



ATA DA REUNIÃO DA COMISSÃO PERMANENTE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Aos vinte e um dias do mês de julho de 2020, às 10h05, no Plenário da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, reuniu-se a COMISSÃO PERMANENTE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO composta pelos vereadores Marcos Papa (Presidente), Maurício Gasparini (Vice-Presidente) e Fabiano Guimarães, o primeiro deles presente em Plenário e o vereador Maurício Gasparini de forma remota, bem como o vereador Renato Zucoloto. Participa ainda da reunião remotamente, com tema "Personalidade jurídica e função da Transerp", os convidados: pelo Ministério Público Estadual, o Dr. Sebastião Sérgio da Silveira; Prof. André Lucirton Costa, da FEA/USP; Dra. Nina Carlucci, procuradora do Município; Prof. Amaury José Rezende; Dr. Fernando César, departamento jurídico da Transerp; Dr. Douglas Marques, pela Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e também o Prof. Frederico da Silveira Barbosa. O Presidente inicia a reunião agradecendo a todos, informando que essa reunião inicia um ciclo de estudos, e que a Transerp tem passado dificuldades de caixa, não conseguindo honrar em dia os salários de seus funcionários, e que não acha oportuno a abertura de uma CPI, e que pela Comissão Permanente de Desenvolvimento Econômico pode iniciar um ciclo de estudos, com o objetivo de construir uma base de conhecimentos que permita à Transerp transitar desse momento de crise aguda, que ela está passando, por força de receitas que não está tendo acesso, para que consiga estabilidade e consiga atender a população de Ribeirão Preto. Em seguida, os vereadores Maurício Gasparini e Renato Zucoloto saúdam a todos, destacando a importância dessa reunião, para que todos possam debater acerca da natureza jurídica da Transerp, sendo importante, para que todos possam esclarecer e traçar rumos e planos para a mobilidade urbana de Ribeirão Preto. Inicialmente, a Dra. Nina Carlucci, procuradora do Município, destaca que a questão da Transerp remonta à década de 70, ela foi criada com a obrigatoriedade, na forma de S.A, para se iniciar o trabalho de trólebus, que naquela época era uma alternativa à crise do petróleo, e obrigatoriamente para recebimento de recursos federais foi aberta uma S.A, e posteriormente a Transerp recebe a condição inicial de concessionária de serviços de ônibus e tem três permissionários que atuam na cidade de Ribeirão Preto, e, modo contínuo, por lei, ela passa a ser a gestora do transporte coletivo urbano. E fica, também, de uma forma não legal, mas depois consolidada pelo Poder Judiciário, a fazer a cobrança de multas de trânsito. De uma década pra cá, o Judiciário já se manifestou no sentido de que as empresas, seja de economia mista, seja empresas públicas, não poderiam multar justamente pela sua natureza jurídica. A partir daí, houveram vários questionamentos das multas, e depois passa a discussão de qual seria o destino legal da Transerp, começa-se a cogitar ela ser transformada ou numa autarquia, ou numa Secretaria de Transportes. Atualmente, ela não só gere o transporte coletivo urbano mas está promovendo as multas com base no Código Brasileiro de Trânsito. Em vista disso, e em razão da pandemia de covid-19, a situação econômica da Transerp é muito crítica, e ocorre que nesse momento, ela está num impasse, pois existem dois tipos de empresas de economia mista possíveis na legislação, são as independentes (e a Transerp se enquadra nesse tipo, ressalta, tem um orçamento próprio), e outro tipo de empresa, aquela que é dependente da Administração Direta. Quando ela se torna dependente, suas eventuais despesas são incluídas no bojo do orçamento municipal, o que não ocorre hoje e, precisando de repasses, e fazendo o pedido ao Prefeito, e dependendo do valor e do peso desse repasse, ela se tornaria



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

uma empresa dependente. Hoje, a Transerp vai se transformar uma empresa dependente, se sim, isso resolve o problema? Não resolve o problema do impedimento de se lançar multas de trânsito. Em linhas gerais, destaca a Dra. Nina Carlucci, essa é a situação da Transerp. Em seguida, o vereador Marcos Papa observa que a comissão quer construir um relatório para enviar ao Poder Executivo, já que Ribeirão Preto não pode ter uma autoridade de trânsito com sua autoridade questionada, precisamos "pacificar" a condição jurídica da Transerp. É "audaciosa" a intenção da comissão, destaca o Presidente Marcos Papa. O vereador Renato Zucoloto destaca que existe um recurso extraordinário no STF, recebido com repercussão geral, cuja decisão afetará a Transerp, e precisa saber se a Dra. Nina acolhe a tese que a Transerp não poderá atuar, pedindo que a mesma explique um pouco acerca dessa competência. A Dra. Nina Carlucci observa que existem duas questões muito sérias, uma questão é a sobre a taxa de gerenciamento que está prevista no contrato de concessão e que está suspensa também por uma repercussão geral, ou seja, hoje existem questões judiciais que permitem que o concessionário não pague a taxa de gerenciamento à Transerp e isso acabou contribuindo para um déficit de caixa da empresa. A outra questão, pondera, é que a empresa de economia mista e seu perfil e possibilidade de aferição de lucro não se compatibiliza com a possibilidade de aplicar multas de trânsito. A Dra. Nina entende que as consequências econômicas decorrentes disso são graves, sendo urgente, segundo ela, que se defina exatamente o futuro da Transerp para que nós não sejamos surpreendidos com responsabilidade, e que gostaria muito que a Transerp fosse transformada numa entidade que pudesse fazer, livremente e dentro dos preceitos legais, a cobrança das multas sem questionamentos legais que tem por aí. O melhor estilo da Transerp é, segundo ela, é se transformar numa Secretaria de Transportes, será mais econômico para a municipalidade, destaca, sendo possível introduzir toda sua estrutura, e é lógico que existe uma série de questões envolvidas, ela tem empregados, regidos pela CLT, precisa avaliar a questão dos cargos. Assim, destaca ser bem-vinda uma comissão de estudos para analisar o assunto. Marcos Papa faz uma ressalva sobre a questão da taxa de gerenciamento, uma cláusula contratual, e que o ISS, são assuntos distintos, não se trata de bitributação, entende assim. A Dra. Nina Carlucci, observa que só disse sobre a condição atual da Transerp, que não vem recebendo valores e por isso a situação periclitante em que ela se encontra. Em seguida, o Dr. Fernando César (Transerp) observa que com relação à taxa de gerenciamento, ele defende o relatório da CPI, que respeita a decisão judicial (liminar em agravo), mas discorda dela, e está lutando para que o consórcio seja obrigado a pagar uma valiosa fonte de receita da Transerp que vem sendo tolhida. Segundo ele, não é bitributação. O consórcio participou da licitação sabendo dessa taxa de gerenciamento e isso compõe a tarifa, e que a Transerp jamais parou de prestar o serviço que lhe compete, e não é fácil sustentar tudo isso sem a taxa de gerenciamento, que, segundo ele, deve ser paga. Sobre a questão da natureza jurídica da Transerp, o Tema 532 está com relatoria do Ministro Fux (STF), e basicamente é sobre a delegação ou não do poder de polícia. As ações da Transerp, desde que ela foi criada, não tem valor econômico, não há distribuição de lucros, como prevê seu estatuto. Acredita que em eventual decisão contrária no STF, é possível a modulação dos efeitos, já que são muitas cidades envolvidas. Com relação às fontes de receita da Transerp, em razão da pandemia, evento imprevisível, pegou a todos, e as fontes de receita da Transerp (área azul, detran) caíram e coloca a Transerp em momentânea dependência para custeio das despesas. Nos últimos, anos, a Transerp sempre foi superavitária, elogiada pelo Tribunal de Contas. O grupo de estudos, segundo ele, poderá elucidar a situação jurídica da Transerp para acabar com o questionamento acerca das multas. Em



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

seguida, o Dr. Sebastião Sérgio, pelo Ministério Público Estadual, saúda a todos e destaca que o que se discute no STF não diz respeito ou não a distribuição de lucro, e o que se discute hoje no Supremo é se é possível delegar o poder de polícia para empresas de natureza privada. Entende ele que isso não é possível. Em Ribeirão Preto, ajuizou uma ação civil pública nesse sentido, foi julgada procedente inclusive no Tribunal de Justiça e foi afetada recentemente pela repercussão geral na ação da BHTrans, também julgada contrária à empresa no STJ. A manutenção dessa situação causa um risco muito grande ao Município de Ribeirão Preto, um risco que não devemos correr, destaca. Atualmente, no modelo atual, a Transerp paga tributos federais, segundo ele, paga mais de R\$ 200 mil por mês de tributos federais e se fosse transformada num ente público deixaria de recolher esses tributos. Acha indispensável que ela seja transformada num ente público, acabaria com todas essas ações judiciais, acabando com os riscos que pendem sobre a atividade da Transerp, até porque a ação civil pública do MP tem efeito erga omnes. Aborda que a transformação em uma Secretaria envolve debate político, até no Legislativo Municipal. Informa não ser conveniente vincular um órgão tão importante ao Prefeito Municipal, poder político, e assim entende ser melhor a criação de uma autarquia, em regime especial, com autonomia. Faz destaque a questão dos servidores que lá trabalham, que passaram por processo seletivo, e se preocupa com a situação destes trabalhadores. É importante pensar nessas pessoas, que devem ser objeto de preocupação. O Dr. Sebastião acha, pessoalmente, que é o momento de transformar a Transerp numa autarquia, expondo motivos para isso. Dando continuidade, o Prof. André Lucirton Costa observa que foi feita uma avaliação da licitação do transporte público, com a feitura de relatórios sobre o modelo de licitação que foi feito. Sobre a temática da personalidade jurídica, entende que isso se discute há tempos, e destaca que isso não existe só em Ribeirão Preto, e isso foi uma tendência da área de transporte, hoje conhecido como mobilidade, a criação de empresas de economia mista para o transporte coletivo. Destaca que a Transerp possui várias funções importantes para a cidade, a fiscalização do trânsito, os regulamentos de transporte, e que isso é poder de polícia que deve ser realizado pelo Estado propriamente dito, isso faz parte do ordenamento jurídico é uma garantia às pessoas. Outra questão, a gestão do transporte coletivo, e outra, a concepção da mobilidade urbana. Em seguida, faz uma explanação sobre os vários modelos de gestão de contratos de transporte coletivo, sendo a mais famosa, segundo ele, as agências reguladoras. Destaca sempre ser importante participar, desse processo, a sociedade civil, chamando a atenção sempre para a necessidade de transparência. Aborda a questão se fazer uma agência reguladora única, de todas as atividades de Ribeirão Preto, inclusive englobando saneamento básico, gestão de resíduos. Faz considerações sobre o sistema de mobilidade, que envolve diversos modais, destaca o Prof. André Costa. Observa que hoje, a moto, concorre com o ônibus, outro aspecto que deve ser pensado na gestão do sistema de transporte coletivo. A moto, segundo ele, é "um problema", pois tira dinheiro do sistema. No mundo todo, segundo ele, discute-se a questão da bicicleta e o transporte a pé. A bicicleta, na Europa, não é utilizada como lazer mas como transporte individual coletivo. É favorável a criação de uma autarquia ou Secretaria, mas de mobilidade, e que a princípio prefere a autarquia, e uma agência reguladora que não precisa ser só de transporte. Em seguida, o Prof. Amaury José Rezende destaca que resolver o problema da Transerp hoje, mas também pensar no pós-pandemia, que esse modelo de transporte ("sardinha") não será o mais viável nos próximos anos. Disse que essa é a oportunidade de se pensar o modelo de transporte, mas sim de mobilidade. Traz dados da receita da Transerp, em 2020. Aponta que 79% da receita da Transerp já está comprometida com receita de



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

pessoal, e sobra muito pouco para outras áreas, como investimento. Observa que já existe um desequilíbrio natural, e as multas compõem as receitas da Transerp (80%), primordialmente. A empresa tem uma insegurança, uma instabilidade muito grande, do ponto de vista financeiro. O custo de pessoal é muito elevado, segundo o Prof. Amaury. Sobre a mobilidade urbana, há uma confusão em Ribeirão Preto, e que a Transerp se especializou mesmo em aplicar multas. Em área azul, não há vagas de estacionamento em Ribeirão Preto. Também entende que deverá ser criada uma agência reguladora. Pensa que é necessário pensar um novo modelo de mobilidade urbana, especialmente em razão da criação da região metropolitana, observando que a Transerp possui hoje uma dependência financeira dos recursos arrecadados com multas. Pede mais transparência nas questões das empresas permissionárias do transporte, invocando a necessidade de auditoria da contabilidade do consórcio, demonstrando as empresas, de fato, o custo real da tarifa. A sociedade quer transparência, destaca. Em seguida, Marcos Papa fala que segundo números trazidos pelo Prof. Amaury, 79% (aproximadamente) da receita da Transerp é gasta com folha de pagamento. Em seguida, Prof. Frederico da Silveira Barbosa, disse que assessora a Prefeitura de Salvador na questão da mobilidade urbana, e que atualmente auxilia também a Prefeitura para fazer o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em razão da covid-19, bem como outras atribuições exercidas atualmente naquele local, inclusive capacitar os servidores da agência reguladora. Destaca o estudioso do assunto que tudo deve ser feito com foco no resultado da mobilidade, e no interesse público. Faz um apanhado geral das funções que exerce hoje referente a gestão de serviços públicos de transporte urbano. Destaca a importância de se utilizar aplicativos, pelo usuário do transporte. Apresenta, e comenta, dados, primordialmente sobre a situação do transporte coletivo urbano em Ribeirão Preto e a necessidade de integração de modais, melhorias na mobilidade urbana no município. Faz menção à oferta de outros modais, como ciclovias. Observa que se deve buscar o menor custo e o menor tempo de deslocamento para o cidadão da cidade, inclusive, modificando o horário do comércio, talvez reduzindo o custo de transporte. Tem todo um replanejamento a ser feito, inclusive na regulação e nos contratos, e isso tudo se passará por uma modificação muito grande na próxima década, destacando que as multas deixarão de existir, pois os veículos autônomos não serão multados. Destaca que as vias urbanas é muito provável que sejam pedageadas, e que se tribute a utilização da rua para veículos a gasolina ou diesel, isentando veículos elétricos. Esses são alguns desafios, pondera o professor. É o momento de se fazer uma revolução nesse tema, e a Transerp precisa ser pensada a partir do que se exige dela. É preciso fazer uma análise para saber quantos órgãos e que órgãos seriam esses. Em seguida, o vereador Renato Zucoloto se despede e diz que de tudo que ouviu, destaca que o modelo atual não funciona, a proposta atual não está funcionando, essa foi a única unanimidade entre todos. Destaca que o STF pode, na decisão, modelar os efeitos ou não. Destaca que os funcionários são a parte mais fraca, e que precisamos sim pensar nessas pessoas. Em seguida, Dr. Douglas Marques, advogado, observa que a OAB se coloca à disposição para discutir e contribuir para esse sensível tema, a situação jurídica da Transerp, se ela pode ou não aplicar multas que está sendo decidida pelo STF e o impacto jurídico financeiro dessa decisão pensa ser altíssimo. Destaca que só de custas judiciais que a Transerp gasta, com milhares de ações, é muito, e dificilmente qualquer empresa pública ou privada com essa despesa se manterá sadia. Destaca que, 80% está comprometido com folha de pagamento, segundo dados do Prof. Amaury. Em seguida, o vereador Marcos Papa volta a observar que há uma necessidade urgente de se resolver essas questões, e que sobre a mobilidade urbana, encaminhará à Mesa Diretora da Câmara um projeto



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

para criar uma comissão permanente de mobilidade urbana. Disse que encaminhará a ata a todos para ler o que ficou registrado, bem como receber perguntas e sugestões de todos de perguntas que devem ser feitas à Administração, ao Prof. Amaury, ao Prof. Frederico, ao Dr. Sebastião, à Dra. Nina. Serão feitas outras reuniões, comunicando a todos oportunamente. Muito em breve, a ata será enviada a todos. Agradece o Presidente a participação de todos, encerrando a reunião às 11h51, que foi integralmente gravada em mídia áudio visual, que vai anexa e faz parte integrante desta ata, em conformidade com a Resolução nº 46/18. Nada mais havendo a tratar e nem interessados em se manifestar, e eu Fernando Silvério Borges servidor designado, lavrei a presente ata, que depois de lida e conferida, vai assinada pelos vereadores abaixo.

MARCOS PAPA

Presidente da Comissão Permanente de
Desenvolvimento Econômico