferença, de R\$ 1,63, representa o volume de aproximadamente 33 milhões de passageiros equivalentes no ano, e dá um montante de R\$ 53.790.000,00, o que representa o dinheiro que falta ao sistema para ser autossuficiente.

Cabe ainda, uma análise sobre o fluxo de caixa, conforme dados fornecidos pela consultoria técnica, temos que: “A taxa de antes da solicitação de reequilíbrio econômico financeiro (outubro 2017) foi de 7,55% ao ano, no caso do CONSOR, cuja proposta comercial estipulou uma taxa de retorno de 12,02%. E no caso da STU, a taxa de retorno apurada foi de 0,75% ao ano contra uma expectativa e 11,99% ao ano.” Dessa forma, temos aqui um questionamento a ser feito: **o que explica as empresas trabalharem com a taxa de retorno muito abaixo da proposta inicial, em especial a STU, que por esses dados, trabalha praticamente sem lucro? Leva-nos a refletir se os lucros estão embutidos em valores apresentados na composição da tarifa técnica, que não são aferíveis nesse trabalho.**

Aparentemente, os fluxos de caixa foram apurados com base em valores correntes, sem considerar os aspectos inflacionários do período estudado. Esse fato pode impactar o resultado da taxa interna de retorno tanto para mais como para menos. Nesse sentido, não houve segurança para avaliar os resultados do estudo apresentado pela URBES, portanto, **recomenda-se que sejam solicitados esclarecimentos sobre a metodologia adotada para a projeção dos fluxos de caixa, especialmente sobre os aspectos destacados no parágrafo anterior.**

Outro caso a ser melhor explicado é o índice usado na depreciação dos veículos dentro da composição da tarifa técnica. Comparando com as outras cidades referência tínhamos um valor consideravelmente acima do usual, antes do aditivo de reequilíbrio. Isso não se justifica numa primeira análise já que a frota de Sorocaba estava com a idade média acima de 5 anos e quanto mais velha a frota menor deveria ser sua remuneração de depreciação.

Tendo em vista o tratado até o momento, além das constatações tratadas, o fato que merece mais atenção é o aditamento realizado em outubro de 2017, fruto da **Solicitação de Reequilíbrio Econômico Financeiro** realizado pelas operadoras do sistema.

Segundo Informações, em novembro de 2016 as empresas protocolizaram junto a URBES uma solicitação de reequilíbrio econômico financeiro, pedido atendido em outubro de 2017, com efeito retroativo a junho de 2017.

Ainda segundo informações, as empresas solicitaram um reajuste de cerca de 19%, tendo a URBES, após estudo ajustado o valor em cerca de 14%.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Neste processo todo, o que causa a maior estranheza, é a falta de informação e transparência deste reequilíbrio.

Na busca de informações, esta CPI solicitou mais informações através de Ofício nº 81 – CPI 02/2017 (fls 2568) e através do Requerimento nº 68/2018 (fls 2569). O ofício, até o momento da finalização deste relatório não foi respondido, já o ofício teve resposta datada de 05/03/2018 (fls 2569), todavia a resposta assinada pelo Sr. Secretário de Relações Institucionais e Metropolitanas é vaga e insuficiente, tendo o mesmo se limitado a dizer que todos os pleitos feitos pela empresa foram devidamente analisados e que a URBES já havia enviado todas as informações solicitadas pela CPI.

A INFORMAÇÃO DE QUE AS EXPLICAÇÕES JÁ HAVIAM SIDO ENVIADAS NÃO É VERDADEIRA, UMA VEZ QUE AS SOLICITAÇÕES DE INFORMAÇÕES REALIZADAS PELA CPI SE DERAM NO MÊS DE AGOSTO DE 2017, E A SOLICITAÇÃO DE REEQUILÍBRIO FINANCEIRO FOI ACATADA EM OUTUBRO DE 2017.

Observadas as análises, com exceção da queda de demanda, todas as outras informações estão diretamente ligadas ao ultimo aditivo de reequilíbrio econômico. Dados como idade da frota, valores de depreciação e taxa de retorno foram ajustadas após esse aditivo. **ESSA CONSTATAÇÃO DEMOSTRA DE FORMA EXPLÍCITA, QUE A DEFICIÊNCIA NA TRANSPARÊNCIA DA URBES, EM ESPECIAL DESTE PROCESSO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO FINANCEIRO, É O PONTO CENTRAL A SER ENCAMINHADO PARA ANÁLISE DO MINISTÉRIO PÚBLICO, UMA VEZ QUE GERA DÚVIDAS SOBRE TODO A OPERAÇÃO E REMUNERAÇÃO DO SISTEMA**

Em resumo, sem prejuízo das demais observações, existem duas grandes questões a serem observadas: A primeira é a gestão do sistema, uma vez ter ficado evidenciado que não houve esforços na tentativa de compreender e mitigar a queda da demanda, o que resultou em um aumento considerável dos custos da operação e queda acentuada da arrecadação, caindo sobre a ferramenta do subsídio a manutenção das operações, oferecendo as empresas o “conforto” da falta de risco, comercial mesmo sem se preocupar com a qualidade, o que deflagra clara irresponsabilidade com os recursos públicos.

A segunda questão é a transparência, uma vez que mesmo com o aprofundado trabalho que esta CPI teve na busca de dados e informações, ainda sobraram diversas dúvidas, principalmente sobre esse último aditamento realizado.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

2664

10. RECOMENDAÇÕES E SUGESTÕES

Com base na análise dos dados e documentos recebidos para o desenvolvimento deste relatório e referenciado por experiências e ideias em debate na comunidade técnica do setor de transporte público, sugerimos que:

10.1 NOVA LICITAÇÃO EM TODO O SISTEMA DO TRANSPORTE COLETIVO DE SOROCABA

Com a proximidade do fim do prazo dos dois contratos de concessão e, ainda que um deles possa ser prorrogado, sugerimos que a licitação seja feita para todo o sistema de transporte de Sorocaba. Do ponto de vista da gestão pública, é mais saudável que os contratos estejam sempre na “mesma idade”, o que padroniza diversos aspectos, inclusive os relacionados a novos investimentos. Essa medida seria especialmente adequada num momento que precede importantes alterações operacionais, com a já contratada implantação e operação do BRT.

10.2 ESTABELECIMENTO DE NÍVEIS DE RISCO PARA OS CONCESSIONÁRIOS

É necessário que os futuros contratos estabeleçam níveis de risco a serem assumidos pelos Concessionários, em especial com relação à demanda, ou ainda alguma forma de tarifa técnica flutuante às variações de demanda, para mais ou para menos.

Com isso podemos evitar que hajam seccionamentos de linhas desnecessários e aumento da integração por eles gerados, que induzem a uma elevação da remuneração, não justificada por aumento dos custos operacionais.

Devem ainda ser introduzidos mecanismos redutores da remuneração em função, por exemplo, de não cumprimento de viagens e outras formas de penalização dos concessionários, como falhas e decisões operacionais inadequadas, que reduzem os custos operacionais, sem contrapartidas do contratado.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

10.3 MELHORA DO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO

Outro mecanismo imprescindível de melhora é o processo de fiscalização. Principalmente do cumprimento da programação de viagens, incluindo a aplicação de penalidades operacionais.

A fiscalização deve ser feita de maneira eletrônica e impessoal, e deve incidir sobre 100% da oferta de viagens programadas.

Esse processo pressupõe o estabelecimento de uma matriz de responsabilidades sobre os fatores que geram descumprimento de programação, incluindo velocidade do trânsito, disponibilização de frota, manutenção do equipamento e sistema de monitoramento e regularidade no funcionamento do serviço de comunicação etc. Também é pressuposto desse modelo de fiscalização integral, a revisão dos valores unitários das multas aplicadas por amostragem ou outro procedimento manual.

10.4 CRIAÇÃO DE FERRAMENTAS DE INCENTIVO E PREMIAÇÃO PARA OS CONCESSIONÁRIOS

Devem-se estabelecer ferramentas para que o concessionário possa ser premiado por ganhos de produtividade obtidos na operação dos contratos, em modelo de partilha com o Poder Público, de maneira a permitir uma ampliação do retorno econômico da Concessão sem a necessidade de aumentar os custos de subsídio.

10.5 REVISÃO DA REDE DE TRANSPORTE

É necessária uma revisão da rede de transporte, com o propósito de ampliar o atendimento nas áreas mais periféricas da cidade e ampliação dos destinos oferecidos pelo sistema de transporte, com o aumento de oferta de serviços em linhas alimentadoras e a ampliação do espaço viário preferencial ao transporte coletivo.

10.6 CRIAÇÃO DE UM CENTRO UNIFICADO DE CONTROLE

A operação do sistema de transporte seja concentrada e unificada em um centro de controle com funções ativas no que diz respeito à movimentação dinâmica da frota de todos os concessionários.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Com a fiscalização da operação concentrada, aliada a tecnologias a bordo é possível ter uma compreensão total do sistema, como por exemplo, bilhetagem e arrecadação, além de possibilitar uma fiscalização efetiva. Tal mecanismo proporcionaria uma compreensão total do sistema e a imediata resolução dos problemas.

Isso exigiria, em eventual nova contratação, a realização de investimentos em equipamentos embarcados e no desenvolvimento e implantação de sistemas de planejamento, controle e monitoramento. Essa medida teria a finalidade de racionalizar a operação e permitir o melhor aproveitamento dos recursos disponíveis, com efeito sobre os custos do sistema.

10.7 MANUTENÇÃO DO CONTROLE DOS MEIOS DE PAGAMENTO PELO PODER PÚBLICO.

É importante que sejam mantidos sob controle do Poder Público os meios de pagamentos das tarifas, como ferramenta da atividade da gestão do sistema.

Este é um elemento fundamental de controle e de gestão pois permite o conhecimento, sem interferências, da real demanda por modalidade de passageiro e a respectiva arrecadação tarifária. Permite também que a concessão de subsídios ao usuário seja feita sobre bases de informações de boa confiabilidade.

Um sistema de arrecadação e de bilhetagem eletrônica bem aparelhado tecnologicamente, associado a outras ferramentas tecnológicas de monitoramento do transporte coletivo, é importante instrumento de planejamento do transporte como um todo, e de formulação de políticas tarifárias, além de permitir a construção de indicadores válidos e acreditados de operação, de custos e de desempenho financeiro.

10.8 IMEDIATO ESCLARECIMENTO SOBRE A METODOLOGIA DE ELABORAÇÃO DE FLUXO DE CAIXA

É latente a necessidade de solicitação de esclarecimentos sobre a metodologia de elaboração dos fluxos de caixa em 2017, por ocasião do processo de reequilíbrio dos contratos, especialmente no que respeita ao critério de projeção baseado em preços correntes e não preços constantes e sobre a estrutura de capital de terceiros (financiamentos) para a formação das frotas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

2662 H

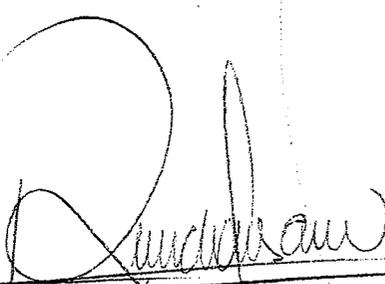
10.9 REFORMULAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS DE TRANSPARÊNCIA DA URBES

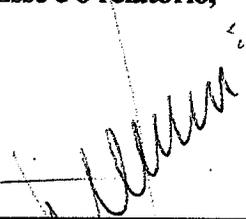
Hoje os dados disponíveis no portal da transparência da URBES, estão defasados, principalmente na disponibilização da Planilha de Composição da Tarifa Técnica, uma vez que a última planilha acessível no portal são de junho de 2015

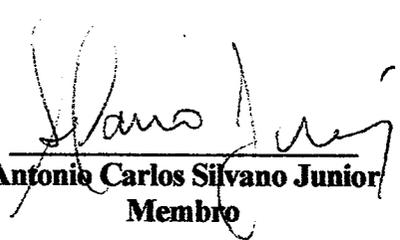
Ademais, a própria dificuldade que esta CPI encontrou para explicar alguns dados, demonstra a necessidade de readequação de todo o processo de transparência da URBES.

Sorocaba, 09 de março de 2018.

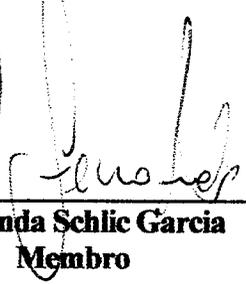
Esse é o relatório,


Renan dos Santos
Presidente


Hudson Pessini
Relator

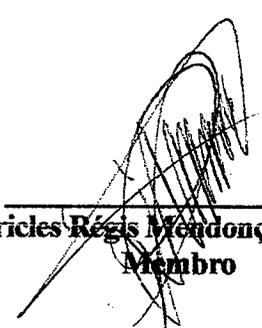

Antonio Carlos Silvano Junior
Membro


Fausto Salvador Peres
Membro


Fernanda Schlic Garcia
Membro


Francisco França
Membro


Iara Bernardi
Membro


Péricles Régis Mendonça de Lima
Membro


Vitor Alexandre Rodrigues
Membro



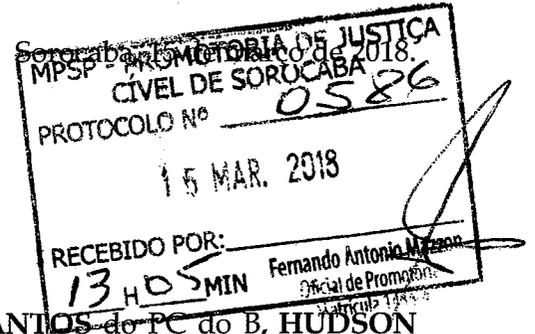
CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

2668 4

Ofício Nº. 117 - CPI 002/2017

Ao. Ministério Público do Estado de São Paulo.
Promotoria de Justiça Cível de Sorocaba

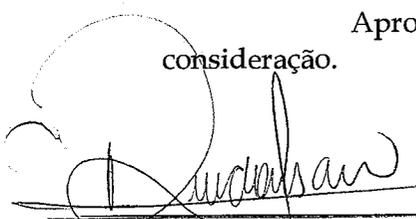


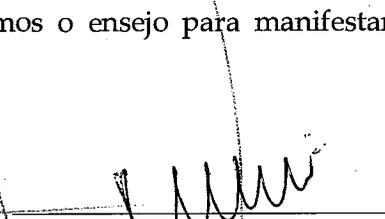
Os Vereadores de Sorocaba, RENAN DOS SANTOS do PC do B, HUDSON PESSINI - MDE, PÉRICLES REGIS MENDONÇA DE LIMA - MDB, FRANCISCO FRANÇA DA SILVA e IARA BERNARDI ambos do PT, FERNANDA SCHLIC GARCIA - PSOL, ANTONIO CARLOS SILVANO JUNIOR - PV, FAUSTO SALVADOR PERES - PODEMOS, VITOR ALEXANDRE RODRIGUES - MDB, todos abaixo assinados, se dirigem a esta Promotoria, apresentar o Relatório Final da CPI 002/2017, que investigou o Transporte Público de Sorocaba:

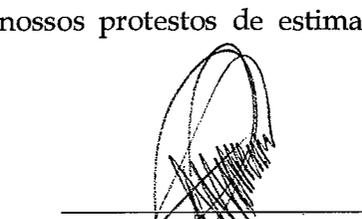
Por iniciativa de diversos vereadores foi apresentado a esta Casa Legislativa, em data de 03/08/2017, o requerimento solicitando a criação de Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) com a finalidade de apurar e investigar os indícios de possíveis irregularidades no sistema de transporte coletivo urbano de Sorocaba e análise da planilha de cálculo tarifário das empresas, sendo denominada Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Sorocaba.

Após todas as análises e estudos, foi possível constar que o sistema apresenta diversas dificuldades de gestão que necessitam de uma análise mais aprofundada do Ministério público e por este motivo, encaminhamos o relatório para análise desta Promotoria de Justiça Cível de Sorocaba.

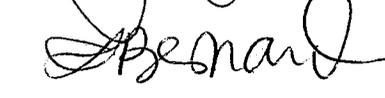
Aproveitamos o ensejo para manifestar nossos protestos de estima e consideração.


Renan dos Santos
Presidente da CPI 002/2017.

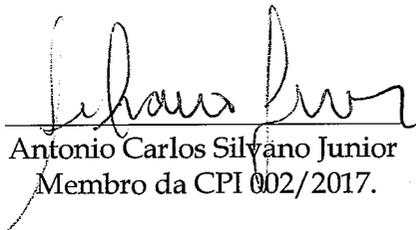

Hudson Pessini
Relator da CPI 002/2017.

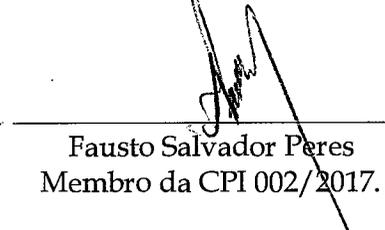

Péricles Regis Mendonça de Lima
Membro da CPI 002/2017.

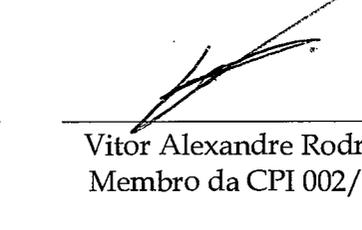

Francisco França Membro da
CPI 002/2017.


Iara Bernardi
Membro da CPI 002/2017.


Fernanda Schlic Garcia Membro da
CPI 002/2017.


Antonio Carlos Silvano Junior
Membro da CPI 002/2017.


Fausto Salvador Peres
Membro da CPI 002/2017.


Vitor Alexandre Rodrigues
Membro da CPI 002/2017.