Devolutiva Audiência Pública novo transporte público de São José dos Campos de 03 de maio de 2019

1- Questões sobre o novo sistema e a apresentação do mesmo

Questionou-se como seria o novo sistema aplicado pela secretaria e como seria a apresentação do mesmo.

O novo sistema ainda é objeto de estudo do contrato com a Fundação Getúlio Vargas. Atualmente ocorrem as oficinas públicas que visam coletar impressões e reclamações do atual sistema, com a finalidade de nortear o novo projeto. Depois de encerrada a fase de planejamento, o projeto será disponibilizado para realização de sugestões e críticas da população. O novo projeto também será objeto de audiência pública específica.

2- Quanto às Oficinas públicas do Novo Transporte Coletivo

Questionou-se sobre a ocorrência das oficinas públicas.

Durante a audiência, o secretário adjunto informou os locais onde ocorreriam cada uma das oficinas, bem como a data e local da oficina a ocorrer na Zona Leste (Região do Cajuru e Campos de São José). Complementamos que as oficinas estão sendo divulgadas tanto no site da prefeitura, como nos jornais de grande circulação, além de cartazes alocados em todos os ônibus em circulação.

3- Sobre a integração do novo sistema com outros modais

Questionou-se sobre a integração do sistema através de aplicativos com outros modais de transporte além dos ônibus.

Diversas opções estão sendo avaliadas pelo corpo técnico, desde a integração entre o transporte alternativo e bicicletas de aluguel até o modal conhecido como "Bus-On-Demand". A integração com outros modais visa não apenas o uso de meios de transporte não poluentes como também diversificar as opções para a população de acordo com a necessidade de cada pessoa e região.

4- Estimulo para uso do transporte público

Questionou-se sobre o que está sendo pensado para desestimular o uso de carros e motos na cidade.

O atrair mais usuários para o transporte público representa um dos maiores desafios da atualidade. A prefeitura pretende incluir novas tecnologias e rever a lógica do atual sistema a favor de tornar mais atrativo e economicamente viável para a população. Além disso, existe a previsão de integração com outros modais não poluentes que visa atender a demanda da população e diminuir a emissão de gases tóxicos.

5- Abertura do mercado para várias empresas atuarem

Questionou-se se não poderíamos abrir o setor de transporte público, para qualquer um que queira empreender e assim a prefeitura agir como um "árbitro" de vários modais e empresas.

Na lógica do atual sistema é extremamente necessária a garantia da regularidade e continuidade do serviço. Logo, é imperativo que o Poder Público garanta a regularidade de atendimento do serviço à população. Ressaltamos que na construção do novo transporte há a intenção da maior integração possível entre outros modais e serviços, a fim de diversificar as opções para a população e de prestadores de serviço.

6- Sobre auditoria, subsídio do sistema e da possibilidade da bilhetagem passar a ser controlada pela prefeitura.

Questionou-se sobre a ausência de auditoria, da possibilidade do uso de recursos do próprio sistema como subsídio e, além disso, sobre a possibilidade da Prefeitura assumir o controle dos repasses das tarifas para as empresas concessionárias.

A Secretaria exerce controle interno do sistema e já disponibilizou ao Conselho de Mobilidade Urbana documentação relacionada ao sistema. A mesma documentação encontra-se disponível no site da Prefeitura. Além disso, encontra-se em licitação a contratação de auditoria externa que visa avaliar todo o sistema desde o início da operação das empresas concessionárias e seu resultado também será, evidentemente, considerado no processo de elaboração do novo projeto de concessão do transporte coletivo.

Conforme disposto nos artigos 1º e 2º do Decreto 12.524/07, as concessionárias são fiéis depositárias dos créditos até o efetivo repasse àquelas, de acordo com o uso do serviço pelos passageiros. Neste entretempo, o saldo deve permanecer em conta específica denominada "Conta Arrecadação". Tal disposição foi ratificada na cláusula 36, alínea e, dos contratos de concessão, podendo ser aplicada a penalidade prevista na cláusula 57, IX do mesmo contrato em caso de eventual não cumprimento do regramento previsto. Assim, o saldo da Conta Arrecadação não está disponível para uso das concessionárias, não pertence a elas, e deve lastrear os créditos não utilizados pelo usuários ou seja é a garantia de remuneração às concessionárias quando da utilização do serviço pelos usuários, bem como uma garantia aos usuários de utilização dos créditos caso haja alguma troca de empresa ou eventual problema no fornecimento do serviço prestado.

Quanto à possibilidade de que a bilhetagem fique sob controle do concedente ao invés de permanecer sob o controle dos concessionários, organizados em consórcio, como se dá atualmente, é uma das questões que se encontra em análise pelos órgãos técnicos e pela Consultoria, para implantação no novo sistema de transporte coletivo a ser licitado.

7- Sobre gratuidade irrestrita do passe do ônibus

Questiona-se que se o transporte é público, por qual motivo ocorreria o pagamento de tarifa;

A concepção de transporte público remete à disponibilidade e acesso, garantindo-se o acesso a qualquer cidadão sem distinção de raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação. Há, também, a disponibilidade sem prévio contrato com os usuários, garantindo-se a regularidade e continuidade do serviço. Ainda que prestado por empresas, públicas ou privadas, o serviço mantém a necessidade de pagamento de tarifa pública, assim como outros serviços prestados diretamente pelo Estado que estão vinculados à contraprestação pecuniária. São exemplos de tarifas públicas a taxa de lixo, a taxa de fiscalização sanitária e a taxa cobrada no momento de requisição de cópias de processos administrativos. Assim garante-se que o usuário se responsabilize pelo uso adequado do serviço, respeitadas as devidas proporções bem como o princípio da modicidade tarifária.

8- Reclamações de superlotação em linhas da região oeste (Urbanova)

Questionou-se sobre mudanças nas linhas 121 e 128 do Urbanova que apresenta superlotação e consequente impedimento de embarque

O setor responsável já havia sido comunicado da intercorrência advinda de vários fatores como atraso na linha devido às obras em vias de acesso e o crescimento da demanda devido ao maior número de residências na região. Desde o dia 13 de maio as linhas operam com ônibus articulado em horário de pico, medida que visa corrigir a intercorrência. Ressaltamos que haverá o estudo de oferta e demanda a fim de tornar mais eficazes os atendimentos no Novo Transporte Público a ser desenvolvido.

9- Sobre maiores intervalos entre os ônibus ao longo do dia e período de férias com menos ônibus

Questionou-se sobre a possibilidade de alteração da política aplicada nos horários entre picos e durante o período de férias

Durante o horário em que há a baixa demanda de viagens, em algumas regiões, ocorre a redução de partidas. Tais horários são previamente divulgados e visam garantir o equilíbrio do sistema com o menor impacto possível para população e o menor número possível de ônibus circulando sem passageiros. Tal medida evita o aumento do custo da viagem e consequente impacto no cálculo de reajuste da tarifa. No planejamento do Novo Transporte será estudada a alteração da demanda e oferta de transporte em diversas regiões e tal política poderá ser revista a depender do resultado obtido.

10- Possibilidade da Urbam operar o sistema de transporte público e possível municipalização do transporte público

Questionou-se sobre o fato de a empresa Urbam possuir previsão estatutária para operar o sistema de transporte público e se isso seria uma opção na próxima licitação. Também questiona se seria possível a municipalização do transporte público municipal;

Tal medida será incluída para análise no Novo Transporte Público e, em caso de viabilidade, haverá posterior exposição aos munícipes.

11- Cobradores e fiscalização do sistema pela prefeitura ou outro órgão indicado

Questionou-se sobre a manutenção dos cobradores no sistema bem como a melhoria na fiscalização com possibilidade de delegar tal função para outro órgão

Será alvo de estudo e consulta à população a questão da manutenção dos cobradores nos sistema. A consultoria contratada deve abordar a reestruturação do sistema bem como o método de fiscalização, sendo que o novo Transporte será alvo de audiência pública para debate e sugestões por parte da população.

12- Demanda devolutiva sobre as oficinas, divulgação dos dados e contrapartida na prorrogação dos contratos

Questionou-se sobre a transparência das informações relativas ao contrato de consultoria da FGV bem como a divulgação do resultado obtido nas Oficinas Públicas e de possível contrapartida no caso de prorrogação

Os relatórios entregues pela FGV serão disponibilizados no site oficial da prefeitura, em área especial sobre o novo transporte público, em conjunto com os resultados e análise dos resultados obtidos nas oficinas públicas. Todo o material bem como o projeto final ficará disponível para a população e ainda será alvo de audiência pública específica.

Quanto à necessidade de contrapartida, a sua necessidade ou possibilidade se encontra em análise, que deve levar em consideração, inclusive, a existência de pedidos judiciais e/ou administrativos formulados pelas atuais operadoras do sistema em que alegam desequilíbrio econômico-financeiro das operações e pleiteiam que o concedente os indenize. Além disso, a prorrogação contratual proposta atende antes ao interesse do sistema de transporte coletivo da cidade que ao interesse empresarial dos atuais concessionários, já que somente dessa forma será possível que o futuro sistema possa ser implantado na cidade a partir de uma concepção integrada, entre os diferentes lotes e, inclusive, os diferentes modais que se encontram em estudo. Ademais, as concessões estão sujeitas, quando de seu encerramento, a apuração da manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro para todo o período da relação contratual, e por isso as receitas tarifárias apuradas no período da prorrogação serão necessariamente consideradas para verificação do equilíbrio ou, se o caso, para redução de eventual

redução de indenização devida pelo concedente em razão do possível desequilíbrio eventualmente apurado em auditoria.

13- Quantidade de lotes no sistema

Questiona-se se ocorrerá e é necessária a manutenção de três lotes no sistema

Tecnicamente é vedado o monopólio de empresa de transporte público no município de São José dos Campos. Além disso, a atual administração e os técnicos, avaliam que o monopólio não é uma alternativa saudável para o transporte público. No desenvolvimento do novo Transporte público será avaliada a possibilidade de diversificação e integração de diversos modais e serviços de mobilidade. A quantidade de lotes será alvo de análise, porém não há a hipótese de redução para apenas um lote.

14- Abrangência do atendimento e criação de novas rotas entre bairros

Questionou-se sobre a criação de rotas e aumento de atendimentos do transporte.

Será objeto de análise o aumento da demanda em algumas regiões da cidade que antes não possuíam e em regiões que sequer existiam moradores no início do atual contrato. Além disso a criação de rotas alternativas diretas entre bairros poderá sofrer alterações, visto que alguns bairros já possuem tais ligações.

15- ECO e zona leste

Questionou-se sobre o funcionamento da ECO e a possível criação de rotas alternativas da região para outras regiões

A alteração e criação de linhas, seja para horários de pico ou ao longo do dia, serão objeto de estudo e divulgação prévia. Caso ocorram tais alterações, será levado em consideração o estudo de oferta e demanda, a fim de disponibilizar o serviço de forma adequada para o maior número de pessoas possível. Os atendimentos ocorridos na ECO também serão alvo de estudo com possível ampliação ou melhora na organização da tronco-alimentação.

16- Metodologia e participação popular na formulação da política pública a da antecipação do término do contrato

Questionou-se o porquê de não se antecipar o término de um contrato ao invés de prorrogar-se dois e, também, questiona-se sobre a importância da participação popular, de forma deliberativa, nas tomadas de decisões

A tomada de decisão pela prorrogação de dois dos contratos de concessão para que seus respectivos termos finais coincidam com o termo final do terceiro contrato, se justifica pela própria natureza do serviço e pelo histórico do sistema de transporte coletivo da cidade. Quando adotadas as providências do poder público para a reorganização do sistema, que resultou nas concessões atualmente vigentes, o sistema foi, naturalmente, planejado de forma integrada, com a divisão em três lotes de operação que teriam início de implantação em um mesmo tempo, cujos concessionários seriam escolhidos por meio do procedimento aberto pelo edital da Concorrência Pública nº 008/2007. Todavia, em razão de graves problemas à época ocorridos no desenlace da adjudicação do terceiro lote, houve a necessidade de republicação daquele edital, fazendo com que sua adjudicação, e seu início de operação destoassem dos demais lotes. No atual momento, em que se faz necessário providenciar o planejamento do novo sistema de transporte coletivo, numa era em que novos desafios de mobilidade se fazem presentes, já que novos atores há época inexistentes hoje já fazem parte do cotidiano da população, aquela mesma necessidade de planejamento e operação integrada entre todos os lotes, que à época orientou a atuação do poder público, tanto mais se faz necessária, o que não constitui algo de difícil intelecção e compreensão, e é reconhecida pelo estudo preliminar apresentado pela Fundação Getúlio Vargas. A outra alternativa apresentada, a saber, o encerramento antecipado do contrato de concessão do terceiro

192

lote de serviços, que por último foi celebrado, não guarda pertinência com a segurança jurídica que que permeia a relação do projeto concessório, e, portanto, é hipótese que sequer se poderia cogitar, uma vez que poderia se transformar, apenas, em medida arbitrária do concedente, geradora de desequilíbrios no contrato de concessão, e consequentemente produziria prejuízos para a comunidade joseeense, na forma de indenização que seria definida em Juízo em favor do concessionário.

No que diz respeito ao caráter da oitiva dos órgãos de controle social, a legislação deixa clara a sua natureza consultiva e não deliberativa, como, por exemplo, no artigo 15, da Lei Complementar 576/16. Aliás, especificamente no que diz respeito a prorrogação contratual pretendida, a legislação não exige a realização de audiência pública prévia, medida que foi adotada pelo poder público por precaução e para estimular a participação da população em tomada de decisão tão relevante. De toda forma, as manifestações da coletividade, em quaisquer meios e formas, são levadas em consideração pelos órgãos técnicos quando da formulação de projetos ou tomadas de decisão, e na ação coordenada de técnicos da secretaria e da empresa de consultoria contratada em conjunto com a população.

O procedimento de elaboração do novo sistema de transporte coletivo da cidade já está aberto a participação popular de usuários e de não usuários, já que é um desafio para o novo transporte melhorar a atratividade do transporte público, por meio de oficinas públicas que estão em realização para a coleta de impressões e sugestões para o novo transporte. Por meio de tais informações e com os levantamentos realizados pela Consultoria, haverá a construção de um novo modelo de transporte disruptivo que será alvo de avaliações tanto pelos técnicos da secretaria como pela população em futura audiência pública.

17- Sustentabilidade

Questionou-se se haveria alguma política de prevenção em relação ao aquecimento global

Além da política de incentivo de integração com outros modais não motorizados, em momento oportuno será avaliada a possibilidade de aplicação de politicas que diminuam o uso de veículos individuais através de maior atratividade para o Transporte Coletivo Público.

18- Obras e o transporte público

Questionou-se sobre a interferência de obras no trajeto do transporte público

A interferência de maquinário na pista em momentos de adequação tanto da via como de obras atinentes à mobilidade urbana trata-se de fator prejudicial ao correto funcionamento do sistema. Porém tais intercorrências são temporárias e são levadas em consideração durante o planejamento diário do transporte, sendo inclusive alvo de avisos prévios em caso de bloqueio temporário da via ou de faixa de rolamento em corredores de grande circulação.

Paulo Roberto Guimarães Junior

Marcelo Veneziani

Débora Redondo