

Porto Alegre, 25 de maio de 2020

Ao Exmo Sr. Dr. Geraldo Costa da Camino
Procurador Geral do Ministério Público de Contas do Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Sul.

A suspensão anunciada pela Associação dos Transportadores de Passageiros – ATP – de 12 (doze) linhas de ônibus da cidade de Porto Alegre:

Ao cumprimentá-lo cordialmente, envio por meio deste documento os fundamentos, que exporemos e pediremos que Vossa Excelência examine todas as razões postas acerca do grave problema que se coloca há dias, na mídia local, acerca da suspensão anunciada pela Associação dos Transportadores de Passageiros – ATP – de 12 (doze) linhas de ônibus da cidade.

Há meses, antes mesmo da pandemia, esta entidade de classe vinha colocando na mídia, notas especialmente nos dias que antecederam o costumeiro prazo para revisão-decisão do dissídio coletivo dos rodoviários. Da mesma forma, a mesma pressão foi feita nos dias prévios à convocação extraordinária da Câmara Municipal de Porto Alegre, feita pelo chefe do Executivo, para a análise de um conjunto de seis Projetos de Lei, todos eles que diziam sobre a temática do transporte coletivo de passageiros. Um deles versava sobre a facilitação de subsídios às empresas, item este que não constou do processo licitatório que comentaremos em seguida.

As sessões convocadas de forma extraordinária não surtiram os efeitos desejados, porque a maioria soberana da composição da Casa Legislativa não deu o quórum regimental para as votações, nos derradeiros dias do mês de janeiro deste ano. Em fevereiro, o prefeito não logrou sorte em votá-los, sendo inclusive derrotado em seu intuito de retirar paulatinamente os cobradores (auxiliares) do atual *modus operandi* dos coletivos.

A TRAJETÓRIA DAS CIDADES E SEU TRANSPORTE COLETIVO

As cidades surgidas há 3.500 AC sofreram as mais profundas transformações. Porto Alegre que é tida como uma cidade “nova” já tem dois séculos e meio, sendo que teve importante experiência no deslocamento interno de pessoas desde o “bonde” levado por tração animal, passando pelo mesmo bonde à energia, que pararam de circular num fatídico 8 de março de 1970, por clara e indubitável pressão do setor do petróleo e dos fornecedores de ônibus pela metalurgia crescente de então. A cidade vivenciou inclusive um sistema de *troleibus*.

Em nosso processo de organização urbanística descontrolada como de resto em todo o país praticamente, com honrosas exceções, foi somente em 1959 que tivemos um seguimento do Plano de Melhoramentos de 1914, num processo de urbanificação, para tentar corrigir a mencionada urbanização desenfreada. Na gestão do prefeito indicado da capital Guilherme Socias Villela houve uma profunda inovação com os corredores de ônibus, otimizando o sistema.

Em 1989 houve uma grande crise no transporte coletivo de passageiros com a intervenção realizada no sistema pelo prefeito Olívio de Oliveira Dutra. Passados anos e anos sem uma licitação para a concessão deste importante serviço de deslocamento de pessoas na capital, nunca foi possível gerar uma real conectividade com a linha da Trensurb e muito menos com as linhas da Região Metropolitana. Faça-se justiça que houve melhoria aqui ou acolá como a criação das chamadas “bacias”, que ajudaram a melhorar o sistema em termos de eficiência.

Cabe destacar, que as administrações realizaram dúbias transações com a ATP por pressão e chantagem (ameaça) de não operar certas linhas, assim linhas de mais longo percurso e menos rentáveis foram passadas à Carris e outras de trajetos curtos e mais rentáveis foram entregues a empresas privadas, tiradas da mesma Carris. Por sinal, além destes erros, a Carris teve crises de gestão, com graves denúncias de corrupção que geraram mudanças em suas direções, com um endividamento sem precedentes e com um serviço de baixa qualidade comparada com o auge da companheira ser considera a melhor empresa de transporte coletivo de passageiros do país.

Apesar de uma aparente retomada de gestão eficaz, restam dezenas e dezenas de denúncias de inchaço da empresa com CCs – cargos de confiança – serviço terceirizado desnecessário formando na linguagem interna de cabide de emprego.

Depois de longos anos, sem a devida licitação, com tentativas “desertas”, com eliminação de empresa dita “de fora”, as mesmas empresas que sempre operaram o transporte coletivo local concorreram e venceram o certame. Nos últimos três ou quatro anos houve uma diminuição na ocupação dos coletivos, pois entrou em concorrência não só com o táxi, mas em especial com algumas linhas e trajetos destas, a proliferação do transporte por aplicativos.

Apesar de vários parlamentares terem apontado para a EPTC reestudo do sistema, de mudanças de linhas, de ampliação de algumas, redução de outras, **nada** foi feito de efetivo. Previamente a este delicado momento, o mercado foi injetado por carros particulares por causa de política federal de exoneração de tributos para as montadoras, o que se mostrou um equívoco muito grande no gerenciamento (urbanificação) do espaço público em especial na mobilidade urbana. Os combustíveis também tiveram aumentos nos últimos anos, mas durante anos e anos, os aumentos das tarifas foram sempre superiores a estes reajustes.

Agora, somos surpreendidos com a posição unilateral da **suspensão de 12 linhas de ônibus** o que carregou para dentro do Parlamento dezenas e dezenas de queixas de usuários, tudo isto num período de isolamento social pela pandemia, com uma maior flexibilização deste mesmo isolamento carregando novamente pessoas e mais pessoas para o sistema de transporte de massa.

A imprensa não cansou de mostrar desde o último Decreto do Prefeito que os ônibus estavam todos operando acima do permitido, com falhas em horários acertados com a EPTC, num evidente processo de chantagem sobre o Executivo. Tal a pressão que um vereador acaba de protocolizar um Projeto de Lei que isenta por um período a cobrança do ISS das empresas, cujas alíquotas já tinham sofrido uma diminuição por medida legislativa. Pela leitura de tal Projeto de Lei, sem indicação do *quantum* afetaria o erário, sem indicar outra fonte de suprir esta rubrica não nos parece cumprir o régio direito tributário em vigor.

A posição do governo, seja pela direção da EPTC, o Secretário de Infraestrutura e até mesmo o prefeito, foi leniente durante todo o período prévio à pandemia como durante a mesma, pois em todos os momentos houve lacunas no serviço de transporte coletivo. Fazendo uma busca no site da ATP verificar-se-á que esta entidade não cuidou do que a CLT prescreve às empresas em termos de saúde e segurança do trabalho, fazendo valer como verdade as queixas dos motoristas e cobradores a respeito dos EPIs, inicialmente não fornecidos, depois de duvidosa qualidade.

A EPTC diante de cobranças pelos atrasos, por ônibus danificados no leito das pistas de rolamento, por atrasos, tem “mostrado” as pesadas multas aplicadas, mas sem demonstrativo de sua efetiva execução. Neste particular, haver-se-ia de solicitar os dados e haver uma fiscalização externa. Um dado que se omite em todos os sentidos, até na mídia, que faz cobranças aos senhores vereadores para votar projetos de lei do Executivo, quando é de clareza meridiana, que os atuais projetos em disputa não tem número de votos para que logrem efetividade e se tornem regra.

Sempre é necessário lembrar que no processo licitatório havia um conjunto de elementos a serem cumpridos que as empresas não cumpriram em nenhum momento: aumento de frota com ônibus novos, pisos rebaixados, elevador para cadeirantes, ar condicionado funcionando. Ainda é necessário lembrar que havia a segunda passagem em

termo determinado gratuita, que foi retirado do sistema. Ademais, o prefeito logrou êxito em retirar a isenção dos idosos de 60 anos passando para 65. Ou seja, em todos os momentos as benesses tiveram uma única direção: os cofres das empresas, que já tinham recebido a seu benefício o gerenciamento do TRI, ou seja, recebendo um volume imenso de recursos para as devidas aplicações, quando estes deveriam ter permanecido sob os auspícios do governo municipal.

FRAUDE À LICITAÇÃO

Não nos caberia, neste momento, argumentar pela tese da “fraude à licitação”. Mas convém mencionar um elemento pretérito que poder-se-ia chamar ao processo presente.

No processo licitatório, sob cujo estatuto nos encontramos, já o denunciara que omissões e elementos do mesmo infringiam o artigo 93 da Lei 8666/93, com amparo no art. 22, inciso XXVII, da Constituição Federal –, estabelece, em seu art. 3º, caput, as finalidades da licitação:

Art. 3º - A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos. [...].

Tais elementos tornavam evidente que só as empresas que já operavam o sistema participariam e venceriam, constituindo assim em uma fraude à licitação. A empresa operante, produziu uma expectativa na Administração Pública e, agora, não pode contradizer seu próprio comportamento, pois estar-se-ia a violar a proteção da confiança legítima.

ROMPIMENTO DO PRINCÍPIO DA BOA-FÉ

Chegado ao processo que assinatura do contrato, parece solar que se trata agora, de descumprimento (adicional) de contrato. Junta-se a este item o descumprimento do princípio da boa-fé presente em nosso Código Civil. Fica patente na lei brasileira, o necessário cumprimento deste dever ético, pois no Art. 113 lemos que *“os negócios jurídicos devem ser interpretados conforma a boa-fé e os usos do lugar de sua celebração”*.

O artigo 187 do Código Civil, nos conforta com mais segurança quando diz que *“Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.”* Sobram convicções da quebra deste princípio – a boa-fé – ainda quando lemos o artigo 422 do CC: *“Os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé”*. Portanto, é indispensável nesse tipo de contratação, a confiança recíproca, ou seja, a segurança de ambas as partes, no que tange ao cumprimento do pactuado.

A ATP em sobejos momentos rompe este princípio basilar do Direito Civil. Já anotamos que ameaçara suspender linhas antes da pandemia, agora usa este infortúnio planetário para tirar proveito mais uma vez para si. É ferimento mortal aos princípios da probidade e boa-fé, pois atinge o poder concedente de um lado e o suposto beneficiário que é seu usuário do outro.

Vale dizer que não é honesto com a Administração de quem recebeu um poder, o de realizar o transporte de linhas e com o usuário que não tem o serviço ou o tem de forma totalmente fora dos padrões acertados, seja em horários, seja em comodidade.

Em pleno verão, não havia ar condicionado funcionando, e depois do dia 13 de março, por decisão do poder concedente as janelas deveriam ficar abertas para a circulação do ar, o que em geral, não ocorreu.

DESCUMPRIMENTO DE CONTRATO

Já há acima vários indicativos de pontos que o contrato é afrontado pelo setor que recebeu a concessão de um serviço da primeira necessidade e constante no artigo 6º. Da Constituição Federal. Em setembro de 2015 foi promulgada a Emenda Constitucional 90/15, que garantiu o transporte como um direito social. O tema foi incluído na Constituição Federal, que já previa como direitos dos cidadãos a educação; a saúde; a alimentação; o trabalho; a moradia; o lazer; a segurança; a previdência social; a proteção à maternidade e à infância; e a assistência aos desamparados.

Em sendo constitucionalmente garantido, pode e deve ser cobrado e exercido na sua plenitude legal. Logo, o cidadão não pode ser logrado neste grave momento por mais um acréscimo de várias rupturas do texto contratual. Mais uma vez, buscamos sustentação em nosso Código Civil, no Art. 475. *“A parte lesada pelo inadimplemento pode pedir a resolução do contrato, se não preferir exigir-lhe o cumprimento, cabendo, em qualquer dos casos, indenização por perdas e danos.”* Ou seja, a ATP e o conjunto de empresas que receberam a concessão de operação para garantir ao povo um serviço social não podem romper sem a penalização acima descrita por força da Lei em vigor.

No entanto, neste grave momento qualquer pessoa de consciência mediana sabe que o poder local está todo ele voltado com suas energias no combate à uma pandemia nunca antes vista no último século. Na consulta a juristas, chegou-se a uma conclusão que pudéssemos fazer uma leitura alargada do Código Penal em seu artigo 158 para criminalizar coletivamente os donos destas empresas por crime de chantagem. Agem de forma coletiva, por uma entidade de classes, com empresas associadas, das quais eles são sócios-gestores contra uma coletividade de usuários e contra o atual gestor do Paço Municipal.

Não estaríamos fazendo Direito, estaríamos tendo a leitura que tal preceito legal nos enseja diante de um comportamento tal nunca antes havido de tal forma, nem de tal magnitude, muito menos em nenhum momento de tal gravidade que é uma pandemia. Não entramos aqui, nesta peça numa análise dos pontos do contrato ora em vigor, pois nos parece que seria invadir área de sua competência como chefe do órgão fiscalizador.

Certos de sua prestimosa atenção, deixamos nossos votos de respeito de consideração,



VEREADOR ADELI SELL

Rua Riachuelo, 1134, ap. 1201 – Bairro Centro Histórico – Porto Alegre

Fone-Whats 9-9933-5309 / e-mail: adeli13601@gmail.com