

EXCELENTÍSSIMO SENHOR(A) PROMOTOR(A) DE UMA DAS PROMOTORIAS DE JUSTIÇA DO CONSUMIDOR DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CELSO GIANNAZI, brasileiro, divorciado, vereador em exercício neste município, portador do RG número 15.921.867-6, inscrito no CPF sob o número 048.076.208-27, e-mail: celsogiannazi@saopaulo.sp.leg.br, com gabinete na Câmara Municipal de São Paulo - Palácio Anchieta, localizado no Viaduto Jacareí, número 100, 10º andar, sala 1006, São Paulo - SP, vem, à presença de Vossa Excelência, **solicitar providências** quanto a retirada de diversas linhas de ônibus na cidade de São Paulo, em razão dos fatos a seguir expostos.

A reestruturação das linhas de ônibus implantada com a nova licitação da prestação dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros cidade de São Paulo restou interrompida em razão de decisão do Egrégio Tribunal de Justiça de São Paulo que considerou inconstitucional o artigo 7º da Lei 16.211/2015, que aumentou de 15 para 20 anos, prorrogáveis por até mais 20 anos, o prazo contratual para as concessões dos serviços de transporte coletivo de São Paulo (Documento 01).

Ocorre que, a citada reestruturação começou a ser realizada nos contratos emergências sem que houvesse qualquer comunicação aos munícipes.

No dia 29 de julho deste ano, foi anunciado pela Rede Brasil Atual o corte de 144 ônibus que deixarão de circular pela cidade (Documento 02), tendo em vista a comparação do número de veículos em operação até o dia 31 de maio de 2019. Porém o corte pode ser ainda maior, tendo em vista que nem todas as Ordens de Serviços Operacional (OSO) da São Paulo Transporte (SPTrans) estão disponíveis para consulta da população (Documento 03).

Além da ausência de transparência, o Poder Público deixou de cumprir com o pactuado com as empresas responsáveis pelo Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo. Isso porque, consta nos contratos emergenciais (Documento 04 - item 4.7.2 dos contratos) que “a população, em geral, e os usuários deverão ser informados de qualquer modificação nas linhas ou na forma de prestação dos serviços com antecedência mínima de 10 (dez) dias.”.

A referida licitação - uma das mais caras¹, a qual foi barrada pelo Tribunal Municipal de Contas de São Paulo, tendo em vista o apontamento de 51 irregulares (Documento 05), já demonstra fragilidades antes mesmo de iniciar.

Como o orçamento da gestão aprovado pela Câmara não dará conta do subsídio até o fim do ano, a Administração precisará realocar recursos. Quando não os encontra, assume uma dívida com os empresários.

Segundo publicação realizada no Jornal Folha de São Paulo (Documento 06), uma pessoa ligada aos donos das empresas de ônibus afirma que há dias em que as empresas não recebem "nem 20%" do que é devido, afetando o fluxo de caixa com consequências sobre o pagamento de fornecedores e sobre salários. Por esse motivo, em 2016, a gestão Haddad terminou com uma dívida de R\$ 300 milhões.

Ao assumir a Prefeitura, a gestão Doria pagou a dívida em parcelas, mas acabou criando seu próprio débito de R\$ 174 milhões, dos quais ainda resta o saldo de R\$ 74 milhões que deverão ser pagos até o fim deste ano.

¹ A atual licitação fechará em R\$ 71 bilhões. Comparativamente, se atualizarmos os valores dos contratos firmados em 2003 por 16 anos, teremos uma diferença de R\$ 10 bilhões.

Ademais, a licitação também manteve barreiras que impediram a entrada de novas empresas na concorrência e facilitaram a permanência das anteriormente contratadas.

A primeira é o valor elevado do patrimônio exigido para operar na cidade. A empresa com menor número de veículos nesta última licitação teria que ter em sua garagem 130 veículos novos, com menos de dez anos — a UpBus informou ter um patrimônio de R\$ 15 milhões em 2017. A empresa com maior frota, a Metrópole (antiga VIP), da família Abreu, declarou ter um patrimônio de R\$ 668 milhões.

A segunda é a necessidade de ter uma garagem para sua frota, numa cidade altamente adensada. Quem quiser entrar no sistema terá que pagar valor altíssimo por um dos raros terrenos desse porte. Importante destacar que um dispositivo da licitação estabeleceu que as garagens das empresas que já atuam em São Paulo seriam decretadas como de interesse público e seus atuais donos teriam que cedê-las a uma eventual nova viação na cidade, mediante indenização.

A Constituição Federal, em seu artigo 37, estabelece que a administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

No mesmo sentido, a Lei nº 8.429/1992, que disciplina as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências, estabelece em seu artigo 4º os mesmos princípios que devem nortear os atos administrativos.

Além do mais, o Código de Defesa do Consumidor, assegura no artigo 6º que a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral é um direito básico do consumidor.

Destarte, **requer-se de Vossa Excelência o recebimento da presente solicitação de providências, objetivando a tomada das medidas necessárias para apurar a possível retirada de diversas linhas de ônibus na cidade de São Paulo, sem que houvesse a devida informação aos usuários.**

Renovando os votos de estima consideração, no aguardo das providências solicitadas, subscrevo atenciosamente.

São Paulo, 06 de agosto de 2019.

CELSO GIANNAZI

Vereador