

1

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR

PROMOTOR DE JUSTIÇA DA 4ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE GUARUJÁ/SP

Ref.: Inquérito Civil nº 0684/25

Assunto: Manifestação sobre o Parecer Técnico nº 16807849 – CAEX – Travessia Bertioga–Guarujá

ASSOCIAÇÃO GUARUJÁ VIVA – ÁGUA VIVA, por seu representante legal, nos autos do Inquérito Civil em referência, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, apresentar **MANIFESTAÇÃO SOBRE O PARECER TÉCNICO Nº 16807849, ELABORADO PELO CAEX**, pelos fundamentos fáticos e técnicos a seguir expostos.

 Avenida Santos Dumont, 1307 - Sítio Paecara - Guarujá/SP

 (13) 97801-6446 |  contato@guaruja.org.br

 www.guaruja.org.br/aguaviva

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A presente manifestação não pretende desqualificar o trabalho realizado pelo Centro de Apoio à Execução (CAEX), tampouco substituir a análise técnica realizada por aquele órgão.

Ao contrário, a Associação ÁGUA VIVA entende que o Parecer Técnico nº 16807849 fornece elementos relevantes para o aprofundamento da investigação, especialmente porque alguns dos próprios achados registrados durante a vistoria revelam **limitações operacionais, gargalos de capacidade, restrições físicas de infraestrutura e vulnerabilidades do sistema** que merecem avaliação complementar.

A questão central, portanto, não é afirmar que a travessia seja inadequada em todas as condições de operação, mas verificar se o serviço efetivamente atende aos requisitos de **regularidade, continuidade, eficiência, segurança e atualidade** quando submetido às condições reais de demanda e às situações que historicamente produzem maiores tempos de espera ou interrupções.

A Lei nº 8.987/1995 estabelece que toda concessão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, considerando, entre outros requisitos, regularidade, continuidade, eficiência, segurança e atualidade. A mesma legislação estabelece que a fiscalização da concessão deve contar com a cooperação dos usuários e reconhece o direito destes de levar ao poder público e à concessionária as irregularidades verificadas na prestação do serviço.

3

Nesse contexto, os elementos apresentados pela Associação devem ser analisados conjuntamente com o Parecer Técnico, sobretudo porque a avaliação de um serviço público de transporte não pode se limitar à constatação de seu funcionamento satisfatório em uma determinada janela temporal, quando a controvérsia envolve justamente sua capacidade de responder adequadamente a diferentes níveis de demanda e condições operacionais.

2. DA LIMITAÇÃO DA AMOSTRAGEM REALIZADA

Conforme registrado no próprio Parecer Técnico, a vistoria ocorreu em **03 de junho de 2026, uma quarta-feira**, em condições de baixo fluxo de veículos.

O próprio CAEX consignou:

“É importante frisar que no dia da avaliação, o fluxo de automóveis era baixo, tanto que em nenhuma das travessias realizadas as balsas foram com lotação máxima.” (Parecer Técnico nº 16807849, p. 11)

Esse registro é particularmente relevante para a análise da questão submetida ao Ministério Público.

A constatação de que o sistema funcionou adequadamente em uma situação de baixa demanda não permite, por si só, concluir que sua

4

capacidade operacional seja suficiente para atender adequadamente aos usuários em situações de maior pressão sobre o sistema.

A avaliação de um serviço de transporte cuja eficiência é diretamente influenciada pelo volume de veículos, pela capacidade das embarcações, pelos tempos de embarque e desembarque, pelas condições de navegação e pela disponibilidade de equipamentos deve considerar também as situações de maior demanda.

Há, portanto, uma diferença entre:

- a) constatar que o sistema funciona em determinada condição operacional; e
- b) demonstrar que o sistema possui capacidade suficiente para manter regularidade e continuidade diante das condições previsíveis de maior demanda.

A segunda questão não parece ter sido suficientemente examinada pela vistoria realizada.

Por essa razão, a Associação entende necessária a realização de **avaliação complementar em condições de maior demanda**, permitindo comparar o comportamento operacional do sistema em diferentes cenários.

3. DA CAPACIDADE OPERACIONAL E DA COMPATIBILIDADE ENTRE A GRADE HORÁRIA E O TEMPO REAL DE CICLO

Outro ponto que merece especial atenção consta do próprio Parecer Técnico.

A programação divulgada prevê intervalos de aproximadamente **20 minutos nos períodos indicados como horários de pico.**

Entretanto, o CAEX identificou tempos de:

- aproximadamente **7 a 9 minutos de travessia;**
- aproximadamente **6 a 8 minutos para embarque e desembarque.**

A soma desses períodos produz um ciclo operacional que pode alcançar aproximadamente **19 a 25 minutos**, sem considerar eventuais interferências adicionais decorrentes de filas, manobras, condições de navegação ou outras ocorrências operacionais.

O próprio Parecer registra:

“Caso a fila exceda 30 carros em espera, o ciclo total da travessia ultrapassará os 40 minutos.” (Parecer Técnico nº 16807849, p. 19)

Esse dado é relevante porque demonstra que existe uma relação direta entre o crescimento da fila e a deterioração do tempo de atendimento.

Assim, a questão que merece apuração não é simplesmente se a embarcação realizou determinada travessia em determinado intervalo, mas se **a estrutura operacional disponível possui capacidade para absorver o crescimento previsível da demanda sem produzir tempos de espera incompatíveis com a regularidade esperada do serviço.**

A realização da vistoria sem a formação de filas significativas não permite testar esse limite operacional.

Nesse sentido, a Associação requer que sejam considerados, na investigação, dados históricos de demanda e de tempo de espera, especialmente nos períodos de maior movimento, de modo a permitir a comparação entre:

- quantidade de veículos que chegam às margens;
- capacidade efetiva de transporte por viagem;
- quantidade de embarcações efetivamente disponíveis;
- tempo médio de embarque e desembarque;
- tempo efetivo de travessia;
- intervalo real entre partidas;
- tamanho das filas;
- tempo médio e máximo de espera;
- número e duração das interrupções;
- condições climáticas e de maré;
- disponibilidade de embarcações de reserva.

7

Somente a análise conjunta desses indicadores permite avaliar a capacidade real do sistema.

4. DA VULNERABILIDADE DO SISTEMA ÀS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS E DE NAVEGAÇÃO

A Associação também chama atenção para a vulnerabilidade operacional identificada no próprio Parecer Técnico.

O CAEX registrou:

“A combinação rebocador/balsa forma um conjunto muito longo e pesado [...] O vento e a correnteza também exercem forte influência na superfície da balsa (efeito ‘vela’), exigindo ainda mais espaço para corrigir a rota com segurança.” (Parecer Técnico nº 16807849, p. 19)

Esse apontamento não deve ser tratado apenas como uma característica técnica da operação.

Se determinadas condições de vento, correnteza, chuva, maré ou visibilidade reduzem a capacidade de manobra ou impõem restrições à operação, torna-se necessário verificar **qual é o impacto concreto dessas condições sobre a continuidade e a regularidade do serviço oferecido aos usuários.**

A Associação apresenta, em anexo, registros referentes ao dia **01 de setembro de 2026**, nos quais se observa a paralisação da travessia Bertioga–

Guarujá em condições de chuva, enquanto a travessia Santos–Guarujá apresentava operação naquele mesmo contexto, com registro de tempo de espera informado nos documentos anexos.

Esse fato, isoladamente, não permite concluir pela inadequação técnica da operação. Entretanto, constitui elemento concreto que justifica a realização de investigação complementar acerca dos **critérios técnicos utilizados para interrupção da travessia, frequência das paralisações, condições meteorológicas que determinam a suspensão e existência de medidas de contingência capazes de preservar a continuidade do serviço.**

A questão central deve ser objetiva: **se as condições meteorológicas adversas são previsíveis e recorrentes na região, quais mecanismos técnicos e operacionais estão previstos para reduzir seus impactos sobre os usuários?**

5. DA RESTRIÇÃO FÍSICA À AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE OPERACIONAL

O Parecer Técnico também apresenta elemento de especial relevância quanto à possibilidade de utilização simultânea de maior número de embarcações.

Segundo o CAEX:

“[...] a estrutura de atracação presente hoje não possibilita incremento de embarcações com segurança. Como mostrado por meio das figuras 21 e 22, o local tem estruturas de concreto que trariam risco de

abalroamento caso houvesse a atracação de mais de uma barcaça ao mesmo tempo.” (Parecer Técnico nº 16807849, p. 19)

Esse achado merece ser confrontado com eventuais informações utilizadas pela concessionária para justificar a existência de capacidade operacional adicional mediante o acionamento de embarcações de reserva.

Se a infraestrutura física existente não permite a utilização simultânea de determinadas embarcações com segurança, deve ser esclarecido **qual é, efetivamente, a capacidade máxima operacional do terminal em situações de aumento extraordinário da demanda ou de indisponibilidade de uma das embarcações regulares.**

A existência formal de embarcação reserva não necessariamente corresponde à existência de capacidade efetiva de contingência.

Por isso, é necessário verificar:

1. quantas embarcações podem operar simultaneamente com segurança;
2. quais embarcações estão efetivamente disponíveis;
3. quais possuem rebocadores disponíveis;
4. qual o tempo necessário para colocação de uma embarcação reserva em operação;
5. quais limitações de calado e manobra existem;
6. quais condições de maré restringem a operação;

7. quais estruturas físicas impedem a ampliação simultânea da operação;
8. qual é o plano de contingência para indisponibilidade de embarcação;
9. qual é a capacidade máxima de atendimento em situação de pico.

6. DA EMBARCAÇÃO RESERVA E DA EFETIVIDADE DO PLANO DE CONTINGÊNCIA

Durante a vistoria, segundo registrado no Parecer Técnico, a embarcação reserva encontrava-se encostada, enquanto o respectivo rebocador não se encontrava disponível no local, estando em manutenção.

Esse dado merece esclarecimento específico.

A existência de uma embarcação classificada como “reserva” somente representa efetiva capacidade de contingência se houver condições materiais, técnicas e operacionais para sua utilização tempestiva quando necessária.

Por isso, requer-se que a concessionária esclareça, documentalmente:

- quais embarcações compõem a frota operacional e a frota reserva;
- quais estavam disponíveis em cada período;
- quais estavam em manutenção nos últimos 12 meses;
- por quanto tempo permaneceram indisponíveis;
- quais rebocadores estavam vinculados a cada embarcação;

- qual o tempo médio necessário para ativação de uma embarcação reserva;
- quais são os procedimentos previstos para situações de paralisação ou aumento extraordinário da demanda.

A apuração desses elementos permitirá distinguir uma **reserva nominal** de uma **capacidade efetiva de contingência**.

7. DA NECESSIDADE DE CONFRONTAÇÃO ENTRE O PARECER TÉCNICO E OS DADOS OPERACIONAIS HISTÓRICOS

A Associação entende que a principal limitação da avaliação realizada não está necessariamente na metodologia empregada durante a vistoria, mas no fato de que uma observação pontual não consegue, isoladamente, representar todo o comportamento de um sistema sujeito a variações significativas de demanda e de condições de navegação.

Por essa razão, sugere-se que a análise seja complementada por dados objetivos da operação.

Requer-se, especialmente, que sejam solicitados à concessionária e ao poder concedente, conforme a competência de cada órgão:

- a)** registros de tempo de espera dos usuários nos últimos 12 meses;

- b)** registros de formação de filas, inclusive histórico de filas superiores a 30 veículos;
- c)** registros de interrupções da travessia, com data, horário, duração e justificativa;
- d)** registros de indisponibilidade e manutenção das embarcações;
- e)** registros de acionamento ou tentativa de acionamento de embarcações de reserva;
- f)** registros de condições meteorológicas e de maré nos períodos de paralisação;
- g)** registros de reclamações dos usuários relacionados a atrasos, paralisações e filas;
- h)** grade horária oficial e registros dos horários efetivamente praticados;
- i)** indicadores de desempenho eventualmente previstos no contrato de concessão;
- j)** plano de contingência operacional vigente;
- k)** estudos técnicos que fundamentaram a capacidade operacional atualmente contratada;
- l)** informações sobre eventuais obras, adequações ou investimentos previstos para ampliação da capacidade da travessia.

Esses elementos permitirão verificar se as conclusões obtidas em uma vistoria pontual permanecem válidas quando confrontadas com o histórico real de operação.

8. DA ATUALIDADE DO SERVIÇO E DA NECESSIDADE DE ADEQUAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

A Lei nº 8.987/1995 estabelece que a atualidade do serviço compreende a modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações, bem como sua conservação e a melhoria e expansão do serviço.

Dessa forma, a discussão não deve se limitar à conservação dos equipamentos atualmente empregados.

É necessário avaliar se o modelo operacional existente possui capacidade de atender adequadamente às demandas atuais e previsíveis da região.

Caso os próprios estudos técnicos demonstrem que determinadas características da infraestrutura física ou do conjunto rebocador/balsa impõem limitações relevantes à capacidade de operação, cabe ao poder concedente e à concessionária demonstrar quais medidas estão previstas para superar ou mitigar essas limitações.

A questão, portanto, envolve não apenas manutenção, mas **adequação da capacidade instalada à demanda e às condições reais de operação.**

9. DA NECESSIDADE DE VISTORIA COMPLEMENTAR EM CONDIÇÕES REPRESENTATIVAS

Diante dos elementos acima, a Associação entende que uma nova avaliação técnica poderia fornecer dados mais representativos da operação.

Sugere-se que a vistoria complementar contemple, sempre que tecnicamente possível:

- dia de final de semana ou feriado;
- horário de maior demanda;
- período com formação de filas;
- condições meteorológicas adversas, quando houver segurança para a realização da inspeção;
- verificação dos tempos efetivos de embarque e desembarque;
- cronometragem de ciclos sucessivos;
- aferição do intervalo real entre partidas;
- registro do número de veículos em fila;
- verificação da disponibilidade efetiva de embarcações de reserva;
- análise das condições de atracação e manobra;

- avaliação das limitações impostas por maré, profundidade e infraestrutura.

Não se pretende, evidentemente, que uma vistoria seja realizada em condição insegura. A finalidade é obter uma avaliação operacional que contemple **cenários representativos das situações em que os usuários efetivamente enfrentam maiores dificuldades.**

10. DA NECESSIDADE DE PRESERVAÇÃO E ANÁLISE DOS REGISTROS OPERACIONAIS

Considerando que parte significativa da controvérsia pode ser esclarecida por dados objetivos, mostra-se pertinente que os registros operacionais da concessionária sejam preservados e disponibilizados para análise.

A existência de informações históricas permitirá verificar se os episódios apontados pela Associação constituem ocorrências isoladas ou se integram um padrão operacional.

Essa distinção é fundamental para a adequada formação da convicção no presente Inquérito Civil.

11. REQUERIMENTOS

Diante do exposto, a **ASSOCIAÇÃO GUARUJÁ VIVA – ÁGUA VIVA** requer a Vossa Excelência:

1. Que a presente manifestação seja juntada aos autos do Inquérito Civil nº 0684/25 e considerada na análise do Parecer Técnico nº 16807849;
2. Que os registros apresentados pela Associação, especialmente os referentes à operação da travessia em 01/09/2026, sejam incorporados aos autos e confrontados com as informações prestadas pela concessionária e pelo poder concedente;
3. Que seja solicitada à concessionária a apresentação dos registros históricos de operação, incluindo tempos de espera, filas, paralisações, indisponibilidade de embarcações, manutenções e acionamento de embarcações de reserva;
4. Que seja apresentado o plano de contingência vigente para situações de aumento extraordinário da demanda, indisponibilidade de embarcações e interrupção da operação por condições meteorológicas ou de navegação;
5. Que sejam esclarecidas as condições técnicas e operacionais para utilização simultânea das embarcações, considerando as limitações físicas de atracação, profundidade, calado e manobra identificadas pelo CAEX;

6. Que sejam apresentados os indicadores de desempenho e os parâmetros de qualidade previstos no contrato de concessão, edital, regulamentos e demais instrumentos aplicáveis à prestação do serviço;
7. Que seja realizada, caso Vossa Excelência entenda pertinente, **vistoria técnica complementar em condição representativa de maior demanda**, preferencialmente em horário de pico, final de semana ou feriado, sem prejuízo da observância das condições de segurança necessárias;
8. Que seja avaliada a necessidade de adoção de medidas destinadas à modernização da infraestrutura e dos equipamentos utilizados na travessia, especialmente diante das limitações operacionais apontadas no próprio Parecer Técnico;
9. Que seja avaliada a necessidade de adequação da infraestrutura de atracação e navegação, inclusive quanto às limitações físicas identificadas nas Figuras 21 e 22 do Parecer Técnico, mediante estudo técnico específico;
10. Que seja avaliada a viabilidade técnica de adoção progressiva de embarcações autopropelidas ou de outras soluções tecnológicas capazes de reduzir os tempos de manobra e ampliar a segurança e a capacidade operacional, caso tecnicamente recomendadas;
11. Que o poder concedente seja instado a esclarecer quais medidas de fiscalização, monitoramento e contingência são atualmente adotadas

para garantir a regularidade, continuidade, eficiência e segurança da travessia;

12. Ao final, caso confirmadas limitações estruturais ou operacionais incompatíveis com os parâmetros de serviço adequado, que sejam adotadas as providências administrativas e legais cabíveis para assegurar a adequada prestação do serviço aos usuários.

12. CONCLUSÃO

A Associação ÁGUA VIVA reitera que sua manifestação não pretende antecipar conclusão sobre eventual responsabilidade da concessionária ou do poder concedente.

O que se busca é que a avaliação da travessia **Bertioga–Guarujá seja realizada a partir de um conjunto suficientemente representativo de dados**, capaz de considerar não apenas o funcionamento do sistema em uma situação pontual de baixa demanda, mas também sua resposta diante das condições que efetivamente determinam o aumento das filas, dos tempos de espera e das interrupções.

O próprio Parecer Técnico nº 16807849 registra elementos que justificam esse aprofundamento, especialmente quanto ao tempo de ciclo, à influência das condições de vento e correnteza, às limitações físicas da estrutura de atracação e à capacidade de ampliação da operação.

A fiscalização de um serviço público concedido deve considerar sua capacidade de atender adequadamente aos usuários em condições ordinárias e nos cenários previsíveis de maior demanda e maior complexidade operacional. A Lei nº 8.987/1995 estabelece, nesse sentido, os requisitos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança e atualidade como componentes do serviço adequado.

Por essas razões, a Associação entende que os elementos ora apresentados recomendam **o prosseguimento da apuração, com complementação dos dados operacionais e, se necessário, realização de nova avaliação técnica em condições mais representativas da realidade enfrentada pelos usuários.**

Termos em que,

Pede deferimento.

Guarujá/SP, 1º de setembro de 2026.

6581e3c5-9819-431b-
-bc88-92b1073b6ba3

Assinado de forma digital por
6581e3c5-9819-431b-
bc88-92b1073b6ba3
Dados: 2026.09.01 10:10:31 -03'00'

ASSOCIAÇÃO GUARUJÁ VIVA – ÁGUA VIVA

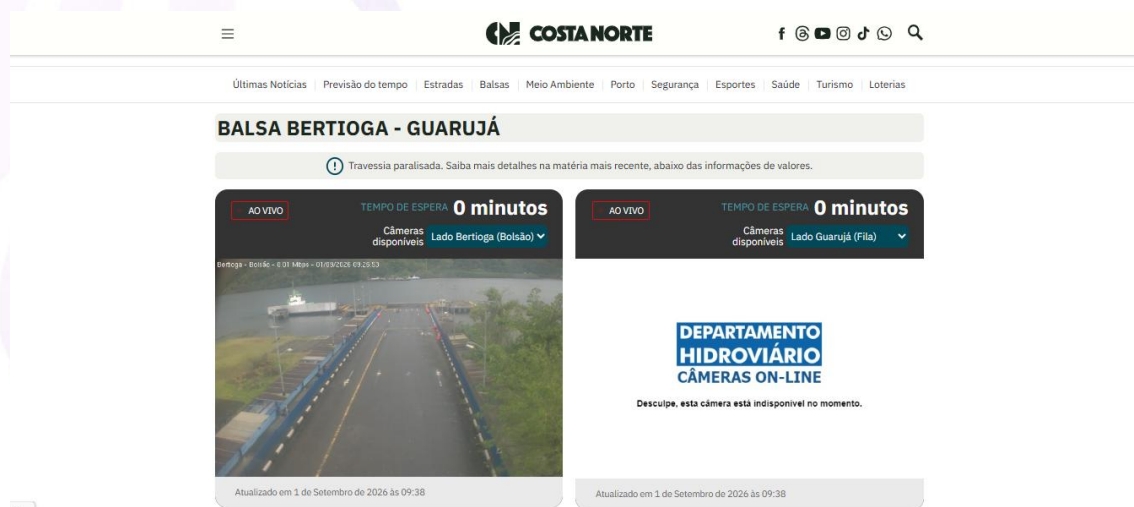
Eng. José Manoel Ferreira Gonçalves

Presidente

ANEXO 01 Registro do dia 01 de setembro de 2026.



<https://costanorte.com.br/balsas/bertioga-guaruja/balsa-entre-bertioga-e-guaruja-e-paralisada-por-causa-do-mau-tempo.html>



 Avenida Santos Dumont, 1307 - Sítio Paecara - Guarujá/SP

 (13) 97801-6446 |  contato@guaruja.org.br

 www.guaruja.org.br/aguaviva





[Últimas Notícias](#) | [Previsão do tempo](#) | [Estradas](#) | [Balsas](#) | [Meio Ambiente](#) | [Porto](#) | [Segurança](#) | [Esportes](#) | [Saúde](#) | [Turismo](#) | [Loterias](#)

BALSA SANTOS - GUARUJÁ

 Travessia opera normalmente com sete balsas em funcionamento. Saiba mais detalhes na matéria mais recente, abaixo das informações de valores.

AO VIVO

TEMPO DE ESPERA **15 minutos**

Câmeras disponíveis **Lado Santos (Bolsão)**



Desculpe, esta câmera está indisponível no momento.

Atualizado em 1 de Setembro de 2026 às 09:38

AO VIVO

TEMPO DE ESPERA **15 minutos**

Câmeras disponíveis **Lado Guarujá (Bolsão)**



Polícia de embarque - 0.01 Mbps - 01/09/2026 09:38:56

Atualizado em 1 de Setembro de 2026 às 09:39