

REQUERIMENTO DE CPI Nº DE 2013

Requeiro, nos termos do art. 58, § 3º, da Constituição Federal e dos artigos 145 a 153 do Regimento Interno, que seja criada uma comissão parlamentar de inquérito destinada a investigar: (i) as razões das elevadas tarifas e os custos dos transportes rodoviários coletivos urbanos (municipais e metropolitanos); (ii) a legalidade dos processos de licitação das concessões; (iii) a condução dos contratos de concessão, e (iv) legalidade e eficácia dos atos de definição tarifária e dos subsídios públicos (tributários e tarifários) às empresas detentoras das respectivas concessões.

As investigações devem focalizar, prioritariamente, os municípios e as regiões metropolitanas em que se revelam os maiores problemas de transporte público urbano – TPU, como as capitais dos Estados, o Distrito Federal e os municípios com população superior a 200 mil habitantes.

A previsão de custos da presente CPI é de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais), destinando-se fundamentalmente a eventuais diárias e passagens para viagens que tenham que ser realizadas, com vistas à coleta de depoimentos, informações e documentos fora de Brasília.

A CPI deverá ser formada por treze senadores titulares e sete suplentes, e terá prazo de seis meses de atividades legislativas (excluídos, portanto, os dias de recesso parlamentar determinado pela Constituição Federal).

O fato determinado da presente CPI é a busca das razões que conduziram ao conjunto de manifestações populares ocorridas em 2013, em que a população pediu redução das tarifas, bem como a qualidade no transporte coletivo urbano, e, em alguns casos, o passe livre, a tarifa zero.



JUSTIFICATIVA

Em meio aos protestos que se alastraram por todo o Brasil impulsionados pelo clamor por melhores serviços públicos, ressaltou-se, de forma especial, o interesse da sociedade por transporte urbano mais barato e de melhor qualidade.

As manifestações exigem que o Poder Público tome providências no sentido de investigar:

1. se são ou não de fato elevadas as tarifas de transporte coletivo urbano;
2. quais as razões do que se venha constatar; e
3. que medidas podem ser tomadas pelo Poder Público para equacionar tais questões.

Na busca prévia de resposta para a primeira pergunta, verifico que o IPEA desenvolveu um trabalho de pesquisa destinado a avaliar qualitativa e quantitativamente o transporte público urbano, do que resultou a publicação da Nota Técnica “TARIFAÇÃO E FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PUBLICO URBANO”.

Um dos aspectos mais alarmantes da Nota Técnica é a constatação de que

Nos últimos anos tem ocorrido no Brasil um crescimento acima da inflação das tarifas de transporte público por ônibus e um crescimento abaixo da inflação dos itens associados ao transporte privado. (...) Observa-se que, enquanto o IPCA teve alta de 125% no período de janeiro 2000 a dezembro 2012, o índice de aumento das tarifas dos ônibus teve alta de 192%, subindo, portanto, 67 pontos percentuais acima da inflação.

Desse trabalho extraem-se, ainda, dados e conclusões que tornam recomendável uma profunda reflexão por parte do Parlamento federal,



uma vez que essa insatisfação popular traz à tona um debate fundamental sobre o atual modelo de financiamento da operação do transporte público urbano por ônibus no país, que hoje recai sobre os usuários diretos dos serviços, por meio dos recursos arrecadados pelas tarifas cobradas dos passageiros.

Nas pesquisas que fizemos sobre os valores das tarifas, tivemos acesso a diversos documentos que apontam para graves problemas na condução das políticas de transporte coletivo urbano, que revelam descaso com princípios basilares estabelecidos na lei das concessões, na lei de licitações e na lei da mobilidade urbana.

De fato, a Lei nº 12.587/2012 (Lei da Mobilidade) estabelece a respeito da licitação:

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

Na prática, os documentos revelam indícios de três formas de irregularidades e ilegalidades que têm sido praticadas em detrimento da população e que têm contribuído para a elevação das tarifas:

- a. vícios em processos licitatórios, com fortes indícios de direcionamento e de criação artificial de requisitos que inibem a participação de concorrentes;
- b. vícios na condução dos contratos, com criação de subsídios que não têm interferido no sentido de reduzir as tarifas; e
- c. falta de publicidade das planilhas de custos que permitam uma avaliação correta da relação entre os custos e as tarifas, em atenção ao princípio da modicidade tarifária.

Os documentos que recebemos apontam, inclusive, para favorecimentos expressos a empresas que em afronta à lei de licitações.



Outro ponto já citado e que merece ser ressaltado é a concessão indiscriminada de subsídios tributários e tarifários pelo Poder Público, sem que se faça antecipadamente um estudo de adequação econômica e de exame de custos, a partir do que se poderia concluir por eventual necessidade de subsídios.

Na prática, as informações que nos chegaram demonstram que os subsídios são desproporcionais aos benefícios sociais, uma vez que eles têm sido dados com fim muito mais de elevar o lucro dos empresários do que de promover uma redução proporcional da tarifa.

Esses fatos comprovam que urge abrir um amplo processo investigativo e um debate sério sobre a condução das contratações de concessão passadas e futuras, bem como dos subsídios concedidos.

O transporte coletivo urbano é indiscutivelmente um instrumento para o exercício do direito à cidade e que, portanto, merece o mais profundo respeito do Legislativo Federal.

O Brasil assiste à irrupção de protestos contra as tarifas de transporte coletivo e sua baixa qualidade dos serviços, dirigidos por movimentos sociais dos mais legítimos, como o Movimento Passe Livre – MPL.

Criado no Fórum Social Mundial de Porto Alegre, em 2005, como resultado de movimentos sociais contra as tarifas abusivas e por qualidade no transporte, o Movimento Passe Livre expandiu-se, inicialmente, para Florianópolis e Salvador, e desaguou, em 2013, em praticamente todas as capitais e grandes municípios do Brasil, inclusive no Distrito Federal.

Em resposta aos movimentos sociais, têm-se verificado iniciativas no Congresso Nacional, como é o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (Reitup), o passe livre estudantil, o passe livre para todos, destinadas ao aprimoramento do sistema de transporte coletivo público, todavia, na prática não se verificou qualquer mudança concreta.

O Reitup, todavia, tem se demonstrado muito mais um meio de transferência de recursos públicos para o setor privado do que um mecanismo de obtenção de tarifas justas e módicas.



Certo é que essas propostas em tramitação no Congresso e em discussão na sociedade apontam para um fluxo cada maior de recursos públicos para financiar o transporte coletivo urbano.

A realidade, porém, materializada nos documentos que temos recebidos, revelam que o problema é muito maior do que a dimensão que se tem dado a ele.

As denúncias revelam irregularidades graves, algumas das quais, se comprovadas, são tipificadas como crimes contra o processo licitatório e contra a administração pública.

Os fatos, parece, decorrem de ação nacionalmente concertada de grupos econômicos poderosos e atuação de quadrilhas especializadas em montar licitações, tudo gerando para uma elevadíssima e ilegítima lucratividade para empresas inescrupulosas e prejuízos para a população e para o governo.

Trata-se de um esquema de drenagem de recursos públicos e dos pobres para mãos empresariais. Evidentemente, não é admissível que o aumento do financiamento público ao sistema de transporte coletivo seja desviado criminosamente.

O TPU não carrega mercadorias – conduz seres humanos, que, na diária labuta de seus trabalhos ou estudos têm que se deslocar dentro das cidades. Esse transporte, todavia, apesar de seu imenso papel social, tem sido prestado de forma ineficiente, ineficaz e cara para o usuário, em geral, o cidadão pobre.

Nesse sentido, antes de ser observado como fonte de renda de empresários, o TPU deve ser visto como um serviço público da mais elevada importância, merecendo do Senado Federal especial atenção no sentido de que ele se utilize de instrumento, como a CPI, para avaliar corretamente as reais relações entre custo e qualidade, entre preço e custo, entre direito do cidadão e lucro dos empresários.

Pretendo com essa CPI antes de tudo fazer valer o direito do cidadão usuário de ônibus urbanos a receber do Parlamento o efetivo serviço de



fiscalização dos processos de contratação, condução, definição de tarifas e concessão de subsídios.

Pretendo, assim, verificar se, realmente, os processos estão sendo corretamente conduzidos, dentro da lei e com respeito ao direito de todos de se locomover pagando tarifas módicas, como exige a lei das concessões.

É preciso passar a limpo esse setor. Urge investigá-lo e propor as mudanças necessárias para que os recursos públicos para o setor não sejam desviados para o enriquecimento sem causa e para a corrupção em detrimento do cidadão usuário.

Sala das sessões, em 26 de novembro de 2013.

Senador **ROBERTO REQUIÃO**

1º Signatário

SENADOR	ASSINATURA

