



Recebido  
05/07/2024  
CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO SEGURO

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO**

**REQUERIMENTO Nº 038/2024 E Nº 57/2024**

**RELATÓRIO FINAL**

**PRESIDENTE: VINICIUS PINHEIRO PARRACHO**

**RELATOR: KEMPES NEVILLE SIMÕES ROSA**

**1. Introdução**

Na data de 25 de Setembro de 2023, às 11h:09m fora protocolado nesta Casa, Requerimento de Instauração de Comissão Parlamentar de Inquérito, com fundamento no art. 30, §2º da Lei Orgânica Municipal, em que constam fatos relativos a ações e omissões do Poder Executivo do Município de Porto Seguro quanto ao cumprimento do contrato de transportes com a empresa Águia Azul e Viação Cidade de Porto Seguro, Contrato nº 204/2011, firmado com o Consórcio Porto Seguro, decorrente do processo licitatório realizado sob a modalidade de Concorrência Pública nº 002/2011, em assuntos relacionados ao atendimento da cláusulas contratuais para a prestação do serviço público à população, bem como verificar a qualidade deste serviço, tendo em vista a inúmeras ocorrências de irregularidades no fornecimento do serviço e reclamações recebidas pelo Gabinete do Vereador Vinicius Parracho e amplamente divulgadas pelas mídias locais.

1

As graves irregularidades na prestação do serviço prestado também foram constatadas e registradas pelo CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DA BAHIA, CRBMS-6º BBM - PORTO SEGURO, por meio das Certidões de Ocorrência nº 22/2024 e 23/2024 registrando casos de incêndios espontâneos ocorridos nas datas de 21/05/2024 e 05/08/2024, ambos devido a falha mecânica, colocando em risco a integridade física dos passageiros, além de averiguar a conduta omissiva da Prefeitura de Porto Seguro frente seu dever de fiscalização do fiel cumprimento do contrato e garantia de parâmetros mínimos de qualidade e segurança no transporte público municipal.

## 2. Do Fundamento Legal

O fundamento legal para a constituição da CPI encontra-se positivado na Constituição da República Federativa do Brasil, em seu artigo 58, §3º, que faz previsão da condução de trabalho investigativo pelo Poder Legislativo de forma atípica, conforme transcreve:

§ 3º As comissões parlamentares de inquérito, que terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos nos regimentos das respectivas Casas, serão criadas pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal, em conjunto ou separadamente, mediante requerimento de um terço de seus membros, para a apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores.

No mesmo sentido, o artigo 53 do Regimento Interno desta Casa e artigo 30, §2º da Lei Orgânica do Município, estabelecem que a Câmara criará Comissões Especiais de Inquérito por prazo certo, sobre fato de competência municipal mediante requerimento aprovado por  $\frac{1}{3}$  dos seus membros.

Observados os trâmites, com a aprovação dos membros desta Casa Legislativa, o Requerimento foi aprovado e seguiu-se os trabalhos da Comissão com as oitivas e análise dos documentos fornecidos que levaram às conclusões que serão apresentadas no presente relatório.

2

Vereadores, foram definidos os seguintes cargos: Presidente Vinicius Pinheiro Parracho, Relator Kempes Neville Simões Rosa. Os demais são componentes da Comissão.

Nesta reunião deliberaram que: seria elaborado um Requerimento a ser subscrito por pelo menos seis vereadores, nos termos da Lei Orgânica e do Regimento Interno, visando incluir a empresa Águia Azul no escopo da presente CPI, para que também seja fruto de investigação e análise por parte do Poder Legislativo; Fica definido que será enviado um convite para o acompanhamento dos trabalhos da presente CPI como ouvintes as seguintes entidades da sociedade civil; a solicitação dos seguintes documentos à Prefeitura Municipal de Porto Seguro: a) Todos os processos administrativos e licitatórios para as empresas responsáveis pelo transporte coletivo de passageiros, reconhecidas como Viação Cidade de Porto Seguro e Águia Azul; b) Os Termos de Concessão de ambas as empresas; c) O histórico dos últimos cinco anos da regularidade fiscal e previdenciário das empresas; d) Os contratos e todos os seus aditivos e adendos com as respectivas empresas; e) Todos os registros de reclamação, denúncia, fiscalização ou processos correlatos por parte do concedente; f) Os processos de autorização de obras, reformas, licenças, alvarás e correlatos de todas as estruturas físicas das empresas, aqui relacionando as garagens, centrais, terminais, em especial o novo terminal do Buraco da Gia; a solicitação dos seguintes documentos às empresas Viação Cidade de Porto Seguro e Águia Azul: a) Todos os processos administrativos e licitatórios para as empresas responsáveis pelo transporte coletivo de passageiros, reconhecidas como Viação Cidade de Porto Seguro e Águia Azul; b) Os contratos e todos os seus aditivos e adendos com as respectivas empresas; c) O histórico dos últimos cinco anos da regularidade fiscal e previdenciária das empresas; d) Todos os registros de reclamação, denúncia, fiscalização ou processos correlatos por parte do concessionário; e) Os planos de rotas, constando detalhadamente o número de veículos, horários, funcionários e destinos; f) Os processos de autorização de obras, reformas, licenças, alvarás e correlatos de todas as estruturas físicas das empresas, aqui relacionando as garagens, centrais, terminais, em especial o novo terminal do Buraco da Gia; g) Todos os documentos de todos os veículos que realizam o transporte de passageiros atualmente, bem como de todos os veículos inutilizados, quebrados ou sem rodar,

3

3

### 3. Da Organização dos Trabalhos

O trabalho da Comissão se deu pelas reuniões que ocorreram todas as terças-feiras às 10 horas da manhã no Plenário da Câmara de Vereadores, com deliberações, oitiva de secretários e representantes das empresas concessionárias. Além disso, foi realizada a análise de documentos e escuta de representantes da população com o objetivo de entender a realidade fática da mobilidade urbana de Porto Seguro e soluções possíveis que possam ser adotadas visando a sua melhoria.

O Ministério Público Estadual, apesar de convocado, não compareceu a nenhuma das reuniões, não respondeu ao ofício e não apresentou nenhuma documentação a respeito das medidas que eventualmente podem ter sido tomadas para resolver os problemas envolvendo o transporte público municipal.

Cabe ressaltar que todo o material produzido pela Comissão Parlamentar de Inquérito, todas as respostas recebidas e vídeos de gravação das reuniões realizadas estão disponíveis no sítio eletrônico da Câmara Municipal para acesso de qualquer cidadão<sup>1</sup>.

Posto isso, passamos aos trabalhos desenvolvidos em cada uma das reuniões, oitivas e visitas técnicas realizadas pela CPI durante o período de funcionamento.

### 4. Da Primeira Reunião Ordinária

A primeira reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes foi realizada dia 26 de março de 2024, às 10 horas, no plenário da Câmara de Vereadores de Porto Seguro.

Com autorização da presidência e da Mesa Diretora, ficam definidos os nomes dos vereadores Vinicius Pinheiro Parracho, Derival dos Santos Brito, Nilson Cardoso Bezerra, Saulo Jesus de Almeida e Kempes Neville Simões Rosa para compor a referida Comissão. Em eleição interna, seguindo o Regimento Interno da Câmara de

<sup>1</sup> <https://www.youtube.com/channel/UCVFjWr9jFVD7m4vQURGNyXA>



4

de forma pontual ou constante; h) A relação de todos os funcionários com os respectivos registros de CTPS; i) Demonstrativos contábeis de pelo menos os últimos cinco anos; j) Laudos técnicos dos veículos e das instalações, caso existam; a solicitação ao Ministério Público do Estado da Bahia de todas as denúncias, processos, investigações e ações do referido órgão com relação ao transporte coletivo de passageiros por parte das empresas, pelo menos dos últimos cinco anos; a solicitação ao Tribunal de Contas dos Municípios - TCM - BA de todas as denúncias, processos, investigações e ações do referido órgão com relação ao transporte coletivo de passageiros por parte das empresas, pelo menos dos últimos cinco anos; que fosse requerido à Justiça do Trabalho informações acerca das ações trabalhistas em desfavor das empresas nos últimos cinco anos; que fosse criado por parte da Secretaria da Câmara de Vereadores um canal de denúncias através de e-mail próprio, para recebimento ao longo do trabalho desta Comissão, ficando sob responsabilidade da Secretaria da Câmara designar um funcionário específico para acompanhamento deste canal de denúncia em consonância com o Relator da presente CPI; que fosse solicitado à Mesa Diretora a cobertura da TV Câmara e Rádio Câmara para todas as sessões da presente CPI que envolvam oitiva de testemunhas e posterior apresentação do Relatório Final, bem como a ampla divulgação das atas através do site da Câmara de Vereadores; por fim, que fosse convocado o Ilmo. Secretário de Mobilidade de Porto Seguro, o Sr. Valter Serpa, para prestar esclarecimentos na qualidade de testemunha, no dia 23 de Abril de 2024, às 10:00h, no Plenário da Câmara Municipal de Porto Seguro.

## 5. Da Segunda Reunião Ordinária

A segunda reunião da Comissão Parlamentar foi realizada no dia 23 de abril com o escopo de realizar a oitiva do Secretário de Mobilidade de Porto Seguro, o Sr. Valter Serpa, que em suma, em seu depoimento, o qual segue a transcrição anexo a presente Ata, o Secretário informou que é de competência da Secretaria de Serviços Público e Superintendência de Concessões; que há 06 meses deixou de ser de competência da sua secretaria a fiscalização de contratos; que falta de comunicação do Executivo para a secretaria sobre demandas relacionadas a mobilidade; que nunca recebeu demandas sobre novas rotas vindas do executivo; e



5

5

que essa discussão entra no plano de mobilidade que tem prazo até 2025 para ser implementado; questionado sobre as demandas sobre sistema de transporte para o litoral sul, com atenção à Trancoso, disse que nunca chegou queixas nesse sentido, apenas sobre a qualidade dos ônibus; que o formato de contato da sociedade com a secretaria de mobilidade são formulários presenciais, canais da prefeitura por meio do gabinete e ouvidoria municipal; questionado sobre a amplitude e competência da secretaria de mobilidade, informou que a secretaria pode ser melhorada, que precisam capacitar servidores, aumentar efetivos e aumentar o campo de atuação; sobre medidas quanto a empresa de ônibus, respondeu que toda vez que é questionado encaminha a empresa; sobre a melhora dos ônibus, disse que houve melhoras; sobre as obras do buraco da Gia, respondeu que não passou pela sua secretaria; sobre a obtenção do passe para pessoas com deficiência, questionado sobre a competência da secretaria para concentrar a solicitação do passe, evitando que a pessoa já com a mobilidade reduzida tenha que ir até cada empresa solicitar o documento, responde que concorda que esta competência pode ser da secretaria e sugere que fora da CPI possam reestruturar a competência da secretaria. Nada mais havendo a ser tratado, o presidente agradeceu a presença do secretário e da equipe encerrando os trabalhos, marcando a próxima reunião para dia 30 de abril de 2024 às 10 (dez) horas.

Com o depoimento do Secretário, a Comissão deliberou que fossem intimados o Secretário de Serviços Públicos Luciano Alves e o Superintendente de Concessões Cássio Campeche.

## 6. Da Terceira Reunião Ordinária

No dia 07 de maio, no plenário da Câmara de Vereadores de Porto Seguro, aconteceu a quarta reunião ordinária da CPI dos Transportes para oitiva do Secretário de Serviços Públicos, Sr. Luciano Alves e o Superintendente de Concessões, Sr. Cássio Campeche.

Começando a oitiva com o Sr. Luciano, questionado sobre de quem era a responsabilidade pela fiscalização dos contratos realizados pela Prefeitura Municipal, informou que a fiscalização dos contratos não é da competência da sua

b

6

pasta e se negou a responder de quem seria atribuída esta responsabilidade, sugerindo a nova convocação do Secretário Sr. Valter Serpa, já ouvido pela Comissão.

O Secretário informa ainda que não tem conhecimento dos contratos celebrados entre 2021 e 2022, e acrescentou que existe um fiscal designado para fiscalizar os contratos, que é o Srº. Agnaldo. Por fim, informa que nunca recebeu nenhum tipo de reclamação nos primeiros oito meses da gestão.

Em seguida, passou-se à oitiva do Sr. Cassio Campeche, Superintendente de Concessões, que também questionado sobre a responsabilidade, fiscalização e o acompanhamento dos contratos com Viação Cidade e Viação Águia Azul, respondeu que desde do mês de abril/2024 ele não responde mais pela Superintendência de Concessões. Esclareceu que a responsabilidade da pasta eram as liberações de atividades em vias públicas; exemplo; Taxi, Moto-táxi, transporte turístico e ambulantes.

Diante da informação, o Presidente da Comissão Sr. Vinicius Parracho ponderou que há um erro na nomenclatura da Superintendência de Concessões, que deveria ser chamada de "Superintendência de autorização e Licenças".

Encerrada a oitiva, a Comissão deliberou marcando a próxima reunião para dia 14 de maio de 2024 às 10 (dez) horas, para oitiva do representante da Portran, Sr. Adenildo Macário Prates.

## **7. Da Quarta Reunião Ordinária**

No dia 14 de maio foi realizada a quarta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito com a presença do Presidente da Comissão Vinicius Pinheiro Parracho, e os demais vereadores Derival dos Santos Brito, Ariana Prates, Saulo Jesus de Almeida e Kempes Neville Simões Rosa para oitiva do Presidente da Portran (Porto Transporte), Sr. Adenildo Macário Prates. 7

Questionado pelo Relator Vereador Kempes Neville sobre a responsabilidade pela fiscalização do contrato com a empresa Viação Cidade, o Sr. Adenildo informou que



7

esta responsabilidade já havia sido da Portran, mas que passou a ser da Secretaria de Mobilidade Urbana. Informou que realizou a fiscalização apenas de um ônibus à pedido do Ministério Público e que à época estava tudo em perfeito estado. Complementou que se fosse de sua responsabilidade a fiscalização, 90% dos ônibus não estariam mais circulando na cidade.

Questionado sobre o transporte alternativo, informou que fica à cargo das associações indicarem quais são os motoristas pioneiros; que os carros de transporte complementar apresentam boas condições de circulação, que todos os carros foram fiscalizados pela Portran, mas ponderou que o transporte alternativo não é a melhor solução para o trânsito de Porto Seguro.

Questionado mais uma vez pelo Vereador Derival sobre qual a secretaria responsável pela fiscalização do contrato, o depoente foi incisivo e afirmou que não sabe com quem está o contrato, que não sabe o teor da concessão, nem os direitos e deveres da empresa, só pode informar que não está na Portran.

Por fim, o relator indagou sobre a notificação do Ministério Público a Portran, já que não seria de competência da Autarquia fiscalização do contrato. E o Sr. Adenildo respondeu que o Ministério Público havia notificado a Secretaria de Mobilidade Urbana e que, em razão da falta de fiscal competente para realizar a fiscalização, foi solicitado à Portran. Concluiu sua fala informando que todas as respostas dos questionamentos feitos pela CPI são de conhecimento dos Secretários das pastas relacionadas.

## 8. Da Quinta Reunião Ordinária

No dia 21 de maio foi realizada a quinta reunião da CPI dos Transportes para ouvir representantes da população e os representantes legais da empresa concessionária Viação Cidade.

Como representantes da população, fizeram presentes a Fábrica do Ser, associação das Pessoas com Deficiência do Município que relataram, sem nenhuma novidade, a falta de acessibilidade nos ônibus;

8

8

que for implementado, levando em consideração renovação de rotas, aumento de rotas e outras alterações, precisando atender a quantidade de passageiros do início do contrato, por volta de 800 mil/mês.

Questionado se a empresa já opera com algum modelo de ônibus elétrico ou híbrido, pontua que o equipamento é extremamente caro, além da limitação de operação e acrescenta que **"É preciso pensar em infraestrutura para abastecimento dos equipamentos. Hoje gira em torno de 3 milhões um ônibus elétrico de ponta"**.

Questionado sobre a possibilidade de rescisão do contrato, pontuou que a solução viável não é a rescisão e a experiência a nível Brasil é cumprir o contrato com subsídio e reajustar as cláusulas que foram pactuadas.

## 9. Da Sexta Reunião Ordinária

Aos 28 (Vinte Oito) dias do mês de maio de 2024 (dois mil e vinte e quatro) às 10 (dez) horas foi realizada a Sexta Reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para oitiva dos representantes da empresa de ônibus Águia Azul e representantes da população usuária do transporte público municipal do litoral sul. A reunião ocorreu sob a Presidência do Vereador Vinicius Pinheiro Parracho, que registrou a presença dos vereadores, Ariana Prates, Saulo Jesus de Almeida e Kempes Neville Simões Rosa.

Durante a oitiva, o consultor da Águia Azul, João Teixeira, parabenizou os vereadores pela CPI e ressaltou que 80 a 90% da frota dos ônibus têm acessibilidade e que no próximo mês serão integrados outros quatro veículos à frota. Ressaltou sobre o impacto da concorrência desleal das vans que tem no sistema operacional da empresa e sugeriu ainda um sistema de transporte subsidiado, que é uma forma do Poder Público complementar os custos da prestação dos serviços de transporte com recursos além dos obtidos com a tarifa pública.

Ainda foram ouvidos o representante dos estudantes da Universidade Federal do Sul da Bahia (UFSB), Elismar Silva Santos, que relatou a ausência de linhas e horários que atendam a todos os estudantes e a falta de estrutura mínima dos ônibus. A escassez dos veículos, sucateamento da frota e a falta de horário para atender a demanda estudantil estão entre os problemas enfrentados pelos estudantes.

Após a participação dos representantes que se fizeram presentes, foi dado início a oitiva dos representantes da empresa. O representante Alaor Moraes pontuou o desequilíbrio contratual do contrato que deriva também dos transportes alternativos que foram implantados na cidade. Informou que por várias vezes oficiou o Município sobre as condições do contrato. Questionado se houve outras medidas, como ações judiciais, com o escopo de solucionar os impasses do contrato, respondeu que a empresa sempre prezou pelo diálogo e realizou as comunicações via ofício, conforme documentação que foi entregue à Casa.

Segundo Moraes, devido ao aumento dos custos da planilha, a inflação, o preço do diesel e a mão de obra houve um desequilíbrio financeiro. "A receita da empresa em relação aos passageiros que ela transporta não é mais suficiente para fazer frente a todas as suas despesas. Se hoje ela arrecada R\$1.000.000,00 (um milhão de reais) por mês, os gastos são de R\$1.000.300,00 (um milhão e trezentos). É difícil falar de uma recomposição da qualidade de serviço sem recompor o equilíbrio financeiro previsto no contrato de concessão", disse o diretor de operações da viação Cidade.

Questionado quais seriam as soluções, respondeu que seriam possíveis duas ações para recuperar o equilíbrio contratual: o subsídio do Município ou o aumento da tarifa proporcional a um valor suficiente que supere a condição deficitária da empresa.

Foram trazidos da reunião os seguintes dados: são 45 ônibus, em operação 35; são 20 linhas/rotas, que atendem aproximadamente 11 mil passageiros e os gratuitos 10.500 por dia. Com o transporte complementar, houve uma perda de 80% de passageiros, notadamente, após a pandemia.

Questionado qual o valor ideal da tarifa hoje, sem subsídio, para que fosse possível entregar um transporte de qualidade, em torno de 9/10 reais, a depender do modelo



O gerente operacional da viação Águia Azul, Itamar Lopes, questionado sobre as tratativas da empresa com a atual gestão em relação a demanda da população, informou que não houve nenhuma tratativa com o Executivo, apenas por alguns vereadores como Van Van e Reinaldo Farofa.

Na ocasião, os representantes da população do litoral sul puderam manifestar suas queixas sobre o transporte público municipal, e foram diversas as reclamações. Dentre as principais queixas relatadas estão: falta de veículos, horários defasados, alto custo das passagens, burocracia para conseguir o passe livre para pessoas com deficiência, superlotação, ônibus sucateados e falta de segurança. Esses problemas atingem principalmente mães atípicas, que são aquelas que lidam com a criação de pessoas com deficiência, estudantes que têm seus direitos à educação comprometidos pela falta de condução, idosos e trabalhadores.

Para o presidente da comissão, vereador Vinícius, a situação dos ônibus de Porto Seguro é uma verdadeira catástrofe. *“É impressionante a inoperância do Poder Executivo diante da situação. A gente vem discutindo essa questão há mais tempo, mas não encontramos amparo porque não tem ninguém capacitado na gestão para falar sobre isso. Todos os secretários convocados na CPI não souberam dizer qual a pessoa responsável pelos contratos”.*

Por ser a última reunião realizada pela Comissão, o presidente agradeceu a participação dos vereadores e pontuou a importância da CPI e os efeitos já produzidos. Por fim, agradeceu a presença dos depoentes e da equipe, encerrando os trabalhos.

#### **10. Das Conclusões da Comissão Parlamentar de Inquérito**

Atentos às informações levantadas durante os trabalhos desta Comissão, os pontos a serem apresentados diante do contexto em que operam as empresas concessionárias e as graves irregularidades identificadas, pontua-se:



11

### 11.1. Sobre o Consórcio Vale Porto - Viação Cidade.

A partir das oitivas e documentos apresentados pela empresa é evidente a diminuição do número de passageiros que fazem uso do transporte coletivo municipal em condições proporcionais a queda do faturamento da empresa e a perda da qualidade da frota de ônibus.

De acordo com levantamento técnico da empresa, anexo ao presente relatório, durante a execução do contrato de concessão houve uma queda de 56,22% no número de passageiros pagantes equivalentes. Em 2002 a empresa transportava 7.861.591 passageiros pagantes equivalentes e em 2023 o equivalente a 3.441.619, o que se deve a dois fatores: a pandemia em 2019 que reduziu abruptamente o uso do transporte público em razão das restrições colocadas; e ao transporte clandestino de passageiros.

Em 2013 se estabelecia no Município o transporte clandestino de passageiros através de veículos de passeio, vans e motos, apesar do Contrato de Concessão estabelecer, expressamente, a **exclusividade** à concessionária no transporte coletivo de passageiros (Cláusula VI, item 1).

No mesmo ano houve uma Ação Civil Pública entabulada sob o nº 0009200-44.2013.8.05.0201 contra cooperativas e associações responsáveis pelo transporte clandestino. E apesar da decisão determinando a cessação imediata dos serviços, continuou-se a prática com a conivência da gestão municipal, que mais tarde, em 2019, regulamentou a atividade com a Lei Municipal nº 1.528/2019.

A referida lei autorizou a circulação de 150 (cento e cinquenta) veículos, que hoje já alcançam 300 veículos circulando como transporte complementar. Isso causa enorme impacto na execução do contrato atestado pelos gráficos da empresa que apresentam a queda abrupta de passageiros utilizando o transporte coletivo, que estabeleceu uma rede de atendimento concorrencial com a empresa.



valores deficitários da empresa para embasar as medidas a serem adotadas para a recuperação do equilíbrio financeiro do contrato.

### **11.2. Dos descumprimentos dos contratos de concessão**

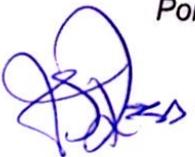
Após a apuração criteriosa pelos membros dessa Comissão Parlamentar de Inquérito, ficaram demonstradas diversas irregularidades que tornam inviável a manutenção do contrato de concessão celebrado entre o Município e as empresas Viação Cidade e Águia Azul, bem como incongruências na forma como a mobilidade urbana vem sendo aplicada na cidade.

Nessa toada, alguns são os pontos a serem abordados nas conclusões finais deste relatório com o objetivo de apontar as irregularidades e eventuais crimes praticados, mas também possíveis soluções dada a ineficiência do transporte público municipal.

Sobre o contrato de concessão, foi constatada a total ausência de gestão e organização tanto quanto a organização documental das Secretarias, suas respectivas competências, visto que nenhum dos Secretários assumiu a competência da sua pasta quanto a fiscalização do contrato de concessão de transporte público.

Nenhum dos ouvidos pela Comissão Parlamentar forneceu informações contundentes sobre como opera o transporte público, fiscalização dos ônibus, expansão das linhas e tudo o mais que envolve a pauta da mobilidade urbana de Porto Seguro, demonstrando um verdadeiro "jogo de empurra", no qual nenhum dos ouvidos assume alguma responsabilidade pelas irregularidades evidenciadas na operação do transporte público municipal.

Em contrapartida, o Contrato nº 204/2011 na Cláusula XIV firmado entre a prefeitura Municipal de Porto Seguro, e ao Consórcio Porto Seguro, determina as condições para prestação do serviço adequado, a saber: 1. *A concessão da exploração do serviço público de transporte coletivo de passageiros da Sede de Porto Seguro pressupõem a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento*



Ademais, a declaração da pandemia pela Organização Mundial de Saúde em 2020 também foi um fator relevante na equação econômica financeira ante a redução em 80% (oitenta por cento) de usuários do sistema de transporte público municipal.

Somado aos fatores apontados acima, os reajustes tarifários anuais na forma da Cláusula XVI do contrato de concessão não foram observados pelo Município e não atenderam os índices corretos, levando apenas a uma recomposição inflacionária dos custos da empresa e não ao aumento real. Isso levou a situação financeira deficitária da empresa que por vezes provocou a gestão municipal solicitando o reajuste tarifário e também a implantação da política de subsídio como sugestão para garantir a sustentabilidade do sistema.

Foram verificadas solicitações da empresa para fiscalização da atividade de transporte alternativo/clandestino, solicitando a apreensão dos veículos desde 2017. Também foi verificada a solicitação de complemento financeiro com o objetivo de garantir o equilíbrio econômico financeiro da concessão. Neste documento em específico a empresa salienta que com as restrições impostas pela pandemia da COVID-19 era indispensável a compensação financeira de forma emergencial com vistas a evitar o colapso econômico da empresa.

De forma muito clara, o posicionamento da empresa é pela implantação de subsídios tarifários. Na oitiva os representantes da empresa se posicionaram pela inviabilidade da rescisão do contrato, e pontuaram que a experiência à nível Brasil demonstra que o cumprimento do contrato é possível com subsídio e reajuste das cláusulas que foram pactuadas garantindo a manutenção do serviço.

**De acordo com gráficos apresentados pela empresa, o desequilíbrio acumulado de acordo com o IPCA-E obtém-se o valor de R\$ 24.730.259,24 (...).**

Contudo, apesar da empresa apresentar a solicitação de reequilíbrio financeiro ao Executivo - o que ocorreu apenas uma vez -, não traz nos documentos apresentados o detalhamento dos custos que fundamentam o desequilíbrio e que justifique o subsídio para garantir a continuidade dos serviços. Sendo fundamental, neste caso, a realização de uma auditoria com o escopo de verificar a origem dos



desenvolvimento urbano. Essa expansão de linhas, não é observada na realidade fática.

Visando atender o crescimento da demanda de passageiros, ao longo do tempo, a Lei Municipal nº 922/2010, que dispõe acerca da organização dos serviços de Transporte Coletivo de Passageiros determina em seu artigo 5º que o serviço de transporte coletivo público de passageiros no Município de Porto Seguro obedecerá a *"Universalidade e Socialização do serviço público, devendo servir ao conjunto da população urbana e rural, assegurando acesso do serviço a todos os que dele necessitem, inclusive às populações mais carentes e de baixa renda."*

O artigo 6º da referida Lei Municipal prevê que *"o planejamento do sistema de transporte coletivo público será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis, e atenderá ao interesse coletivo, obedecendo às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico."* A Lei Municipal determina ainda que *o serviço público deve ser planejado de modo a alcançar capilaridade e assegurar a socialização do atendimento.*

Apesar da previsão contida em lei, e no contrato, não observamos a devida expansão das linhas. E, segundo as oitivas realizadas pela Comissão, nunca foram solicitadas pela gestão a expansão de novas linhas para as empresas concessionárias. A importância no atendimento de novas linhas é tamanha, que mesmo em casos de inviabilidade econômica, para que seja mantida a tarifa em valores compatíveis com a realidade social e financeira de estudantes e moradores da zona rural, a Lei nº 922/2010 prevê, em seu artigo 8º que *"poderá o Poder Público utilizar de mecanismos de financiamento internos ou externos à concessão a financiar ou subsidiar a operação do serviço em regiões cuja densidade demográfica não viabilize economicamente o custeio do serviço a preço de tarifa módico"*.

Apesar da previsão contida em lei, e no contrato, não observamos a devida expansão das linhas. E, segundo as oitivas realizadas pela Comissão, nunca foram solicitadas pela gestão a expansão de novas linhas para as empresas concessionárias.

Diversos bairros da cidade que se formaram nos últimos anos, como os bairros do Paraguai, Porto Alegre, Agrovila, e nos distritos do litoral sul do Município como

dos usuários. 2. Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade da TARIFA.

É notório o descumprimento do caráter de eficiência previsto no contrato, bem como das metas de universalização do serviço prestado, diante das constantes notícias veiculadas na mídia local, acerca do péssimo estado de conservação dos veículos utilizados na prestação do serviço que além de gerar transtornos com atrasos colocam em risco a segurança dos usuários do serviço.

Tudo isso atestado também pelas oitivas dos representantes da população nas reuniões realizadas pela Comissão que relataram os mais diversos problemas nos ônibus da cidade, tais como a má conservação dos veículos, falta de veículos, horários desfasados, alto custo das passagens, burocracia para conseguir o passe livre para pessoas com deficiência, superlotação, ônibus sucateados e falta de segurança.

A prefeitura Municipal de Porto Seguro, por sua vez, também descumpre o contrato em sua função fiscalizatória, uma vez que, conforme previsto na Cláusula XIX, do item 4, alínea "b", compete a prefeitura "prover a fiscalização e controle constante e permanente acerca da prestação do serviço", devendo aplicar as penalidades legais, visando zelar pela boa qualidade do serviço.

A Comissão, apesar dos trabalhos realizados durante os meses, não conseguiu concluir a quem se atribui a responsabilidade pela fiscalização do contrato, revelando o descaso da gestão pública municipal com o serviço público em questão, que vem acarretando prejuízos de natureza anímica à população.

Sobre a expansão das linhas, a Cláusula VI, item 3 e 4 do Contrato nº 204/2011, firmado entre a Prefeitura de Porto Seguro, e o Consórcio Porto Seguro, estabelece que a adequação ao longo do prazo da concessão às especificações operacionais do serviço de Transporte Público de Passageiros (itinerário, frequência e frota das linhas) serão adequadas às necessidades de melhor atendimento da população, do



Há o cometimento de crime de prevaricação, previsto no Art. 319 do CP, por parte dos funcionários públicos responsáveis pelo sistema de transporte público.

Cabe à gestão pública municipal a gestão e fiscalização do transporte coletivo urbano, ainda que em regime de concessão pública.

A legislação municipal estabelece, por meio da Lei 1685/2021, a competência da Diretoria de Regulação de Transportes pela gerência dos planos e projetos de Transportes. As atividades a serem exercidas pela Diretoria são: “desenvolver planos e projetos para o Sistema de Transporte Urbano”; “Subsidiar o processo de avaliação econômica do Sistema de Transporte Urbano, envolvendo a avaliação da política tarifária”; “articular-se com outras unidades, órgãos e entidades afins visando ao gerenciamento do Sistema de Transporte Urbano”, “avaliar o desempenho do Sistema de Transporte Urbano, propondo ações para sua melhoria”, “analisar os possíveis impactos gerados por projetos no Sistema de Transporte Urbano”, “fornecer subsídios para a elaboração de planos e projetos para o Sistema de Transporte”, “desenvolver estudos para subsidiar o planejamento e racionalização dos custos dos serviços públicos concedidos”, “desenvolver metodologia de pesquisa para avaliação dos serviços, bem como para subsidiar o planejamento e racionalização dos custos e melhorias da qualidade desses serviços”, “realizar diagnósticos sobre o Sistema de Transportes Público, mapeando as necessidades de melhoria”, “identificar e organizar informações pertinentes à elaboração de estudos para melhoria do Sistema de Transportes Público”, “subsidiar, com informações, a Diretoria, nas decisões sobre revisão e reajuste das tarifas dos serviços públicos regulados”, “definir e estabelecer parâmetros e critérios para revisão tarifária dos serviços públicos regulados”, “elaborar e propor estudos visando a modernização de modelos tarifários para serviços públicos”, “elaborar projetos de viabilidade técnica, econômica e financeira, procedendo à avaliação sócio-ambiental”, “identificar as fontes de financiamento”, “monitorar o processo de análise e aprovação dos projetos Cadastro Organizacional na Prefeitura de Porto Seguro junto às instituições envolvidas”, “articular-se com as diversas esferas de governo visando assegurar a análise e aprovação dos projetos”.



Trancosinho, Xandó e Maria Viúva, em Trancoso, e no distrito de Arraial d'Ajuda, Alto do Vilas, Pedra Azul e parte Vilas do Arraial, não foram contemplados com novas linhas de transporte. O transporte para os distritos de Itaporanga e Nova Caraíva também sofrem com as poucas linhas oferecidas, com valores elevados.

Houve ainda claro descumprimento do contrato nº 204/2011, uma vez que não houve a construção do "Terminal de Integração do Sistema de Transporte Público". O contrato determina em sua alínea "c", do item 4, da CLÁUSULA VI, que seja realizada a **"a construção, conservação, manutenção, administração, exploração comercial e publicitária do Terminal de Integração do Sistema de Transporte Público Coletivo da Sede do Município de Porto Seguro, localizado no imóvel delimitado conforme as especificações definidas nos Anexos do edital, especialmente no Anexo II;"**

Ocorre que, mesmo determinando que **"a construção do terminal de integração a que se refere a alínea "c", do item 4, da CLÁUSULA VI do presente contrato, deverá ser concluída no prazo máximo de 10 (dez) meses, a contar da data de assinatura do contrato de concessão, devendo a operação do referido terminal ser iniciada até o mencionado prazo"**, até a data de conclusão do presente relatório, o referido Terminal não se encontra em operação.

### 11.3. Dos crimes cometidos

Esta Comissão Parlamentar de Inquérito apurou, a partir da análise documental e dos depoimentos, o cometimento de crimes graves que contribuíram para a piora significativa do sistema de transporte público da cidade de Porto Seguro.

Os crimes vêm sendo cometidos desde os anos iniciais da relação de concessão no que tange à prevaricação, já que o Poder Executivo, através das suas secretarias competentes, têm deixado de exercer seu papel fiscalizador, previsto na lei e no contrato, bem como praticando atos de ofício contra a disposição expressa de lei.



A situação se agrava ano a ano com a permissão, ainda que de forma omissiva, de um sistema alternativo e/ou clandestino de transporte. Várias são as razões da irregularidade destas permissões:

1. O Código de Trânsito Brasileiro proíbe o transporte de passageiros em veículos inadequados, como os carros de passeio, ferindo o art. 231 do CTB, pois coloca em risco a segurança do trânsito;
2. O contrato de concessão com as empresas estabelece cláusula de exclusividade na operação do serviço de transporte coletivo de passageiros;
3. Ainda que com veículos regulares, é condição indispensável a existência de lei municipal autorizativa;
4. Qualquer autorização para o transporte coletivo de passageiros por terceiros, para não ferir o contrato de concessão, deveria cobrir apenas linhas e horários não atendidos pelas concessionárias, como transporte complementar, após manifestação expressa das empresas da impossibilidade de atendimento;
5. O Ministério Público, em 2017, já propôs Ação Civil Pública, visando coibir a concessão das autorizações e mesmo assim o Poder Executivo seguiu concedendo;

A concessão das autorizações de transporte alternativo sem permissão legal e em total desacordo com o que determina o CTB e os contratos de concessão de transporte coletivo vão além do simples cometimento do crime de prevaricação, mas configuram ainda crime de corrupção.

Afinal, há, de forma reiterada e visando benefícios para si e para terceiros, a concessão das autorizações, que se intensificam em ano eleitoral. De acordo com o depoimento do responsável pela autarquia de trânsito municipal, houve em 2024 a concessão de 150 novas autorizações de transporte alternativo, mesmo sem nenhum embasamento.

Há, ainda, a omissão por parte do Poder Público na fiscalização da qualidade e estado de conservação dos ônibus, já que ao longo de toda a relação contratual não



A Diretoria de Regulação de Transportes se omitiu das responsabilidades previstas em lei, uma vez que não foram constatadas a execução de absolutamente nenhuma das ações previstas em Lei.

Conforme observamos ainda na Lei nº 1685/21, em seu artigo 34, a Diretoria de Regulação de Transportes, responsável pelas atividades de gerência de Planos e Projetos de Transportes, está subordinada à Secretaria de Trânsito, Transportes, Segurança e Defesa Civil - STSDC. Porém, em ofício nº 2-067/2023, datado de 22 de setembro de 2023, apresentado pelo Secretário Valter Serpa de Oliveira Filho, em resposta à denúncia apresentada junto a Ouvidoria do Município, (NUP. 02977.2022.000924-62) o mesmo alega que, com a reforma recente da Estrutura Organizacional da Prefeitura Municipal de Porto Seguro, a citada Superintendência passou a figurar na estrutura da Secretaria que tem à frente o secretário Luciano”.

Ocorre que a publicação da Lei nº 1.900/23, de 20 de junho de 2023 de fato alterou a Lei Municipal nº 1685/21, porém em momento algum houve alteração das competências ou da subordinação da Diretoria de Regulação de Transportes. Porém, ainda que considerarmos as alterações da Lei nº 1685/21 ocorridas com a publicação da Lei nº 1.900/23, as responsabilidades da Secretaria de Trânsito, Transportes, Segurança e Defesa Civil se mantiveram no período compreendido entre as alterações das referidas leis municipais..

Entretanto, o que se percebe é que não houve por parte do Poder Executivo nenhuma ação efetiva que garantisse o adequado cumprimento do contrato. Tanto nos depoimentos dos representantes das empresas quanto no depoimento dos secretários municipais ficou claro que não houve nenhuma ação ao longo de anos que buscasse a melhora ou adequação do serviço.

Há um longo histórico de omissão por parte da gestão pública municipal que transpõe a atual gestão e alcança períodos bem próximos da própria assinatura do contrato de concessão. Nos registros documentais apresentados pelas empresas, há a comunicação reiterada de ausência de fiscalização do transporte alternativo/complementar, bem como do transporte clandestino.



#### 11.4. Da possibilidade de subsídio do serviço de transporte

De acordo com a oitiva dos depoimentos dos representantes de ambas as empresas de transporte coletivo de passageiros, os custos operacionais atuais superam em muitos meses a receita e causam desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Além do aumento dos custos, de acordo com as empresas, houve uma redução significativa também no número de usuários do sistema, em especial pela migração para os sistemas alternativos e irregulares de transporte.

Entretanto, não existem números por parte da gestão pública municipal que possam ser usados para confrontar as afirmações das empresas e avaliar, no momento, se há a necessidade de implementação de subsídio do transporte coletivo de passageiros.

O que se observa pelo país é que a possibilidade de subsídio do transporte é uma realidade em centenas de municípios. Segundo dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), atualizados neste mês de janeiro de 2024, já são mais de 300 municípios com subsídio na tarifa.

Deste número, pelo menos 111 municípios do país aplicam a modalidade de subsídio total da tarifa, no que chamam de "Sistema Tarifa Zero" que cobre por completo o valor do transporte, sendo gratuito para sua utilização pela população.

Sem dados confiáveis e definitivos sobre a relação entre a tarifa praticada e o custeio da operação com qualidade e eficiência, é fundamental que o município realize estudos e auditorias capazes de apontar a possibilidade e necessidade de implementação de subsídio na tarifa e, em especial, seja avaliado também uma fonte de custeio.

Mais ainda, com os benefícios do "Sistema Tarifa Zero", como o aumento no número de usuários do transporte coletivo, diminuição dos índices de poluição atmosférica, diminuição do trânsito de veículos particulares, aumento da circulação da população



21

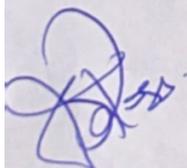
houve por parte do poder concedente nenhuma ação documentalmente comprovada de vistoria.

Mesmo na oitiva dos secretários foi possível verificar que nenhum deles atuou ao longo da gestão para realizar qualquer fiscalização na qualidade do estado de conservação dos ônibus, mesmo com as inúmeras irregularidades e acidentes ocorridos.

A vistoria dos veículos ficou, ocasionalmente, por conta das próprias empresas, mostrando-se ineficiente e colocando em risco a população atendida.

Assim, por determinação legal, ficam assim estabelecidas as responsabilidades de fiscalização dos contratos de concessão:

1. Do Secretário de Serviços Públicos - Sr. Luciano Alves - de acordo com a Lei 1.900/2021, ficava a responsabilidade de Supervisionar as atividades desenvolvidas no terminal rodoviário do Município e outros equipamentos pertinentes conforme autorizações expedidas, Fiscalizar e Controlar os Serviços Públicos de competência direta ou de utilidade pública concedidos ou permitidos pelo município, incluindo o transporte público de passageiros, realizar as autuações e apreensões de acordo com a legislação em vigor, incluindo a apreensão de veículos de transporte público em mau estado de conservação, e realizar as autuações conforme a legislação em vigor.
2. Do Secretário Municipal de Mobilidade, Segurança e Defesa Civil, Sr. Valter Serpa - De acordo com a Lei 1.685/2021, ficava a ele sob sua responsabilidade a atuação da Diretoria de Regulação de Transportes Gerência de Planos e Projetos de Transportes, que se omitiu de suas responsabilidades;



e conseqüentemente da economia, diminuição dos custos empresariais, dentre tantos outros, cabe à gestão pública avaliar a possibilidade de sua implementação, o que, inclusive, poderia colaborar para a solução do sistema de transporte irregular e alternativo, transformando o sistema público de transporte coletivo em um sistema mais atrativo economicamente.

#### **11.5. Do modal de transporte alternativo ou paralelo**

Um dos principais problemas identificados por esta Comissão Parlamentar de Inquérito está na existência descontrolada e sem planejamento de um sistema paralelo de transporte público no Município de Porto Seguro.

Centenas de veículos de passeio realizam o transporte regular de passageiros, cobrem linhas, cobram tarifa e geram concorrência com o sistema regular prestado pelos ônibus.

É preciso estruturar este sistema de uma melhor forma, garantindo que o transporte alternativo opere de forma adequada, com maior fiscalização e a regulamentação adequada para operação deste modelo de transporte, autorizado por meio de Lei no Município.

A operação do transporte alternativo não justifica o sucateamento do transporte público municipal nos moldes do que vem ocorrendo há anos no Município, no entanto, a sua falta de fiscalização adequada gera impacto considerável na mobilidade urbana e por isso deve ser considerada nos trabalhos desta Comissão.

Nessa toada, sugere-se que o Poder Executivo, responsável pelas autorizações do transporte alternativo, instrua requisitos específicos para as autorizações, considerando principalmente a quantidade de veículos que podem operar, evitando que ocorra a circulação de carros trabalhando de forma clandestina, evitando a concorrência desleal entre as empresas concessionárias os titulares das permissões para operar o transporte alternativo.



O que cabe para nós na presente comissão é afirmar o óbvio, que o sistema da forma como é operado hoje é ineficiente e até perigoso para os usuários e demanda os ajustes necessários com o escopo de que o transporte público municipal seja o mais efetivo e eficaz para a população.

#### **11.6. Das novas tecnologias**

O sistema de transporte público da cidade de Porto Seguro guarda características semelhantes aos sistemas das décadas de 1980 e 1990. Ônibus simples, sem nenhuma tecnologia ou conectividade, ausência de comunicação com a população, falta de informação e monitoramento por parte do poder público.

São inúmeras as boas práticas pelo país que mostram sistemas de transporte público exitosos, com uso de tecnologia adequada, que aprimoram o serviço para o usuário e para o poder público. Por isso, apresentamos aqui algumas sugestões a serem avaliadas pelo Poder Executivo:

- a) A instalação de sistema de monitoramento em tempo real - GPS em todos os veículos;
- b) A inclusão no contrato de licitação da criação, sob responsabilidade e custeio das próprias empresas, de uma Central de Monitoramento. Nesta Central de Monitoramento, haveria acompanhamento em tempo real de todos os ônibus com GPS, sendo possível aferir, de imediato, o cumprimento de horário, a rota adequada e as condições de tráfego;
- c) A criação de um aplicativo que permita o acompanhamento das mesmas informações, em especial com cálculo de tempo para a chegada do ônibus nos pontos de embarque, garantindo pontualidade e planejamento por parte da população;
- d) Ar condicionado, wifi e carregador USB e USB-C para celulares em todos os veículos;



- e) Sensores, câmeras, sistemas de comunicação sem fio, sistemas de assistência ao motorista e inteligência artificial podem equipar os veículos, tornando-os mais competentes do que os ônibus convencionais;
- f) Caso não seja implementado um sistema Tarifa Zero, a utilização de sistema de bilhetagem única permitindo usufruir de mais de um transporte pagando apenas uma tarifa, em especial integrando os modais de transporte como ônibus e balsas.

### **11.7. Da criação de uma Agência Reguladora Municipal**

Um dos principais problemas identificados foi a ausência total de fiscalização e monitoramento do serviço público de transporte coletivo do município de Porto Seguro por parte da gestão municipal.

Nem a Secretaria de Serviços Públicos, nem a Secretaria de Mobilidade, tampouco a autarquia PORTRAN, segundo depoimento de seus representantes, possui competência ou setor que faça o trabalho de fiscalização e monitoramento do sistema de transporte.

Por isso, é fundamental que o Poder Executivo crie um setor e nomeie profissionais responsáveis por gerir o sistema público de transporte, de forma independente das empresas, garantindo o interesse público na prestação de serviços e servindo como intermediário entre os anseios da população e as concessionárias.

Este setor inclusive que precisa ser responsável pela análise e monitoramento da criação de novas linhas e horários, fiscalização dos ônibus, atuação na Central de Monitoramento sugerida no tópico anterior.

Um outro ponto fundamental que precisa ficar a cargo da gestão pública é a definição da política municipal de descontos e passe livre, não podendo ficar a cargo das concessionárias.



25

É o poder público que precisa fazer a análise do preenchimento dos requisitos legais estabelecidos e a competente concessão do benefício, através de um sistema informatizado, simples e eficiente.

Estudantes, pessoas com deficiência, idosos, dentre tantos outros beneficiários precisam atualmente passar por um enorme constrangimento para obtenção do benefício garantido em lei. As concessionárias criam inúmeros obstáculos para a concessão dos benefícios, dificultando a vida do cidadão.

Portanto, é fundamental que o Poder Executivo analise de forma pormenorizada a implementação de um setor ou agência reguladora que possua competência e pessoal para execução e implementação de um sistema de transporte adequado e eficiente.

#### **11.8. Do Conselho Municipal de Mobilidade**

Outro fator fundamental que não tem sido observado pelo Poder Executivo é a necessidade da participação da população no planejamento da cidade. O transporte público, como um dos serviços mais importantes do município, não pode ser pensado apenas pelas concessionárias, que buscam o lucro na sua atuação, ou algum funcionário público, por mais capacitado que seja.

A participação da população no planejamento e gestão democrática da cidade está previsto no Estatuto da Cidade (Lei 10257/01) e precisa ser observada pelo Poder Executivo.

É necessário que seja criado o Conselho Municipal de Mobilidade, com representantes de diferentes segmentos sociais e localidades, garantindo amplo debate na implementação das políticas públicas de transporte.

Há a necessidade imperiosa também de ouvir representantes de todos os distritos, povoados, territórios indígenas e periferias, para que o município de Porto Seguro, que possui características geográficas complexas, possa ser coberto por um eficiente sistema de transporte público.



26

## 12. Dos Encaminhamentos/ Sugestões da Comissão Parlamentar de Inquérito

Após o desenvolvimento dos trabalhos desta Comissão Parlamentar de Inquérito, dos depoimentos colhidos, da análise dos documentos, das oitivas realizadas durante seu período de funcionamento, apontam os parlamentares os seguintes encaminhamentos para os órgãos de controle e autoridades públicas.

- a) Sugerir a criação de grupo de trabalho na Câmara Municipal para elaboração de Projeto de Lei que estabeleça novos parâmetros concorrenciais para o transporte coletivo de passageiros por ônibus no município, incluindo prazo máximo não superior a 10 anos; a divisão dos objetos de concessão em elementos modulares, tais como o fornecimento de frota, o aluguel de garagens, a operação do transporte coletivo propriamente dita; além de outras medidas para ampliação da concorrência;
- b) Remeter cópia do relatório ao Tribunal de Contas dos Municípios do Estado da Bahia;
- c) Recomendar a elaboração de nova concorrência para concessão dos serviços de transporte coletivo público de passageiros, tendo em vista inúmeros vícios apontados na concorrência nº 002/2011.
- d) Recomendar ao Poder Executivo a imediata revisão contratual, tendo em vista os inúmeros descumprimentos do contrato exaustivamente apontadas nesse relatório;
- e) Recomendar ao Ministério Público do Estado da Bahia que investigue, a partir das informações obtidas na presente CPI, o cometimento de crimes de prevaricação e corrupção por parte dos funcionários públicos na gestão do transporte público da cidade de Porto Seguro.
- f) Seja avaliada pelo Poder Executivo, por meio idôneo e através de auditoria, a possibilidade de implementação de subsídio na operação do transporte público municipal, podendo ser parcial ou total, com a implementação de um transporte "Tarifa Zero", conforme já operado de forma exitosa em mais de 110 municípios do país.
- g) Seja criado por parte do Poder Executivo, após estudos técnicos e levantamento de dados de forma completa e profunda, um Plano Municipal

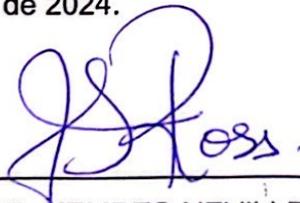


27

de Mobilidade Urbana Sustentável, com foco no pedestre, na mobilidade ativa e no transporte coletivo urbano com os ônibus, garantindo uma cidade mais inclusiva e menos desigual;

- h) Seja restabelecida pelo Poder Executivo a regularidade do transporte público coletivo do município, com a cassação das autorizações do transporte alternativo sem permissão legal, a ampliação da fiscalização de modo a coibir a ação clandestina do transporte alternativo e estudos amplos e completos para avaliar sua necessidade e adequação;
- i) Sejam inseridas na lógica contratual do transporte público novas tecnologias que garantam um sistema de transporte mais dinâmico, seguro e digital. Sistemas de monitoramento em tempo real de cada veículo com GPS, a conexão direta com smartphones e aplicativos de monitoramento, redes de wifi gratuita em todos os veículos, carregadores de celular com conexão USB/USB-C em todos os veículos, criação de uma central de monitoramento para o Poder Executivo com relatórios diários;
- j) Seja criado um órgão específico de regulação do transporte público municipal, que seja responsável por emissão dos passes de gratuidade e descontos (idosos, estudantes, pessoas com deficiência, etc), já que hoje essa definição fica por parte das empresas, prejudicando o interesse público na tomada de decisão;
- k) Que este mesmo órgão regulatório seja responsável pela análise de viabilidade de novas linhas e horários, já que hoje essa definição fica por parte das empresas, prejudicando o interesse público na tomada de decisão;
- l) Seja criado de fato o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, estabelecido pela Lei 1.120/2013, para acompanhamento de todas as políticas públicas referentes à mobilidade urbana do município;

Porto Seguro, 17 de junho de 2024.



RELATOR: KEMPES NEVILLE SIMÕES ROSA

## Anexos

1. Cópia do Requerimento nº 038/2024;
2. Cópia do Requerimento nº 57/2024
3. Análise inicial do contrato que embasou o Requerimento da CPI;
4. Atas das Reuniões;
5. Lei Municipal nº 922/2010;
6. Lei Municipal nº 1709/21;
7. Decreto Municipal nº 14.267/22
8. Decreto Municipal nº 1640/22

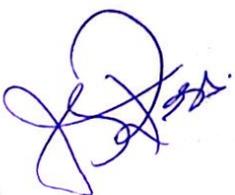
## Anexos

1. Cópia do Requerimento nº 038/2024;
2. Cópia do Requerimento nº 57/2024
3. Análise inicial do contrato que embasou o Requerimento da CPI;
4. Atas das Reuniões;
5. Lei Municipal nº 922/2010;
6. Lei Municipal nº 1709/21;
7. Decreto Municipal nº 14.267/22
8. Decreto Municipal nº 1640/22

29

## Anexos

1. Cópia do Requerimento nº 038/2024;
2. Cópia do Requerimento nº 57/2024
3. Análise inicial do contrato que embasou o Requerimento da CPI;
4. Atas das Reuniões;
5. Lei Municipal nº 922/2010;
6. Lei Municipal nº 1709/21;
7. Decreto Municipal nº 14.267/22
8. Decreto Municipal nº 1640/22



29