



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

Objeto: Inspeção Especial de Auditoria Operacional em Mobilidade Urbana

Relator: Cons. Arnóbio Alves Viana

Ementa: Inspeção Especial de Auditoria Operacional em Mobilidade Urbana. Assinação de prazo para apresentação do Plano de Ação, nos termos do art. 7º, §2º da Resolução TC nº 02/2012.

RESOLUÇÃO RPL - TC – 00022/2016

Os MEMBROS do TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DA PARAÍBA, no uso de suas atribuições constitucionais e legais, tendo em vista o que consta no Processo TC nº 12.215/12, que versa sobre a auditoria operacional em mobilidade urbana, e, em cumprimento à Resolução TC nº 02/2012, **RESOLVEM assinar o prazo de 60 (sessenta) dias** ao Governo do Estado, às prefeituras municipais da região metropolitana de João Pessoa (Alhandra, Bayeux, Caaporã, Cabedelo, Conde, Cruz do Espírito Santo, João Pessoa, Lucena, Pitimbu, Rio Tinto, Santa Rita), à SEMOB e ao DETRAN-PB, para que apresentem, individualmente, o Plano de Ação, conforme anexo único da resolução, contemplando as medidas que foram e/ou serão tomadas visando ao cumprimento das deliberações propostas (determinações e recomendações), informando os prazos para implementação de cada medida e seus respectivos responsáveis, bem como os correspondentes benefícios que se pretendem alcançar.

Publique-se, intime-se, registre-se e cumpra-se.
Sala das Sessões do TCE-PB - Plenário Ministro João Agripino.
João Pessoa, 12 de dezembro de 2016



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

RELATÓRIO

1 Considerações iniciais

Inicialmente quero parabenizar a equipe técnica responsável e todas as autoridades envolvidas, uma vez que o sucesso desse trabalho, conforme exposto pelo Órgão de Instrução, está relacionado à parceria entre equipe de auditoria, dirigentes e técnicos dos entes e/ou órgãos envolvidos.

Conforme relatório inicial, a Auditoria registra a valiosa contribuição dos órgãos envolvidos, tanto na fase de planejamento, como na prestação de informações e apresentação de documentos necessários ao desenvolvimento dos trabalhos.

A Auditoria Operacional em Mobilidade Urbana teve como objetivo avaliar em que medida a cidade de João Pessoa atende aos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, além da integração dos municípios da região metropolitana da capital, no que se refere à mobilidade urbana.

A realização do trabalho foi motivada pelo fato de que a população do Município de João Pessoa se aproxima de um milhão de habitantes, dando mostras de fadiga pelo excesso de adensamento populacional, sendo visível o trânsito caótico com acessos saturados e incapazes de drenar o fluxo de veículos, causando grandes prejuízos à população, resultado do crescimento da frota de veículos motorizados e baixa aderência ao uso do transporte público coletivo, falta de prioridade para o transporte não motorizado especificamente os deslocamentos a pé e por bicicletas.

Também foi decisiva para a realização desse trabalho, a aprovação, em janeiro de 2012, da Lei nº 12.587 que instituiu os objetivos, princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, além da determinação para que os municípios acima de 20.000 habitantes e todos os demais obrigados, na forma da lei, quando da elaboração do Plano Diretor, elaborem o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inseridos (art. 24, §1º).



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

Para orientação dos trabalhos a Auditoria buscou respostas para os seguintes questionamentos: a) em que medida a cidade de João Pessoa atende aos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana? e b) há integração dos municípios da região metropolitana de João Pessoa no que se refere à mobilidade urbana?

No entanto, é importante ressaltar que algumas medidas já podem ter sido tomadas ou estão em fase de implantação, devendo ser comprovadas quando da apresentação do plano de ação.

Em relação a esses questionamentos, a Auditoria expôs, em síntese:

2 Atendimento aos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Capital Paraibana atende parcialmente às diretrizes e objetivos da nova legislação. Há oportunidades de melhorias quanto a vários aspectos, como a priorização do transporte público e não motorizado, atendimentos às necessidades de pessoas deficientes ou de mobilidade reduzida, recomposição dos quadros de servidores de órgãos de trânsito, dentre outros.

3 Integração dos municípios da região metropolitana de João Pessoa no que se refere à mobilidade urbana

Há pouca integração entre os municípios da região metropolitana de João Pessoa, constatando-se a falta de atuação do Conselho de Desenvolvimento Metropolitano de João Pessoa.

Muitas das ações dos órgãos públicos que buscam soluções de problemas complexos de mobilidade urbana encontram-se em pleno andamento, cujos efeitos só serão observados a médio e longo prazos.

Segundo o Órgão de Instrução, é oportuno o acompanhamento por este do Tribunal de Contas do Estado, com vistas a recomendar aos gestores a adoção de medidas para concretização dessas ações.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

Também há problemas de natureza legal, que ensejam determinações e/ou recomendações por este Tribunal.

No mais, a Auditoria, com base nos trabalhos realizados, apresenta as seguintes considerações:

4 Encaminhamento de determinações

Ao Governo do Estado, às prefeituras municipais da região metropolitana de João Pessoa (Alhandra, Bayeux, Caaporã, Cabedelo, Conde, Cruz do Espírito Santo, João Pessoa, Lucena, Pitimbu, Rio Tinto, Santa Rita), à SEMOB e ao DETRANPB, para que apresentem, individualmente, no prazo de 60 dias, Plano de Ação, conforme o Anexo da Resolução RN-TC-02/2012, formalizando as medidas que serão adotadas, com o respectivo cronograma, para atender às deliberações propostas (determinações e recomendações) que sejam de sua responsabilidade.

Ao Governo do Estado da Paraíba, para que realize novas licitações para concessão dos serviços de transporte intermunicipal, considerando:

a) a implementação de integração modal e tarifária neste sistema de transporte público e

b) a inclusão, no edital de licitação, da adequação de 100% da frota a deficientes físicos, como condição para contratação.

Ao Governo do Estado da Paraíba e à Prefeitura Municipal de João Pessoa, para que atendam ao disposto no Dec. nº 5.296/2004, Art. 19, no que se refere à adaptação dos prédios públicos aos portadores de deficiência ou mobilidade reduzida.

À Prefeitura Municipal de João Pessoa para que faça constar dos respectivos projetos de planos plurianuais (2014/2017) e de Leis de Diretrizes Orçamentárias, as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços, em conformidade com o Art. 25 da Lei 12587/12 e encaminhe Projeto de Lei com alterações no Código de Obras e Posturas que



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

contemple questões de acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, notadamente no que se refere à exigência de acessibilidade de portadores de deficiência ao longo das calçadas para a concessão do “habite-se”.

À SEMOB para que proceda a um levantamento completo das faixas de pedestres em mau estado de conservação e execute os serviços de conservação.

5 Encaminhamento de recomendações

Ao Governo do Estado e às prefeituras municipais da região metropolitana de João Pessoa (Alhandra, Bayeux, Caaporã, Cabedelo, Conde, Cruz do Espírito Santo, João Pessoa, Lucena, Pitimbu, Rio Tinto, Santa Rita), para que adotem medidas quanto à integração física, tarifária e modal dos sistemas de transporte públicos e não motorizados.

Ao Governo do Estado e à Prefeitura Municipal de João Pessoa para que se articulem no sentido de dar continuidade ao Projeto Vias do Atlântico, estabelecendo um cronograma para conclusão do Projeto e lançamento do edital de licitação e dêem mais efetividade em relação à fiscalização do transporte clandestino de passageiros, tanto na capital quanto em sua região metropolitana.

Ao Governo do Estado da Paraíba, para que proceda à realização de um levantamento das necessidades de novos servidores no DER e realize concurso público, faça atuar o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano de João Pessoa, em questões de mobilidade urbana (LC 59/2003, Art. 8º).

À Prefeitura de João Pessoa para que:

- a) elabore e encaminhe projeto de lei ao Poder Legislativo municipal versando sobre o plano de mobilidade urbana;
- b) estabeleça metas parciais de adaptação de frota de ônibus a serem atingidas pela permissionária que explora este serviço de transporte coletivo público, de modo a atingir a totalidade exigida no final do ano de 2014;
- c) faça melhorias no sistema de semáforos da Capital, estabelecendo uma rotina para a atualização do controle de tempo, bem como quanto à necessidade de maior quantidade de semáforos controlados à distância;



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

- d) faça melhorias nos procedimentos de tratamento das imagens monitoradas, sobretudo no que diz respeito ao envio imediato de agentes da SEMOB para assegurar melhores condições de fluidez do trânsito;
- e) proceda à realização de concurso público na SEMOB, atendendo à necessidade de mais servidores;
- f) regulamente o transporte de cargas e descargas na Capital, dentro do prazo estabelecido pela Lei Federal nº 12.587/12;
- g) ao executar o projeto do terminal de integração metropolitana, leve em consideração o longo prazo estabelecido pela CBTU para implantação dos VLTs;
- h) se articule junto à CBTU no sentido de verificar a possibilidade de redução do prazo de implantação, com vistas à melhor compatibilização com seus projetos de integração modal e
- i) adote medidas visando à padronização das calçadas no sentido de assegurar maior segurança e acessibilidade aos pedestres.

Às Prefeituras de Bayeux, Cabedelo, Conde, Rio Tinto e Santa Rita, para que elaborem o plano de mobilidade urbana e encaminhem para aprovação pelo Poder Legislativo.

À SEMOB e ao DETRAN-PB para que se articulem no sentido de realizar campanha educativa voltada para a proteção dos ciclistas no trânsito, com diversificação de mídias.

À SEMOB e à Secretaria Municipal de Planejamento de João Pessoa para que façam constar no Plano de Mobilidade Urbana, a ser elaborado, os principais aspectos e diretrizes dos projetos de mobilidade urbana contemplados no PAC.

À SEMOB para que:

- a) publique os resultados da pesquisa realizada com ciclistas e realize outra pesquisa de campo, inclusive junto às entidades, como associações de bairros, com o objetivo de melhor identificar as necessidades dos usuários de ciclovias/ciclofaixas no município de João Pessoa, de forma a se obter um diagnóstico mais próximo possível da realidade, inclusive em função da demanda dos deslocamentos casa-trabalho-casa;
- b) implemente uma política mais eficaz de execução e manutenção da infraestrutura ciclável em João Pessoa e de integração modal, com a construção de bicicletários;



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

- c) melhore a eficiência do planejamento e execução dos serviços de conservação da sinalização horizontal, notadamente, das faixas de pedestres;
- d) promova campanhas publicitárias no sentido de esclarecer a população sobre a necessidade de remover veículos das vias nos casos de acidentes sem vítimas, evitando engarrafamentos;
- e) realize pesquisa origem-destino aos usuários de transporte público com o objetivo de detectar as necessidades de deslocamento dos mesmos;
- f) incentive maior participação popular através de realização de audiências públicas com os diversos segmentos do sistema de mobilidade urbana e com os usuários de transportes coletivos e
- g) divulgue de forma mais ampla e funcional, os itinerários, horários (ou frequências) e tarifas dos ônibus, se possível, com a utilização de totens.

Importante ressaltar que, atendendo à solicitação do Prefeito do Município de João Pessoa, Sr. Luciano Cartaxo Pires de Sá, este Tribunal conduziu um processo de negociação entre o Município de João Pessoa e o Governo da Paraíba, na busca de solução para construção de um terminal de integração, no corredor da Avenida Pedro II, na intersecção da Av. Hilton Souto Maior com a Rua Walfredo M. Brandão, em terreno de propriedade do Município de João Pessoa, uma vez que o Governo do Estado apresentou, à população, uma proposta de construção de um viaduto, no mesmo local, o que inviabilizaria a construção do terminal de integração.

No dia 03 de outubro de 2013 foi realizada uma reunião nesta Corte de Contas, com a participação do grupo técnico que conduziu a auditoria operacional, o Presidente do Tribunal de Contas, o Conselheiro Relator, o Conselheiro Substituto, Oscar Mamede Santiago Melo, dentre outras autoridades dos entes e órgãos envolvidos.

Em sua exposição, o superintendente do DER asseverou a existência de um terreno nas proximidades da área em questão que atenderia às necessidades do projeto da Prefeitura. Afirmou que havia um pacto firmado, contudo, sem ser formalizado, para cessão desse terreno à Prefeitura de João Pessoa. O



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

superintendente da SEMOB confirmou que tal terreno atende aos requisitos do projeto.

Chegou-se à conclusão, por parte dos representantes do Município e do Governo do Estado, quanto à viabilidade da cessão ou permuta – conforme o caso – de outro terreno para a construção do terminal de integração no Corredor Pedro Segundo, localizado nas proximidades da intersecção da Avenida Hilton Souto Maior com a Rua Walfredo M. Brandão.

Por fim, ficou acertado que o Superintendente do DER levaria o caso para apreciação pelo Exmo. Governador do Estado da Paraíba, Sr. Ricardo Vieira Coutinho, da solução apresentada.

Em razão disso, a Auditoria sugeriu notificação ao Superintendente do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem, Dr. Carlos Pereira de Carvalho e Silva, para se pronunciar a respeito do posicionamento do Governo do Estado, em relação à solução proposta na reunião, e, notificação ao Superintendente Executivo de Mobilidade Urbana de João Pessoa, Sr. Nilton Pereira de Andrade, para informar a esta Corte de Contas acerca da situação atual da questão.

Em resposta à notificação de TCE, o Diretor Superintendente do DER se pronunciou nos seguintes termos (Documento nº 00446/14):

1. O posicionamento do Governo do Estado no que diz respeito ao assunto tratado no expediente acima referido foi definido com o início efetivo das obras de construção do Trevo de Mangabeira, após decisão judicial reconhecendo ser de propriedade do Estado a área onde o Trevo está sendo construído;
2. As obras, no momento, estão circunscritas à preparação (terraplenagem, pavimentação e drenagem de cerca de 6 km de ruas e avenidas em torno do Trevo propriamente dito, a fim de que essas vias possam ser utilizadas durante a construção do Túnel, sem maiores transtornos para o tráfego intenso que existe naquela área;
3. O Departamento de Estradas de Rodagem, em duas oportunidades (Ofício 016/2013, de 09/01/2013 e Ofício 1.188/2013, de 14/11/2013) encaminhou expedientes ao Sr. Prefeito da Capital, solicitando a devida autorização para a execução da Obra e até agora não recebeu nenhuma decisão a respeito do pedido necessário à concessão do Alvará que regularize a situação da empresa contratada



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

para a realização do serviços, perante o Poder Público Municipal. A informação que se tem é que a autorização da Prefeitura depende de audiência do Sr. Prefeito com o Secretário de Planejamento, a quem está afeto o caso, agendada para esta semana;

4. O Governo do Estado está disposto a examinar, desde que solicitado, a cessão de áreas de propriedade do Estado para que a Prefeitura implante os Terminais de integração Urbana, citados no documento desse TCE e que não interfiram em obra do Estado já em execução, como a do Trevo de Mangabeira, por exemplo.

Por sua vez, o Superintendente da SEMOB-JP, por meio do Documento nº 08545/14, informou que diante da impossibilidade de se obter a permissão para uso dos terrenos do Estado, a Prefeitura se viu obrigada a recorrer a terrenos alternativos para a construção dos terminais (inclusive o terminal referente ao terreno em litígio).

A Auditoria, ao analisar os pronunciamentos das autoridades acima, sugeriu que o Tribunal de Contas dê conhecimento ao Superintendente da SEMOB-JP sobre o teor do Documento nº 00446/14, para, querendo, se articule com o DER, com vistas à escolha de outra área de propriedade do Estado, viável para a construção do terminal de integração.

É o relatório.

PROPOSTA

Com base no Relatório Preliminar Consolidado, passo a tecer, de maneira sintética, algumas considerações, lembrando que se faz necessária a leitura do relatório técnico, em razão da complexidade da matéria.

1 Atendimento aos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

1.1 Plano de mobilidade urbana de João Pessoa

Constatou-se que João Pessoa não possui plano de mobilidade urbana, bem como não há previsão para sua aprovação.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

A obrigatoriedade para elaboração do plano de mobilidade urbana está prevista na Lei nº 12.587/2012, que fixou o prazo de 03 (três) anos. Nesse caso, o município de João Pessoa deverá aprovar seu plano de mobilidade urbana até o dia 03 de janeiro de 2015.

1.2 Descontinuidade de projetos de mobilidade urbana

No decorrer dos trabalhos verificou-se que alguns projetos de mobilidade urbana não tiveram continuidade, a exemplo do projeto encaminhado pela SEMOB para criação de uma rotatória na Avenida José Américo de Almeida (Beira Rio) que dará acesso à Rua Professora Angelina Balthar (Rua do Capim), porém, não executado pela SEINFRA. O atraso foi causado por questões jurídicas em relação à desapropriação da área que está sendo solucionado pela SEMOB e SEPLAN-JP.

Do mesmo modo o projeto Vias do Atlântico, para a interligação do anel viário do campus da UFPB ao Altiplano Cabo Branco, iniciado em parceria entre o Governo do Estado e a Prefeitura de João Pessoa, encontra-se suspenso sem previsão de continuidade, devido à falta de coordenação política entre os referidos órgãos públicos.

1.3 Infraestrutura para ciclistas

Tais informações foram obtidas de entrevista encaminhada ao Superintendente da SEMOB, cujo resultado demonstrou a inexistência de diagnóstico quanto às necessidades de implantação de ciclovias/ciclofaixas.

A Auditoria informa que a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa realizou uma pesquisa pela internet com objetivo de coletar dados sobre os ciclistas que circulam na cidade. A pesquisa abordou questões como a origem e destino dos que utilizam bicicletas, os problemas enfrentados, tempo de percurso, faixa etária, classe social, escolaridade e se a bicicleta é utilizada para o deslocamento das atividades diárias ou apenas para ao lazer.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

A SEMOB informou a construção de 49,5km de ciclovias/ciclofaixas de 2010 a 2012, e a proposta para ampliação de mais 77,9 km, perfazendo um total de 127,4 km.

Também foi registrada a ausência de legislação que priorize o transporte não motorizado e políticas públicas ainda insuficientes no sentido de estimular o uso de transportes não motorizados, inclusive sua articulação/integração com outros modais.

Segundo a Auditoria, a ausência de diagnóstico das necessidades e a ineficiência na infraestrutura das ciclovias geram consideráveis riscos de acidentes envolvendo ciclistas, bem como uma maior demanda por transporte motorizado e consequentes congestionamentos nas principais vias públicas da cidade.

1.4 Acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida

O relatório informa que nos principais corredores viários da cidade de João Pessoa não há continuidade de nível nas calçadas, limitando ou até mesmo impedindo o acesso e a circulação com segurança das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

A ausência de disposições acerca da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida no Código de Obras (Lei Municipal nº 1.347/1971) e no Código de Posturas (LC nº 07/1995) pode ser apontada como uma das principais causas deste problema, haja vista que a norma disciplina a aprovação de projetos e o licenciamento de edificações públicas e privadas.

Quanto ao sistema de transporte público de passageiros por ônibus da Capital, dados de 2012 apontam que cerca de 36% da frota é adaptada para pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida, percentual que desafia a meta de 100% que deve ser atingida no final do ano de 2014.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

1.4 Ações para a segurança de pedestres e ciclistas

Dentre as ações para segurança de pedestres, a SEMOB informou que foram realizadas campanhas de prioridade dos pedestres nas travessias sobre as faixas, em 2005, com o slogan "Respeite a faixa de pedestres/Faça sua parte".

Segundo a SEMOB, essas campanhas têm mudado, nos últimos anos, a relação entre motoristas e pedestres, diminuindo os acidentes e colocando João Pessoa no rol das cidades com uma população consciente quanto às leis de trânsito. Também foram realizadas palestras em instituições de ensino, além de oficinas direcionadas a docentes.

Nesse aspecto, a Auditoria realizou diligência *in loco*, demonstrando que várias faixas de pedestres estão mal conservadas, acarretando risco de atropelamento.

Quanto à segurança de ciclistas, especificamente em relação ao número de acidentes, a Auditoria informa que no município de João Pessoa não é possível apontar, com segurança, se o número de acidentes com ciclistas vem aumentando ou diminuindo, devido a lacunas e mudanças na base de dados. A SEMOB forneceu o número de acidentes com ciclistas, nos exercícios de 2010 a 2012.

O DETRAN-PB também forneceu dados relativos a acidentes com ciclistas, apenas dos meses de setembro a novembro de 2012.

Esses dados revelam que, neste período, 88% dos ciclistas vítimas de acidentes de trânsito foram do sexo feminino, não apontando as causas para a maior proporção de vítimas entre as mulheres, apesar do número de vítimas do sexo feminino ultrapassar sete vezes a quantidade de vítimas do sexo masculino.

Trata-se, portanto, de um problema, cuja causa, no meu entendimento, é a ausência de um processo contínuo voltado à educação para o trânsito, envolvendo não apenas os motoristas, como também os pedestres e ciclistas.

1.5 Monitoramento de pontos críticos de trânsito por câmeras de vídeo e utilização de semáforos controlados à distância



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

De acordo com a Auditoria, a Secretaria de Mobilidade Urbana informou a existência de monitoramento, por câmeras de vídeo, em pontos considerados como trânsito crítico na Capital.

Quanto à utilização de semáforos controlados à distância, a SEMOB confirmou a existência deles, e a utilização em situações excepcionais. Contudo, não informou em quais locais da Capital estes equipamentos estão em funcionamento.

A SEMOB afirma que envia agentes de mobilidade urbana aos locais com problemas de trânsito, mas alega insuficiência de pessoal para atender todas as demandas, fato que pode ser apontado como uma das causas para este problema.

Contudo, reconhece a necessidade de melhorar as questões de logística no tratamento das imagens monitoradas, visando a identificação de problemas para o envio de agentes de mobilidade urbana, com a maior brevidade possível.

Do mesmo modo, entende que deve ser expandida a rede de semáforos controlados à distância, considerando que a demanda viária é dinâmica e pode variar pela ocorrência de acidentes e outras situações ocorridas no trânsito.

1.6 Transporte urbano de cargas na cidade de João Pessoa

Consta no relatório da Auditoria, que a SEMOB apresentou mapa de monitoramento dos pontos críticos de carga e descarga no Município, comprovando que o transporte urbano de cargas já causa congestionamentos e pontos de lentidão no trânsito.

Alega que a ausência de legislação municipal, disciplinando a matéria, é uma das causas para este problema, que deve estar contemplada no Plano de Mobilidade Urbana, a ser aprovado pelo Município de João Pessoa até 03/01/2015 (Artigo 24, § 3º, Lei Federal nº 12.587/12).

1.7 Participação popular na definição de políticas de mobilidade urbana

O relatório preliminar demonstra que a participação popular é realizada por meio das plenárias do Orçamento Democrático, como também de demandas feitas durante as reuniões em comunidades e/ou na própria sede da SEMOB.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

1.8 Aspectos institucionais e operacionais da SEMOB e DER

1.8.1 Quantitativos de servidores da SEMOB

CARGO Nº DE CARGOS	Nº DE CARGOS	QUANTITATIVO EXISTENTE
Engenheiros e arquitetos	15	4
Analista de sistema	5	0
Técnico em geoprocessamento	2	0
Admin. de redes de computadores	2	0
Estatístico	1	0
Contador	1	1
Economista	2	1
Advogado	5	0
Psicólogo	2	1
Assistente Social	1	1
Técnico em comunicação social	3	1
Administrador	7	5
Bibliotecário	1	1
Pedagogo	1	0
Auxiliar técnico	35	17
Mecânico veicular	10	0
Desenhista	5	1
Agente de Mobilidade Urbana	350	219
Secretária	6	1
Auxiliar administrativo	30	9
Digitador	2	2
Recepcionista	2	0
Motorista	8	3
Auxiliar de serviços gerais	15	2
Vigilante	3	1
TOTAIS	514	270

Observa-se que há uma deficiência de pessoal na SEMOB, uma vez que nem mesmo o quantitativo previsto em lei, encontra-se preenchido, comprometendo o desempenho das atividades do órgão.

Conforme destacou a equipe técnica, em relação aos Agentes de Mobilidade Urbana, o efetivo existente é insuficiente para atender à demanda, considerando o crescimento de aproximadamente 181% da frota de carros e de 631% do número de motocicletas, nos últimos doze anos.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

1.8.2 Necessidades de melhorias no Departamento de Estradas de Rodagens

O relatório demonstra uma insuficiência no número de técnicos especializados, de agentes fiscalizadores e de recursos tecnológicos, necessários ao planejamento e controle operacional dos serviços de transporte.

De acordo com informações do próprio DER, quando da sua criação, havia 50 fiscais de transporte. Hoje, dispõe apenas de 26 fiscais, distribuídos em 06 setores, em diferentes cidades do Estado, responsáveis pela fiscalização de 42 empresas de transporte e a segurança e fiscalização, no trânsito, em cerca de 5.000 km de rodovias estaduais.

O único concurso realizado para o provimento de cargos do DER ocorreu na década de 70.

Em audiência pública sobre mobilidade urbana, realizada pelo Tribunal de Contas do Estado, o órgão apresentou, dentre outras, as seguintes sugestões para melhorar a sua atuação:

1. Ampliação do quadro de fiscais, com treinamentos específicos para a função;
2. Aquisição de equipamentos eletrônicos de autuação de infração;
3. Construção de postos fixos e aquisição de postos moveis de fiscalização;
4. Criação de setores já previstos em lei que complementariam as atividades do órgão gestor: a) Educação para o Trânsito; b) Estatísticas de Acidentes e c) Ouvidoria/Reclamações.

2 Integração das linhas de transporte da região metropolitana de João Pessoa com as linhas urbanas da capital, e a importância do conselho de desenvolvimento metropolitano

O relatório mostra que a integração, entre os serviços de transporte intermunicipal de características urbanas de alguns municípios da Região Metropolitana de João Pessoa e o transporte urbano da capital, teve início em 01/05/2009, com o benefício do desconto de 50% no segundo trecho da viagem, além do tempo máximo para habilitação do bilhete com relação ao segundo trecho da viagem.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

Os de características rodoviárias só foram instituídos aos 19/04/2011, pela Lei nº 9.356; cuja regulamentação se deu pelo Decreto nº 32.118, de 02/05/2011, também com o benefício do desconto de 50% no segundo trecho da viagem, além do tempo exigido para a habilitação do bilhete.

Nesse contexto, é que foi criado por lei complementar estadual, o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano, de caráter consultivo, normativo e deliberativo, presidido pelo Governador do Estado da Paraíba, cuja manutenção será custeada por dotação orçamentária do próprio Estado.

2.1 Inexistência de plano de mobilidade urbana em municípios da região metropolitana de João Pessoa

Quanto aos municípios que integram a região metropolitana de João Pessoa, com mais de 20.000 habitantes, consta que nenhum deles aprovou o seu Plano de Mobilidade Urbana, apesar da imposição da Lei nº 12.587/12.

O Município de Cabedelo informou sobre a existência de legislação que trata apenas do código de posturas, e da instituição e adaptação da frota nos transportes coletivos urbanos e semi-urbanos em circulação no município, para os portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Os Municípios de Bayeux e Rio Tinto afirmaram que não existe legislação sobre mobilidade urbana. Os Municípios de Conde e Santa Rita não responderam ao pedido de informação do TCE.

2.2 Previsão legal do conselho de desenvolvimento da região metropolitana de João Pessoa

A Lei Complementar Estadual (PB) nº 59/03, criou o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano, de caráter consultivo, normativo e deliberativo, composto pelo Governador do Estado (presidente); Prefeito de cada Município que integra o Consórcio de Desenvolvimento Intermunicipal da Região Metropolitana de João Pessoa – CONDIAM-PB; dois representantes do Estado e igual número de representantes da sociedade civil, sendo pelo menos um representante das classes produtoras, um representante da classe comercial, um representante dos



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

trabalhadores, um representante da Universidade Federal da Paraíba – UFPB e um representante da Universidade Estadual da Paraíba (art. 2º).

No entanto, esse conselho ainda não foi instalado, apesar da previsão legal para instalação no prazo máximo de 90 (noventa) dias da vigência da norma.

A Auditoria também registrou que, segundo a Lei Municipal nº 12.250/1126, a SEMOB, enquanto órgão gestor de transporte e Executivo Municipal de trânsito, possui competência para integrar o planejamento e a programação do sistema de transporte público de passageiros com o planejamento urbano do município de João Pessoa, como também dos aglomerados urbanos, em particular, da região metropolitana.

Acontece que, conforme constatado pela Auditoria, até o momento não se verifica o funcionamento desse importante conselho, tal como confirmado pelo DER-PB e SEPLAG.

2.3 Implicações do transporte clandestino na mobilidade urbana

Segundo dados do Sindicato de Transporte Clandestino da Paraíba, atualmente circulam aproximadamente 9.000 veículos no Estado da Paraíba operando como transporte clandestino/ilegal.

A Auditoria Operacional aponta a redução na oferta dos serviços regulares como fator que contribui para o aumento da demanda dos transportes clandestinos, além da má distribuição da oferta dos serviços públicos regulamentados, ou seja, atendimento preferencial nas áreas de grande concentração de passageiros/usuários, em detrimento daquelas de menor concentração.

Outro problema apontado pela Auditoria diz respeito à insuficiência de pessoal técnico especializado, de agentes fiscalizadores e de recursos tecnológicos adequados para um melhor planejamento e controle operacional dos serviços de transporte.

Na há dúvidas de que o transporte clandestino põe em risco a segurança dos passageiros, devendo ser combatido, uma vez que os serviços de transporte privado coletivo, enquanto serviços de interesse público, deverão ser autorizados,



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes elencados no supracitado diploma legal, assegurando o mínimo de segurança, conforto, higiene, qualidade dos serviços, com o menor custo possível.

A equipe técnica apresenta algumas experiências em municípios brasileiros, que têm contribuído para melhoria e organização dos serviços de transporte público de passageiros. Item que sugiro como leitura complementar.

2.4 Contratos de concessão de transporte público municipal e intermunicipal

A Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa, por meio de ofício a este Tribunal (Doc. 00137/13), informou que os contratos de concessão se encontram no início de suas vigências, tendo sido concluído, em março de 2011, o procedimento licitatório que precedeu a execução dos contratos de exploração dos serviços de transportes públicos.

Quanto aos contratos de concessão pública de transporte intermunicipal de todo o Estado da Paraíba, o DER encaminhou ofício a esta Corte (Doc. 27651/12), reconhecendo que os contratos de concessão das linhas intermunicipais encontram-se vencidos, em função de inércia do órgão em promover novo procedimento licitatório.

2.5 Modernização da infraestrutura do transporte ferroviário

De acordo com o relatório técnico, o sistema de transporte ferroviário da região metropolitana de João Pessoa, administrado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos, contempla uma malha ferroviária de 30 km de extensão, integrando os municípios de Santa Rita, Bayeux, João Pessoa e Cabedelo, servindo atualmente como uma alternativa mais barata e rápida de se locomover entre os municípios beneficiados.

A Auditoria registra fatores que contribuem para a não adesão da população ao transporte ferroviário, a exemplo da ausência de integração com outros modais e a obsolescência dos equipamentos utilizados.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

PROCESSO TC Nº 12.215/12

No que tange a falta de equipamentos modernos que assegurassem a regularidade e pontualidade do sistema, a CBTU, em resposta a questionário aplicado (Doc. 5773/13), assevera que conta com recursos na ordem de R\$ 96 milhões, oriundos do PAC Equipamentos, destinados à aquisição de oito Veículos Leves sob Trilhos – VLTs, que irão substituir as composições atualmente utilizadas, cujo prazo para a substituição total de tais equipamentos corresponde ao período de 180 (cento e oitenta) meses. Esse prazo, segundo a CBTU, deve-se ao elevado ciclo operacional para fabricação dos equipamentos (VLTs).

Diante do exposto, e, considerando o rito especial das auditorias operacionais, voto no sentido de que esta Corte de Contas, nos termos do art. 7º, §2º da Resolução nº 02/2012, **assine o prazo de 60 (sessenta) dias** ao Governo do Estado, às prefeituras municipais da região metropolitana de João Pessoa (Alhandra, Bayeux, Caaporã, Cabedelo, Conde, Cruz do Espírito Santo, João Pessoa, Lucena, Pitimbu, Rio Tinto, Santa Rita), à SEMOB e ao DETRAN-PB, para que apresentem, individualmente, o plano de ação, conforme anexo único da resolução, contemplando as medidas que foram e/ou serão tomadas visando ao cumprimento das deliberações propostas (determinações e recomendações), informando os prazos para implementação de cada medida e seus respectivos responsáveis, bem como os correspondentes benefícios que se pretendem alcançar.

É o voto.

Conselheiro Arnóbio Alves Viana
Relator

Assinado 23 de Fevereiro de 2017 às 16:22



Assinado Eletronicamente

conforme LC 18/93, alterada pela LC 91/2009 e
pelo Regimento Interno, alterado pela
RA TC 18/2009

Cons. André Carlo Torres Pontes
PRESIDENTE EM EXERCÍCIO

Assinado 23 de Fevereiro de 2017 às 10:34



Assinado Eletronicamente

conforme LC 18/93, alterada pela LC 91/2009 e
pelo Regimento Interno, alterado pela
RA TC 18/2009

Cons. Arnóbio Alves Viana
RELATOR

Assinado 23 de Fevereiro de 2017 às 13:02



Assinado Eletronicamente

conforme LC 18/93, alterada pela LC 91/2009 e
pelo Regimento Interno, alterado pela
RA TC 18/2009

Cons. Marcos Antonio da Costa
CONSELHEIRO

Assinado 23 de Fevereiro de 2017 às 11:50



Assinado Eletronicamente

conforme LC 18/93, alterada pela LC 91/2009 e
pelo Regimento Interno, alterado pela
RA TC 18/2009

Cons. Fernando Rodrigues Catão
CONSELHEIRO

Assinado 24 de Fevereiro de 2017 às 09:09



Assinado Eletronicamente

conforme LC 18/93, alterada pela LC 91/2009 e
pelo Regimento Interno, alterado pela
RA TC 18/2009

Cons. Antônio Nominando Diniz Filho
CONSELHEIRO

Assinado 23 de Fevereiro de 2017 às 15:20



Assinado Eletronicamente

conforme LC 18/93, alterada pela LC 91/2009 e
pelo Regimento Interno, alterado pela
RA TC 18/2009

Sheyla Barreto Braga de Queiroz
PROCURADOR(A) GERAL