

Ouro Preto, 11 de fevereiro de 2022.

Excelentíssimo Senhor
Vereador Luiz Gonzaga
Presidente da Câmara Municipal de Ouro Preto

Referência: Resposta às Representações de números 435/2021, 436/2021, 011/2022 e 018/2022, bem como adverte quanto ao iminente colapso dos serviços de transporte público coletivo de passageiros.

CONSÓRCIO ROTA REAL, já devidamente qualificado junto ao Poder Legislativo Municipal de Ouro Preto, em resposta às **Representações de números 435/2021, 436/2021, 011/2022 e 018/2022**, vem pelo presente documento, por meio do seu representante legal ao final indicado, manifestar-se nos seguintes termos:

I – DA GESTÃO CONTRATUAL PELO OUROTRAN:

De início, como de praxe, importa reiterar que para a correta gestão operacional da concessão do serviço público de transporte coletivo de passageiros, com os necessários contornos técnicos, sempre à bem do interesse público e as com balizas legais eleitas no contrato, a Lei Municipal nº. 160/2003 assim determina:

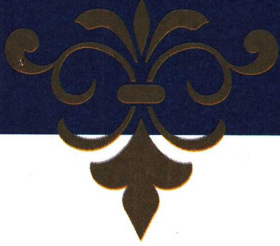
Art. 1º - Compete ao Município de Ouro Preto a organização, o planejamento estratégico, a regulamentação, o gerenciamento, a realização de estudos para fixação de tarifas máximas, o controle e a fiscalização operacional de todas e quaisquer modalidades ou categorias de serviços relativos ao transporte coletivo e ao individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal, conforme o Art. 11, inciso VII, da Lei Orgânica do Município. [...]

Câmara Municipal de Ouro Preto

Protocolo
Nº 34427
Correspondência Recebida
Em 11 de 102 de 22
Ass. Almeida Hs e 14h50 Min



CNPJ: 31.936.264/0001-85
Av. Juscelino Kubitschek, 835-A - Vila Itacolomy
Ouro Preto - MG - CEP.: 35.400-000
Tel.: (31) 3551-1650 - 3551-6136
www.consorciorotareal.com.br



§ 2º - O Departamento Municipal de Transporte e Trânsito OUROTRAN será o órgão responsável para exercer as competências descritas no caput deste artigo.

Não sem razão a Cláusula Décima Sexta do contrato de concessão vigente, assinado em 17 de fevereiro de 2020, impôs ao OUROTRAN a competência para, entre outras ações, analisar, fiscalizar e modificar as obrigações contratuais à luz dos princípios e regras estabelecidos pela própria concessão e pela legislação que lhe rege.

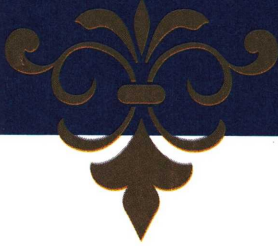
Assim, as respostas ora requeridas pelo Poder Legislativo ao Consórcio Rota Real devem ser obtidas junto ao OUROTRAN. Não obstante, em respeito ao contraditório e à transparência, cabem aqui os seguintes esclarecimentos:

II – IMINETE COLAPSO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DE OURO RETO:

Preliminarmente, por oportuno, conforme já amplamente demonstrado ao Município em diversos expedientes administrativos e nos autos da ação judicial nº. 5002789-87.2021.8.13.0461, as medidas adotadas pelo poder público para a contenção da pandemia de COVID-19 e a gigantesca escalada dos preços dos insumos, em especial do óleo diesel e demais derivados de petróleo, tornou cada vez mais difícil a sustentação financeira do serviço concedido, haja vista as profundas modificações que tais fatos promoveram nas expectativas e planejamentos da Concorrência Pública nº. 05/2018. **Por esta razão, o concessionário já apresentou pedido de revisão contratual extraordinária, que tramita há meses nos expedientes internos do Poder Executivo.**

Além disso, a **expressa e injustificada relutância do poder concedente em cumprir a Cláusula Décima Terceira do contrato, que determina o reajuste anual das tarifas conforme fórmula paramétrica previamente fixada**, agravou ainda mais a situação, deixando a concessionária em recorrentes prejuízos financeiros, malgrado seu direito à devida Taxa Interna de Retorno (TIR) de 11,7%, determinada em contrato.





No contrato em comento, a regra de reajuste anual é taxativa:

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DO REAJUSTE TARIFÁRIO

13.1. As tarifas serão reajustadas anualmente, considerando a variação dos preços dos insumos ocorrida no período anterior à data de apresentação da proposta, com base no item 13.2 deste CONTRATO.

13.2. As tarifas serão reajustadas da seguinte forma:

$$T = T_o \times \left\{ 1 + \left[0,24 \times \left(\frac{OD_i - OD_o}{OD_o} \right) \right] + \left[0,25 \times \left(\frac{VE_i - VE_o}{VE_o} \right) \right] + \left[0,42 \times \left(\frac{MO_i - MO_o}{MO_o} \right) \right] + \left[0,09 \times \left(\frac{DE_i - DE_o}{DE_o} \right) \right] \right\}$$

Onde:

T = Valor da Tarifa reajustada;

To = Valor da Tarifa vigente;

ODi = Preço de Combustível, ANP / média Brasil – Óleo Diesel, relativo ao mês anterior da data do reajuste;

ODo = Preço de Combustível, ANP / média Brasil – Óleo Diesel, relativo ao mês anterior da data de referência da proposta comercial ou da data do último reajuste concedido;

VEi = Número índice do IGP-DI utilizado para reajuste de veículo e rodagem, relativo ao mês anterior da data da proposta comercial;

VEo = Número índice do IGP-DI utilizado para reajuste de veículo e rodagem, relativo ao mês anterior e ano da data da proposta comercial;

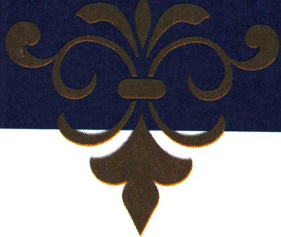
MOi = Número índice do INPC utilizado para reajuste de mão-de-obra, relativo ao mês anterior ao mês da proposta comercial;

MOo = Número índice do INPC utilizado para reajuste de mão-de-obra, relativo ao mês anterior e ano da data da proposta comercial;

DEi = Número índice do INPC, utilizado para reajuste de outras despesas, relativo ao mês anterior ao mês da proposta comercial

DEo = Número índice do INPC, utilizado para reajuste de outras despesas, relativo ao mês anterior e ano da data da proposta comercial

Como corolário do colapso que há muito vem sendo anunciado, o **órgão gestor dos sistemas coletivo e individual de transporte de passageiros mostra-se cada vez mais conivente com o transporte clandestino**, seja por meio de táxis-lotação irregulares, carros por aplicativos e até mesmos particulares sem qualquer vinculação ou registro com o poder público, prejudicando sobremaneira o desenvolvimento e a sustentabilidade dos serviços prestados por ônibus.



A operação concedida pelo certame de 2018 mostra-se atualmente inviável, em especial quanto às linhas interdistritais de menor fluxo de passageiros e piores condições de piso e deslocamentos, **colocando os serviços em iminente colapso**, aliás, como já tem ocorrido em outros municípios que adotaram postura igualmente omissa diante dos graves fatos aqui apontados.

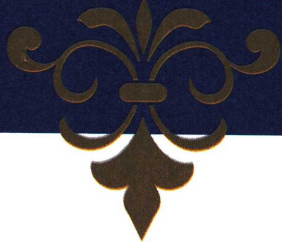
Logo, cabe aqui registrar e advertir com total transparência que a ausência de imediato reajuste tarifário; a omissão quanto à necessária apuração da já pleiteada revisão extraordinária e a ausência de gestão técnica eficiente e dedicada ao contrato de concessão, **levará à interrupção total ou parcial dos serviços**, cujo dever de prestação à população cabe exclusivamente ao poder público municipal.

III - REPRESENTAÇÃO Nº. 435/2021 – LINHA INTERMUNICIPAL OURO PRETO X MANJA (PIRANGA):

Em novembro de 2017 os Prefeitos de Ouro Preto e Piranga protocolizaram junto à Subsecretaria de Regulação de Transporte do Governo do Estado de Minas Gerais – SETOP, um pedido extraordinário para operação experimental da linha intermunicipal entre Ouro Preto e Manja Léguas (distrito de Piranga), passando por Santa Rita (distrito de Ouro Preto). Tal pedido justificou-se à época diante do imbróglcio causado pelo desaparecimento da empresa Transaraújo, que sucumbiu aos elevados custos de operação naquela região.

Ocorre que tal linha intermunicipal não se mostrou viável, sobretudo diante das péssimas condições das estradas, que não possuem pavimentação asfáltica. Além disso, o fluxo de passageiros verificado ao longo do tempo não foi capaz de garantir a sustentação financeira da operação, o que motivou o encerramento do período experimental sem a sua consolidação.





Ademais, com a assunção das regras estabelecidas pela Concorrência Pública nº. 05/2018, promovida pelo Município de Ouro Preto, a empresa Transcotta, partícipe do Consórcio Rota Real, priorizou a operação da linha interdistrital Ouro Preto x Santa Rita de Ouro Preto, objeto da concessão formalmente promovida.

Logo, não há mais amparo econômico e legal para operação da linha intermunicipal entre Ouro Preto e Manja Léguas (distrito de Piranga), passando por Santa Rita (distrito de Ouro Preto).

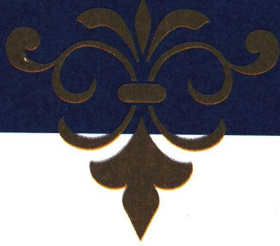
IV – REPRESENTAÇÃO Nº. 436/2021 – PONTO FINAL “NOSSA SENHORA DO SILÊNCIO” (MARACUJÁ):

Há alguns anos, ainda quando não havia regras claras para a operação dos serviços de transporte coletivo no Município de Ouro Preto, estabeleceu-se o itinerário experimental de extensão da linha de Amarantina até a localidade denominada “Nossa Senhora do Silêncio”. Contudo, os estudos e documentos técnicos que nortearam a Concorrência Pública nº. 05/2018 excluíram tal trecho, por ser economicamente inviável, razão pela qual com a migração dos sistemas houve a interrupção definitiva daquele atendimento.

V – REPRESENTAÇÃO Nº. 011/2022 – PARADA SEGURA:

Os profissionais que trabalham nas empresas que compõem o Consórcio Rota Real são devidamente orientados para o cumprimento da Lei Municipal nº. 1.015/2016, posteriormente modificada pela Lei Municipal nº. 1.106/2018, que tratam do “parada segura”. Para apuração de eventuais falhas é preciso que sejam informados os dias, horários e veículos envolvidos. Os canais de denúncias e manifestações estão disponíveis em: <https://consorciorotareal.com.br/contato/>. Por oportuno, reafirma-se o compromisso com a integridade física e psicológica das pessoas que utilizam o transporte público, em especial no período noturno.





VI – REPRESENTAÇÃO Nº. 018/2022 – RETORNO DE HORÁRIOS:

À despeito das dificuldades econômico-financeiras acima expostas, o Consórcio Rota Real tem envidado grandes esforços para o cumprimento pleno dos serviços contratados, como de fato vem ocorrendo. Sob a mesma ótica do cumprimento das cláusulas contratuais, destaca-se que a licitação que ensejou o contrato de concessão ora em comento trouxe dispositivo para disciplinar eventual paralisação das atividades da UFOP e IFMG, já que historicamente períodos de greves e férias comprometeram bastante a sustentação do sistema.

Nesse sentido, cabe aqui colar o seguinte trecho do Subitem 4.2.2 do Programa de Exploração (pag.19), que compôs a licitação e é referenciado no contrato de concessão vigente:

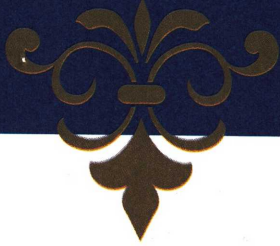
Quadros de Horários em Períodos de Baixa Demanda

O CONCESSIONÁRIO poderá alterar os Quadros de Horários atendendo aos níveis de serviço estabelecidos (taxa de ocupação, intervalos máximos, caminhamento a pé, dentre outros) e os prazos e procedimentos para cadastramento e informação aos usuários.

Nos períodos de férias e/ou dias de baixa de demanda (por ex. dia útil entre feriado e fim de semana e paralisações na UFOP/IFMG) os quadros de horários propostos deverão atender as mesmas condicionantes do parágrafo acima, além dos seguintes limitadores:

- os quadros de horários de férias e dias de baixa de demanda poderão ser reduzidos em até 30% (trinta por cento) em relação aos quadros de horários vigentes nos dias típicos até então, para aqueles mesmos tipos de dias (úteis, sábados e domingos), caso a demanda assim o justifique, o CONCESSIONÁRIO poderá apresentar proposta de fusão temporária de linhas, se a alternativa for a redução de mais de 30% das viagens, desde que a redução de percurso não implicar em um aumento na distância de caminhada para o usuário superior a 600 metros, no plano, e a 300 metros, em rampa;
- a redução na oferta dos serviços (número de viagens) não poderá exceder a 50% da redução da demanda (número de passageiros) para cada faixa horária e tipo de dia, ou seja para cada 1% de redução de demanda poderá ser reduzido até 0,5% na oferta.





Está claro, portanto, que há autorização contratual prévia para que a concessionária reduza o quadro de horários em até 30% durante os momentos de baixa demanda de passageiros, como ocorre notoriamente desde 18 de março de 2020, quando UFOP e IFMG paralisaram suas atividades presenciais em razão da pandemia de COVID-19. Não há, dessa forma, irregularidade na apontada redução.

Apesar de algumas reclamações pontuais de usuários, a redução de serviços implementada pela concessionária está amparada pelos documentos técnicos que dão sustentação à concessão vigente, fato que poderá ser imediatamente revertido com o reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

VII – CONSIDERAÇÕES FINAIS:

Por fim, cabe esclarecer ainda que todos os dados, planilhas, controles e documentos afetos ao serviço público de transporte coletivo de passageiros de Ouro Preto estão e sempre estiveram disponíveis ao órgão gestor, qual seja, o OUROTRAN, bem como ao Poder Legislativo, incluindo acesso à telemetria e controle de frota das empresas que operam o sistema.

Atenciosamente,

CONSÓRCIO ROTA REAL,
Empresa Líder: Turin Transportes Ltda.
Reinaldo Adriano de Castro Cotta
Sócio Administrador



CNPJ: 31.936.264/0001-85
Av. Juscelino Kubitschek, 835-A - Vila Itacolomy
Ouro Preto - MG - CEP.: 35.400-000
Tel.: (31) 3551-1650 - 3551-6136
www.consorciorotareal.com.br