



CÂMARA MUNICIPAL DE NOVO HAMBURGO

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

RELATÓRIO

Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) com o objetivo de investigar os problemas enfrentados no transporte público municipal.

Novo Hamburgo, 30 de setembro de 2024.

O Poder Legislativo de Novo Hamburgo, em virtude do Requerimento n.º 659/2024, de 16 de maio de 2024, instaurou Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) em 23 de maio de 2024. O inquérito tem como objeto “investigar os problemas relacionados ao transporte público municipal”, consistentes em “recorrentes atrasos, suspensões de serviços, utilização de veículos aquém das qualidades anunciadas e à ineficiência geral do referido serviço público”.

Foram eleitos para a CPI como presidente, Vereador Inspetor Luz, como secretário, Vereador Ênio Brizola, e como relator, Vereador Raizer Ferreira. Os trabalhos da comissão se desenvolveram ao longo de 5 meses, produzindo vasta quantidade de documentos que integram o processo administrativo. A comissão ainda ouviu dezenas de testemunhas e investigados. Foram ouvidos (i) representantes da comunidade, senhoras Anita Terezinha Pellenz, Adriana Petry, Vandrei Regina Wollmer, Maria Elena Machado de Oliveira, Maria Emília Cardoso Machado e senhor Aldemir Candia da Silva Lucas Oliveira Alves, (ii) a Secretária do Desenvolvimento Urbano e da Habitação, senhora Roberta de Oliveira Gomes, (iii) o diretor da concessionária, senhor Rodrigo Corleto Hoelzl, (iv) o então Diretor de Transporte Público, senhor Leandro de Bortoli, (v) o diretor-presidente da COMUR, senhor Diego Martinez, (vi) o diretor administrativo financeiro da COMUR, Gustavo Zott, (vii) o ex-diretor administrativo financeiro da COMUR, Senhor Joel Antônio da Silva Gross, o advogado da COMUR, senhor Fabio Tomaziak, (viii) o ex diretor-presidente da COMUR, senhor Paulo Roberto Kopschina, (ix) a presidente do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria do Calçado, senhora Jaqueline Odete Erthal, e a presidente do Sindicato dos Trabalhadores no Comércio de Novo Hamburgo, senhora Maria Cristina Mendes.

Afinal, o relator solicitou a prorrogação do prazo da comissão por 15 dias.

É o relatório.

1 Histórico da licitação

O Município de Novo Hamburgo inaugurou licitação na modalidade concorrência, do tipo menor valor da tarifa, publicando o edital do certame em 5 de abril de 2022. A finalidade do processo licitatório era a seleção de empresa ou consórcio de

empresas para a concessão do serviço de transporte público coletivo (TPC), modal rodoviário, do Município de Novo Hamburgo.

Duas empresas participaram do certame licitatório, sendo declarada vencedora a empresa Viação Santa Clara Ltda. O consórcio de empresas denominado Consórcio Novoh BRT, composto pela empresa líder Auto Viação Antonina Ltda e a consorciada Melissa Transportes e Turismo Ltda foi declarado inabilitado.

Contudo, a licitação apresentou alguns percalços durante seu desenvolvimento.

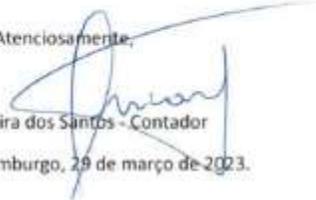
A comissão de licitação decidiu solicitar parecer jurídico junto à Procuradoria Geral do Município para fins de análise quanto ao indício de conluio (página 357). Isso porque houve somente a entrega da documentação de escoima pela segunda proposta mais vantajosa. Também foi constatado que as licitantes possuíam o mesmo administrador.

Conforme as atas do processo de licitação, a empresa Viação Santa Clara não atingiu índices financeiros em um primeiro momento, apresentando a contabilidade do ano de 2021. Vejamos:

Conforme tabela anexa, em relação ao índice de liquidez geral, as empresas não atingiram o índice mínimo exigido pelo edital pelos motivos expostos acima.

Contudo, segue para sua apreciação,

Atenciosamente,


Luiz Pereira dos Santos - Contador

Novo Hamburgo, 29 de março de 2023.

Contudo, foi permitido à empresa complementar a documentação necessária, processo conhecido como “escoima”. A documentação apresentada foi do ano seguinte (2022), não se referindo mais ao exercício primeiramente apresentado pela empresa (e que não atingia os índices estabelecidos no edital).

Em seguida, depois da análise de toda a documentação, a comissão de licitação resolveu declarar o certame como “fracassado”. A comissão de licitações expõe que “diante de todo ocorrido e devidamente relatado, mas principalmente considerando as

análises ao meandro de cada um dos 02 (dois) Pareceres Jurídicos retrocitados e que compõem o histórico analítico do processo, esta CPL não encontra subsídios que embasam com propriedade a manutenção do certame, sob pena de ferir-se os princípios das Licitações e da Administração Pública”. Vejamos (página 359):

CONSÓRCIO NOVOH BRT (...)”. Diante de todo o ocorrido e devidamente relatado, mas principalmente considerando as análises ao meandro de cada um dos 02 (dois) Pareceres Jurídicos retrocitados e que compõem o histórico analítico do processo, esta CPL não encontra subsídios que embasem com propriedade a



Prefeitura Municipal de Novo Hamburgo
Estado do Rio Grande do Sul
Secretaria Municipal de Administração – SEMAD
Diretoria de Compras e Licitações – DCL

manutenção do certame, sob pena de ferir-se os princípios das Licitações e da Administração Pública. E entendendo que o prejuízo legal, jurídico e administrativo por sua manutenção seja deliberadamente superior ao seu fracasso, decide então por declará-lo **FRACASSADO**. A Comissão Especial de licitações abre o prazo de cinco (05) dias úteis para interposição de recursos quanto a decisão de **FRACASSO** para as empresas, conforme exposto anteriormente. As empresas serão notificadas através de ofício (por e-mail) quanto a abertura dos prazos. Nada mais havendo a constar, é lavrada a presente Ata que após lida vai assinada pelos presentes.

Isso porque, conforme dito, durante a licitação não houve prova de suficiência financeira das licitantes e possibilidade de conluio entre os licitantes. Não obstante, as empresas interessadas interpuseram recurso administrativo que, submetido ao jurídico da prefeitura, retornou com parecer opinativo para acatar as razões expostas pelos recorrentes e habilitar a empresa Viação Santa Clara.

2 Problemas na operação do sistema

A vencedora iniciou a prestação de serviços em 27 de abril de 2024. Logo no início da operação houve gravíssimos problemas operacionais. Os principais foram atrasos recorrentes dos ônibus, alterações inadvertidas de horários e trajetos de linhas e veículos em mau estado de conservação.

Esses problemas foram evidenciados por diversas testemunhas ao longo da instrução. Vejamos o depoimento da testemunha Maria Machado de Oliveira, que sintetiza a indignação dos usuários e a dimensão das falhas na prestação:

Uma boa tarde a todos vocês, eu vim em nome da comunidade da cidade de Novo Hamburgo fazer uma queixa, um questionamento pedindo ajuda a todos vocês que eu acho que é aqui que eu vou ter que recorrer, tá? Por toda a população, porque a cidade de Novo Hamburgo tá exigindo isso, tá? Nós, os nossos ônibus, desde que começou não se cumpre grade de horário troca-se a grade de horário, a gente não pega mais o horário não é cumprido, tá? É atrasado por às vezes, atrasos de 2 horas, 1 hora, meia hora; às vezes faz dois horários de ônibus no mesmo lado lá pra Vila Diehl, Momberg; vai de dois ônibus um atrás do outro vazio; no horário que se precisa não tem ônibus. De manhã cedo às 7 da manhã eu venho pro centro, tem um ônibus que ele sai de lá da Vila Diehl no Momberg, ele sai 10 para 7 que é para ser 5 para; se o motorista já adianta 5 minuto ele vem entupido quando chega na metade do Kephass não tem mais lugar! As pessoas vem que nem sardinha! 150 pessoas dentro de um ônibus e a porta às vezes aberta, porque não tem, a porta não fecha! Ela tá estragada, porque, porque, reformaram os ônibus velhos da Hamburguesa e colocaram para nós usar e a população, vê a população anda, anda de ônibus é os mesmos ônibus que eles pintaram de amarelo e largaram para nós andar, aí o povo briga dentro dos ônibus querem que o motorista venha e deixa o povo. Não tem como deixar o povo, porque todos precisam mas todos chega atrasado no horário no trabalho os alunos da escola não tão conseguindo chegar, porque é tudo o mesmo horário tem que ter um horário 20 para 7 da manhã para trazer os alunos pra escola e ninguém escuta, a gente reclama, mas não tá tendo essa ajuda é obrigatório ter esse horário de ônibus pro povo. Outra reclamação tem paradas que não tem placa a o povo mora na vila a a vida toda não foi botado placa que tem parada de ônibus e os motoristas param esses motoristas tem que não querem parar o povo ataca eles não querem parar que não tem placa mas é a prefeitura que tem que colocar placa que não existe o povo sabe a parada é ali mas não tem a placa indicando aí o motorista é novo ele não quer parar ele deixa o povo ali e vai embora é outra reclamação aí briga briga dentro do ônibus briga com motorista tem motorista que não tá preparado para dirigir os ônibus que a gente sabe a gente anda nos ônibus a gente vê tem motorista eu não fui assim ninguém foi mal educado comigo até agora porque eu procuro ser educada

com eles também mas tem gente que que eles são mal educados é complicado andar com o povo mas o povo tá revoltado porque a cidade de Novo Hamburgo regrediu e tá regredindo dia após dia nós estamos na situação assim ó de van a van vai ali no ponto do ônibus aí o motorista tá que nem eu era quando criança ele desde da vã e grita esse ônibus vai para Pedreira pro Momborg pra Vila Diehl sabe vocês não não tem a noção do que a gente tá passando mas é isso que tá acontecendo nós regredimos na minha época de crianças fazia isso hoje tá se acontecendo a gente brinca a gente ri para levar na brincadeira com eles porque nem eles eles estão passando o trabalho junto com nós e ninguém tá resolvendo isso então eu me disponibilizei para fazer isso porque como eu tinha (inaudível) eu disse pra pastora vereadora Lourdes que eu viria fazer essa reclamação que eu sei que já teve uma passeata ali no Adão e não deu em nada as crianças chegam atrasadas no Pascoaline direto e os ônibus nossos hoje dava para brincar de roda dentro do ônibus tem um espaço que eles tiraram os ferros eles mudaram todo nós podemos brincar de roda dentro do ônibus não tem nem onde se segurar eu sou uma pessoa idosa eu sei que eu sou uma pessoa idosa se eu entro e o motorista não ficar esperando eu vou cair porque aquele espaço não tem onde nem nós se agarrar eu ainda sou mais alta pego em cima mas os que são baixinho gente a coisa tá feia não tá a gente não tá brincando vocês todos andam de carro ninguém anda de ônibus, vocês tem que ver a situação nossa isto é uma vergonha eu nunca vi uma cidade eu me criei na cidade de Novo Hamburgo isso aqui tá uma vergonha a população cresce e a cidade parou e quem é que tem que ajudar nós quem é é quem nós botamos aqui dentro todos vocês não é meia dúzia é todos porque todos dependem do povo sabe olham para dentro de vocês a situação que nós estamos passando isso é triste eu ter que sair da minha casa e ter que vir aqui falar isso e muitos ainda levam na brincadeira porque a coisa não é brincadeira é sério isso gente e muito sério e triste ainda para nós acredito que eu falei assim ó o máximo que precisava para hoje e eu espero que não leve na brincadeira porque eu sei que eu sou uma pessoa idosa e eu vim fazer uma coisa aqui que muitos deveriam já ter feito e não fizeram porque estão brigando com os motorista brigando brigando xingando coitado não tem culpa ele tem que abrir a porta botar cadeirante para dentro a porta não fecha ele vai embora com a porta aberta [...] eu agradeço o tempinho que vocês me deram porque pelo certo eu poderia ter um tempo bem maior porque tem muita coisa a reclamar tá mas muito obrigada.

Não se descuida nessa análise das chuvas que produziram o desastre climático que assolou os gaúchos. Evidentemente, essa situação trouxe mais dificuldades à operação que já era desastrosa. O evento climático extremo, contudo, não foi a única causa dos problemas na operação do sistema de TPC. Passados os impactos dos temporais, os problemas na execução do serviço permanecem, estando evidenciado que não decorrem diretamente do evento climático, mas foram apenas agravados por ele. Os problemas, segundo apurado ao longo da investigação, são consequência do erro na previsão do edital na diminuição do número de veículos e cortes em linhas existentes, de deficiências de diagnóstico, planejamento e execução do sistema.

2.1 Falta de infraestrutura necessária

A principal causa, porque impacta de modo geral o funcionamento e a eficiência do sistema como um todo, é a inexecução das obras físicas essenciais para a chamada troncalização do sistema, notadamente a construção dos 5 microterminais previstos no projeto básico da licitação. Segundo o Guia Transporte Público Coletivo (TPC) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), geralmente

[...] as redes de TPC são compostas por linhas estruturais e alimentadoras, onde as linhas estruturais (principais ou troncais) são receptoras da demanda captada pelas linhas de acessibilidade aos bairros (linhas alimentadoras). Forma-se, então, um sistema tronco-alimentado [...]. (p. 17)

Conforme o estudo do BNDES, as linhas alimentadoras são as linhas de circulação locais que efetuam o transporte nos bairros e conduzem os usuários às linhas troncais. As linhas troncais, ou principais, são aquelas que realizam o transporte entre regiões da cidade, permitindo ganho de eficiência do sistema ao conectar regiões de forma mais rápida e com veículos de maior capacidade de transporte. Sobre a importância desses sistema, estabelece o BNDES:

A alimentação realizada com veículos de menor capacidade e a troncalização realizada com sistemas de maior capacidade (baseados em ônibus ou trilhos) **permitem o aumento dos índices de ocupação veicular, isto é, a ocupação**

mais próxima à capacidade dos veículos, proporcionando racionalidade, com ganhos de economia de escala, e gerando menor custo por passageiro transportado.

E finaliza:

Nos sistemas que utilizam ônibus, a reestruturação da rede busca **racionalizar o número de linhas e os trajetos nos corredores em que as medidas de prioridade são implantadas. O objetivo é melhorar a regularidade da operação e garantir a oferta nos trechos e nos períodos de maior concentração da demanda, além de viabilizar maior cobertura territorial.**
(p. 18)

Contudo, embora previsto no projeto básico, documento que embasa a realização de toda a licitação do TPC, **nenhum dos 5 microterminais previstos foram executados pelo governo.**

Vejamos o que dispõe o termo de referência, elaborado pelo próprio governo:

A nova proposta operacional irá oferecer as três integrações:

- A **Integração Física** - realizada por meio do local onde ocorre o transbordo para troca de ônibus para dar continuidade da viagem. Atualmente existe o Terminal Central contando com 3 plataformas reformadas no ano de 2019. Novo Hamburgo implantará para o início da nova operação 5 micro terminais de transbordo e de integração física, mas esta também poderá ocorrer em qualquer ponto regulamentado para embarque e desembarque de passageiros (*parada de ônibus*).

Essas obras físicas, conforme disposto no projeto básico, devem ser executadas pelo município concedente. Contudo, os microterminais, essenciais para o transbordo e integração física do sistema, não foram construídos. A falta dessa integração inviabiliza a efetividade do sistema, porque diminui a eficiência ou até mesmo inviabiliza a adequada operação das linhas troncais e alimentadoras.

Assim, a inexistência da infraestrutura necessária para a operação do sistema está ocasionando sensível perda de eficiência do sistema de TPC, se é que o atual sistema pode ser chamado de tronco-alimentador, já que não há uma clara diferenciação entre as linhas alimentadoras e as troncais. Permanece, como há décadas, um sistema repleto de

linhas alimentadoras que desemboca em um único terminal central, situado no centro da cidade.

Não podemos esquecer que, pelas dimensões do município, é necessário um sistema de TPC que torne eficiente o transporte de passageiros e tenha capilaridade. Lamentavelmente, o governo perdeu a oportunidade de melhorar o sistema de TPC por meio de uma melhor infraestrutura e organização voltada para a eficiência. A estrutura jurídica e o prestador de serviços mudaram, mas o sistema não. Em síntese, o governo realizou a contratação do sistema, mas não construiu as melhorias necessárias para que ele funcionasse melhor, deixando para o prestador de serviço a responsabilidade pelo ganho de eficiência por meio da melhoria da operação.

Essa negligência faz com que sejam necessários mais recursos para operar o sistema, já que inviabiliza a operação de linhas mais robustas e com maior afluxo de passageiros. Em suma, mais ônibus são necessários para o transporte e eles circulam mais vazios. E isso se deve à grave inação do governo em construir a infraestrutura que, repito, ele mesmo se comprometeu a construir no projeto básico da licitação do sistema de TPC.

A consequência disso é a necessidade de maior número de ônibus e linhas e menor ocupação dos veículos. Porém, em vez de dotar o sistema com mais veículos para suprir as deficiências decorrentes das obras não entregues pelo governo, houve sua diminuição.

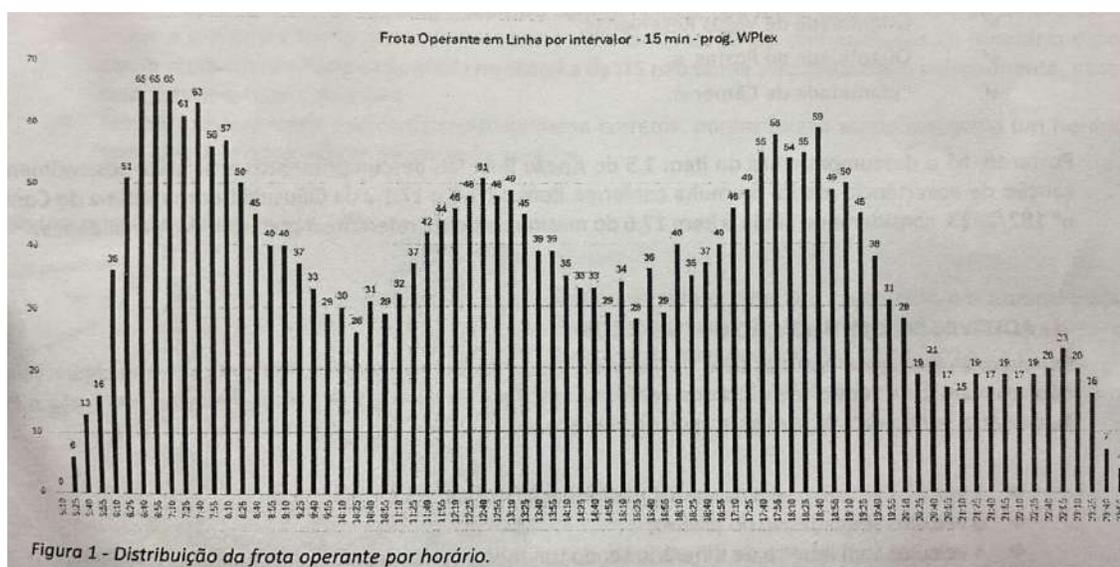
2.2 Número insuficiente de veículos

Além da falta da infraestrutura necessária para operar o sistema, houve grande diminuição do número de veículos desde o primeiro dia de circulação. Segundo o edital, havia previsão de uma frota total de 76 veículos, sendo destes 7 veículos reservas. Vejamos:

5.2. Proposta Operacional

Neste projeto foi estabelecida a frota total de **76 veículos**, sendo destes **07 veículos para a frota reserva**. Ocorrerá uma reestruturação do serviço que permitirá melhor utilização de todos os veículos e resultando um aumento na frota operante. Este ajuste se fez devido à retirada de algumas linhas que “sombreavam/sobrepunham” outras e ao mesmo tempo resultado dos meses afetados pela pandemia. Adequando os novos itinerários previstos no **Anexo I-A – Itinerários e Mapas da Rede de Transporte** – e a frota ideal prevista no **Anexo II-A – Especificações da Frota e Frota Necessária**, chegamos a quilometragem produtiva de 332 mil/km/mês.

Contudo, conforme demonstrou a investigação, havia muito menos veículos em operação que o necessário. De acordo com os autos do inquérito (página 342), é possível verificar a distribuição da frota operante. No gráfico, consta que entre os horários de 6h40 e 7h40, pico da manhã, consta que a empresa prestadora de serviços disponibilizou somente 53 veículos. Já no dia 3 de maio, tão somente 54 veículos. A necessidade do horário, contudo, era de, ao menos, 65 veículos. Vejamos:



Não se ignora que, nos primeiros momentos da operação, muitos motoristas deixaram de comparecer ao trabalho em decorrência de mudanças nas condições de trabalho, notadamente o fechamento do terminal utilizado pelos trabalhadores para a realização de refeições, necessidades fisiológicas e intervalos. A responsabilidade de

garantir a prestação do serviço, de qualquer forma, era da empresa, que deveria ter tomado providências para garantir o funcionamento do TPC.

Afinal, também devemos salientar o mau estado de conservação de alguns veículos. Conforme informado no processo (página 30), em 12 horas, 4 ônibus da nova concessionária de transporte “quebraram durante o percurso”. Essa situação ensejou inúmeras reclamações dos usuários do transporte público, questão amplamente divulgada na mídia.

A situação de estarem circulando menos ônibus que o devido levou a atrasos, alteração de trajetos e até mesmo cancelamento de linhas. Essas falhas de operação aconteceram sem nenhum tipo de aviso à comunidade, passando a ser rotina nos primeiros momentos da operação. Ainda, houve rodízio de motoristas, que foram trocados das linhas que estavam habituados a conduzir.

Essas alterações surpreenderam a população, já que foram implementados sem a adequada comunicação. Em virtude disso, diversas pessoas perderam viagens por desconhecer os novos trajetos que foram implementados pela prefeitura e as alterações de horários. Essa situação se verifica analisando as páginas 294 e 295 do processo, esquema detalhando a grade de horários da linha Aeroclube em 2022 e, depois, em 2024:

Contorno em 2022 - Aeroclube

AEROCLUBE

Itinerário:

Bairro: Octavio Oscar Mendes, Av. Intermunicipal, Av. Dos Municipios, Bruno Werner Storck, Ademir Grin, Angelo Provensano, São Leopoldo, Atenas, Icara, Victor Hugo Kunz, Domingos de Almeida, Bento Gonçalves, Paroba, 1º De Março, Topes, Soldanha Marinho, Frederico Link, José de Alencar, 25 de Julho, 5 de Abril. **Centro:** 1º de Março - Plataforma 1, Mogánhães Calvet, Julio De Costillhas, Victor Hugo Kunz, Renato Kaiser, Angelo Provensano, Ademir Grin, Bruno Werner Storck, Av. Dos Municipios, Av. Intermunicipal, Octavio Oscar Mendes.

Dias Úteis				Sábados		Domingos e Feriados	
BAIRRO		CENTRO		BAIRRO	CENTRO	BAIRRO	CENTRO
05:20	11:25 FL	06:35	16:15	06:00 FL	06:35 * FL	06:00	06:35 *
05:45 FL	12:00 FL	06:55	16:30	06:05 HR	07:00 * FL	06:05 HR	07:00 *
06:00	12:00 FL	07:10 FL	16:55	06:30 FL	07:55 FL	06:30	07:30 *
06:05 HR	12:30 FL	07:55	17:15 FL	07:05 * FL	08:55	07:05 *	08:30 *
06:15 FL	12:45 FL	08:55 FL	17:25 FL	07:25 * FL	09:40	07:25 *	09:35 *
06:20 FL	13:35 FL	09:40	17:40 FL	08:15	10:25	08:00	11:30 *
06:30 FL	14:30	10:25	17:55 FL	09:00	11:40 *	09:00	12:25 *
06:45 FL	15:30 FL	11:25	18:05 FL	09:45	12:25 *	10:00	13:10 *
07:00 FL	16:10 FL	12:00 FL	18:20 FL	11:00	13:10 *	11:55 *	14:10 *
07:15 FL	16:45 FL	12:25	18:45	11:55 * FL	13:40 * FL	12:55 *	15:10 *
07:30 FL	17:05 FL	12:40 FL	19:00	13:00 *	14:10 *	14:40 *	17:00
07:45 FL	17:40 FL	13:30 FL	19:10 FL	13:40 *	14:30 *	15:40 *	18:20 *
08:00 FL	18:00	14:30 FL	19:40	14:40 *	16:10 *	16:20	19:15 *
08:15 FL	18:30 FL	15:10	20:20 FL	15:30 *	17:10 *	18:00	20:10 *
09:00	19:00 FL	15:45	21:45	16:40 *	18:20 *	19:40 *	21:10 *
09:45	21:15 *		22:45	17:40	19:15 *		
10:45	22:10			18:05	19:40		
				19:00	20:10 *		
				19:45 *	21:10 *		
				21:40 *	22:10 *		
					22:45 *		

Observações:
 * Itinerário Marisol
 HR - Hospital Regina
 FL - Pela Rua Frederico Link

Contorno em 2024 - Aeroclube

133-1 - LULA - Residência do Sr. João + van no shopping

Itinerário:

Bairro: Octavio Oscar Mendes - USF Morados dos Eucaliptos, Josué Leandro Scherer, Av. Dos Municipios, Bruno Werner Storck, Ademir Grin, Angelo Provensano, São Leopoldo, Atenas, Icara, Victor Hugo Kunz, Domingos de Almeida, Bento Gonçalves, Paroba, 3º de Março, P2 e P1

Centro: 1º de Março - P2, P1, Mogánhães Calvet, Julio De Costillhas, Victor Hugo Kunz, Renato Kaiser, Angelo Provensano, Ademir Grin, Bruno Werner Storck, Av. Dos Municipios, Josué Leandro Scherer, Octavio Oscar Mendes - USF Morados dos Eucaliptos.

Dias Úteis				Sábados		Domingos e Feriados	
CENTRO		BAIRRO		CENTRO	BAIRRO	CENTRO	BAIRRO
06:25	13:00 B	08:20	13:15 B	07:55	08:00 B	08:30	08:00
07:00	13:40 B	08:45	13:35 B	08:05	08:05 C	07:00	08:05
07:25	14:30 B	08:08 F	14:15	08:40	08:30 B	07:35	08:30
07:50	16:10	08:20	18:00 B	10:25	08:15	08:30	07:00
08:55	16:45	08:35	18:55 B	11:40	09:00	08:35	07:25
09:40	18:20	07:05	18:15 B	12:25	09:45	11:30	09:00
10:25	18:55 B	07:35	18:30 B	13:10	11:00	12:30	08:05
11:15	17:25 B	08:10	17:05 B	14:10	13:00 D	13:10	09:00
12:00	17:55 B	08:45	17:25 B	14:30	13:40 D	13:40	10:00
12:30	18:25 B	09:30	17:55 B	16:10	14:40 D	14:10	11:55
		10:25	18:30 B	17:10	15:10 D	15:10	12:55
		20:20 B	11:10 B	18:20	16:40 D	17:00	14:10
		21:45	12:01 B	19:15	17:40	18:20	14:40
		23:00	12:35 B	22:20	18:05	19:15	15:40
				18:40	18:05	19:15	15:40
				20:10	19:00	20:10	16:20
				21:10	19:45	21:10	16:00
				22:10	21:40		
				22:45	D		

Observação:
 L61-B - AEROCLUBE - Frederico Link
 L61-C - AEROCLUBE - Hospital Regina
 L61-D - AEROCLUBE - Marisol
 L61-E - AEROCLUBE - Frederico Link + Marisol
 L61-F - AEROCLUBE - Hospital Regina via Esmeralda

Toda essa circunstância gerou um início caótico da operação do sistema de TPC. Milhares de pessoas sofreram as consequências. Muitas aguardando horas nas paradas sem conseguir usar o serviço. Trabalhadores que perderam a pontualidade e a premiação sem ter culpa no ocorrido.

A população efetuou milhares de reclamações do remanejamento na oferta de linhas:

Nome da linha do ônibus	Itinerário	Horário	Espaço aberto para descrição do problema enfrentado com o transporte (opcional)
Vila Nova	Centro - Bairr	13:45:00	
São Jorge	Bairro - Centr	06:00:00 R\$10,00	O ônibus simplesmente não passa, minha mãe que precisa estar no trabalho às 8:30, não consegue pegar este horário tendo que gastar com Uber que dá em torno de R\$10,00.
Lomba Grande	Centro - Bairr	22:35:00 50,00	Este horário precisa integrar com a saída do transporte da Feevale para que os moradores possam ter direito de acesso ao ensino superior. Porque outros bairros têm saída de ônibus da Feevale e Lomba Grande não tem? Ou as estudantes pagam UBER ou não estudam... o UBER para Lomba Grande nesse horário passa de R\$ 50,00.
Canudos Vila Marle	Bairro - Centr	06:30:00	O ônibus que saía às 06:25 h do bairro Canudos (vila Marle) passava no residencial Novo Milênio às 06:55h indo até a estação Santo Afonso (na qual pagava o trem) agora não tem vindo. (Sabemos que com as chuvas também não tem o trem, mas isso é um caso a parte) Sempre usei esse horário para levar minha filha de 6 anos a escola. Hoje em dia após a saída da Marle Hamburguesa, até avista? Horário de saída de ônibus...

A bem da verdade, devemos evidenciar que o esforço da empresa foi, progressivamente, melhorando essa situação. Ainda há atrasos, mas não há mais reclamações de que o ônibus não passa. Contudo, o sistema ainda não passa segurança para os usuários e não permite que as pessoas confiem, principalmente, na pontualidade.

3 Déficit do sistema: o grande desafio do futuro

Enfim, a operação apresentou melhora em comparação com o início da concessão, muito em consequência do esforço da concessionária. Mas, passadas as consequências mais graves do início caótico e do desastre climático, outro problema, ainda mais grave, começa a se revelar. A falta de infraestrutura (e planejamento) adequados, como tratado anteriormente, exige que mais ônibus circulem. E esses ônibus acabam circulando mais vazios, o que significa que há uma menor eficiência do sistema e um maior custo para que ele funcione.

Esse custo, obviamente, precisa ser pago. E, atualmente, só há duas formas possíveis: cobrança de tarifa do usuário ou o financiamento do sistema pelo concedente. Isso significa que o custo do atual sistema, ineficiente pela negligência do governo em entregar as obras de infraestrutura que ele mesmo previu no planejamento do sistema, será por ele custeado? Ou esse custo será repassado ao usuário?

Além dos problemas decorrentes da falta da infraestrutura, há outra situação grave que começa a aparecer: o número de usuários é muito menor ao considerado no planejamento feito pelo governo. Analisando o projeto básico da licitação, verificamos que a concessão está dimensionada econômica e financeiramente tendo por base uma demanda mensal de 506.696 passageiros no sistema. Vejamos novamente o termo de referência:

5.3. Quantitativo de passageiros transportados

No **Anexo I-C – Quantitativo de Passageiros** trazemos um detalhamento dos passageiros transportados nos últimos 36 meses, sendo estes divididos por linha e por categoria, sendo inserido na planilha 506.696 passageiros/média/mês.

Conforme evidenciado ao longo da investigação, a demanda atingiu, no mês de maio de 2024, apenas 157.957. Evidentemente, esse número foi afetado pelo desastre climático, não podendo ser utilizado como parâmetro de comparação. O problema é que os números dos meses seguintes aumentaram em escala absolutamente insuficiente para evidenciar que a quantidade de passageiros prevista no edital será atingida.

Período	Quantidade
05/2024	157.957
06/2024	292.387
07/2024	342.826

Considerando que há o estabelecimento de uma tarifa fixa, o não atingimento do número de passageiros mensais no sistema resulta em prejuízo financeiro a cada mês. Em decorrência disso, a concessionária solicitou indenização ao governo. O governo, por sua vez, apresentou proposta de indenização de R\$ 2.669.934,90 pelos prejuízos dos 3 primeiros meses de operação. Os valores para pagamento da indenização, segundo proposta do governo, sairão do Fundo de Mobilidade Urbana e Transporte. Porém, a origem dos recursos é a venda antecipada da bilhetagem.

É importante observar que esses valores vêm da compra antecipada de passagens pelas pessoas e pelas empresas. Dessa forma, a solução apresentada pelo governo é extremamente arriscada pois cobre o prejuízo com dinheiro de passagens ainda não utilizadas. Em outras palavras: o governo vai usar dinheiro que arrecadou de passagens que ainda não foram usadas. É como se estivesse antecipando os recursos de um serviço a ser prestado no futuro para pagamento de serviços prestados no passado. A tendência de que gere desequilíbrio no sistema é grande. Na verdade, o efeito é o de bola de neve.

É evidente o mal planejamento do sistema de TPC desde a elaboração do projeto básico. O processo licitatório considerou uma quantidade 48% maior do que o número de passageiros de julho. Isso é um problema grave que precisa ser resolvido ainda neste governo.

Entendendo que as melhorias no modelo TPC não foram executadas, que o modelo que está sendo executado é o mesmo anterior com várias deficiências, e percebendo que não há o interesse da prefeitura para estabelecer o modelo do edital de forma imediata, fica entendido que qualquer aumento pode ocasionar a diminuição cada vez maior de usuários, e caso o governo não melhore a infraestrutura do sistema, o governo terá a obrigação de subsidiar a operação. Em anexo no relatório, é entendido a impossibilidade da subvenção do transporte público no momento, visto pelos relatórios financeiros das contas públicas a diminuição de receita e o comprometimento do orçamento do município, isso gerará um impacto enorme nas contas públicas, que já estão perigosamente comprometidas.

4 Conclusão

Desde final de abril de 2024 opera nova concessão do sistema de transporte público coletivo de ônibus em Novo Hamburgo. Conforme verificado, o processo de licitação foi bastante tumultuado e, ao final, selecionou a atual prestadora de serviço.

O aspecto principal a ser observado é a falta da infraestrutura básica para a operação do sistema. Conforme o projeto básico, elaborado pelo próprio governos, este deveria construir 5 microterminais, responsáveis pela centralização da demanda dos bairros e direcionamento, por linhas troncais, ao centro da cidade. Contudo, o município

não construiu os microterminais que se comprometeu a construir. Em virtude disso, o sistema atualmente está operando de forma muito menos eficiente do que o devido. Não há organização entre o fluxo de usuários dos bairros e a sua condução à região central da cidade.

Essa situação é absolutamente grave, porque diminui a eficiência do sistema. O sistema passa a necessitar de mais ônibus para realizar o que poderia fazer com menos.

Embora a estrutura não tenha sido entregue pelo governo, a operação diminuiu a quantidade de ônibus. Dos 69 ônibus previstos na licitação, apenas 53 estavam circulando no dia 2 de maio, 76,8% do previsto. Obviamente, não há mágica. Sem a realização das obras por parte do governo e com 16 ônibus a menos que o previsto no início da operação, logicamente que a consequência seria um colapso do sistema.

E o colapso aconteceu. Os relatos são de atrasos superiores a uma hora e, em alguns casos, ônibus que simplesmente não vieram. A população não foi avisada de nenhuma alteração. Enfim, o prejuízo à população foi absoluto.

Os problemas vêm diminuindo mas estão longe de serem resolvidos. E a grande ameaça agora passa a ser o prejuízo da operação do sistema. O governo, na licitação absolutamente desestruturada que fez, utilizou como referência o número de 506 mil, mas atualmente o número de usuários pagantes gira em torno de 340 mil, cerca de 70% do previsto. Essa situação gerou prejuízo de, pelo menos, R\$ 2.669.934,90, nos 3 primeiros meses de operação.

Afinal, precisamos observar que o modelo atual do transporte coletivo de Novo Hamburgo é estruturado da seguinte forma: a Prefeitura é o poder concedente, define as linhas e a grade horária. A Comur é a responsável pela bilhetagem eletrônica e recursos arrecadados. É a companhia que tem o controle do número de passageiros e da arrecadação, por exemplo. Cabe à Visac a operação, que consiste no cumprimento das tabelas e transporte dos passageiros. Por isso, se faz necessária a avaliação, também, das funções da Comur que, sabemos, não tem expertise no serviço, uma vez que esta é a primeira operação que ela administra. É fundamental uma checagem no sistema de bilhetagem eletrônica e conferência de linhas, pois é sabido que os dados da operadora Visac não batem com os oferecidos pela Transdata. A implementação de um sistema

“paralelo” pode ser uma alternativa importante para dar maior confiabilidade aos dados apurados, trazendo melhores resultados para Prefeitura, Comur e Visac.

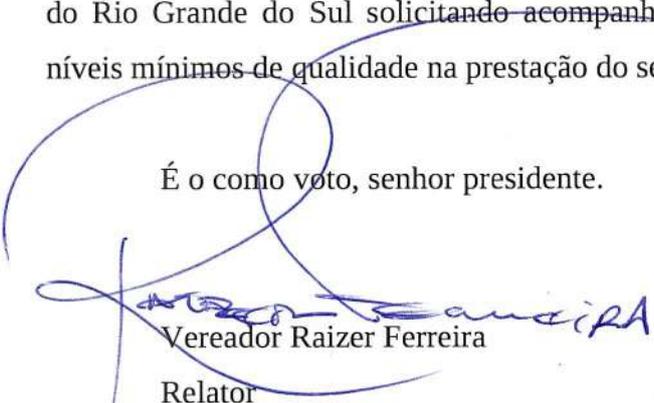
Em suma, o governo terá que apresentar soluções sobre como resolver essa questão sem aumentar a tarifa da população, já que os valores hoje já são bastante elevados. Senão, novamente a população arcará com o prejuízo da ineficiência do governo.

Em virtude de todo o exposto, **vislumbro indícios de improbidade administrativa por parte da Secretária do Desenvolvimento Urbano e da Habitação, senhora Roberta de Oliveira Gomes**, nos termos do art. 10 e 11 da Lei n.º 8.429, de 1993 (Lei da Improbidade Administrativa), e, por isso, **recomendo** o envio de cópia integral do presente inquérito ao Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul para adoção das providências legais cabíveis.

Igualmente, vislumbro urgente necessidade de adoção de providência a fim de assegurar a qualidade da prestação do serviço público de transporte coletivo e, por isso, **recomendo** o envio de ofício para a Secretaria do Desenvolvimento Urbano e Habitação exigindo a adoção imediata de providências a fim de construir a infraestrutura prevista no projeto básico da licitação de ônibus, não executado pelo governo, e garantir a prestação de um serviços adequado à população.

Finalmente, recomendo a expedição de ofício ao Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul solicitando ~~acompanhamento~~ da situação até o atingimento de níveis mínimos de qualidade na prestação do serviço público de transporte coletivo.

É o como voto, senhor presidente.



Vereador Raizer Ferreira
Relator

De acordo com o relator:

