

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS

Criada pela Resolução da Mesa Diretora da Câmara Municipal de São Luís, nº 047, de 26 de novembro de 2021, com base no Requerimento nº 1.723/2021, de 01/11/2021, de autoria do vereador Francisco Carvalho.

RELATÓRIO FINAL

PRESIDENTE: VEREADOR FRANCISCO CARVALHO (Avante)

RELATOR: VEREADOR ÁLVARO PIRES (PMN)

SÃO LUÍS, MA, 2022

PREFÁCIO DO RELATOR

O objetivo desta Comissão Parlamentar de Inquérito foi averiguar e avaliar as planilhas de custo, a gestão e o funcionamento do novo Sistema de Transporte Coletivo de São Luís, o qual foi criado a partir do processo licitatório da Concorrência Pública nº 004/2016. A finalidade de nosso trabalho na CPI, portanto, foi averiguar as eventuais ilicitudes e falhas técnicas que agravaram a crise que redundou na Greve dos Rodoviários (Greve de ônibus) de outubro 2021 e propor medidas para mitigar e buscar soluções exequíveis e perenes para o transporte coletivo da municipalidade.

Como Relator da CPI não tive obsessão pela criminalização das falhas e omissões dos agentes públicos e privados, mas com afinco nos empenhamos em reunir o máximo de evidências e conclusões para que o Ministério Público possa aprofundar as apurações iniciais e montar o arcabouço legal sobre as ilicitudes e indiciar quem julgar cabível e pertinente. Caberá, in fine, ao Poder Judiciário decidir sobre a aceitação de os indiciamentos e a condenação dos responsáveis por eventuais atos ilícitos e aplicar as condenações com base na dosimetria das penas aplicáveis.

Motivados como sempre, ao ouvir a voz das ruas clamando por melhoria na qualidade e eficiência do transporte coletivo, redução da tarifa e passe livre, nos empenhamos em trazer proposições para que esse sistema seja adequado, confortável, dinâmico - com viagens rápidas, seguras e confortáveis - tendo linhas de ônibus com trajetos bem elaborados e corredores exclusivos eficazes.

Assim, poderemos observar da análise ora apresentada que nosso transporte coletivo urge por modais de sistemas de transportes modernos e tecnológicos que atendam às exigências dos dias atuais, com previsão de aumento de capacidade, número de linhas, pontos de paradas, abrigos e sistemas de sinalização e comunicação (“Meu Ônibus”) que atendam futuras demandas.

Para isso, precisaremos juntos – Prefeitura de São Luís, Câmara Municipal e Sociedade Civil Organizada – aprimorar o Planejamento e a Transparência e, sobretudo, elaborar um novo Plano de Mobilidade Urbana e Rural, com visão de futuro.

A prioridade deste trabalho, em princípio, é avaliar a remuneração das concessionárias com base na Fórmula Paramétrica prevista nos contratos vigentes desde julho e setembro 2016 e o respectivo desempenho operacional das empresas na prestação dos serviços contratados, bem como, a performance da SMTT na supervisão geral, fiscalização desses serviços e das condições dos terminais de integração, planejamento e na aplicação de medidas de melhoria contínua do sistema.

Essa missão nos permitirá sugerir um modelo adequado e viável para a correção de inúmeras deficiências do Sistema de Transporte Coletivo, buscando ofertar um serviço de qualidade, com preço justo para todos os usuários e lucro legítimo equivalente e suficiente para que as empresas invistam continuamente no negócio, mantendo assim o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Essa análise deve ser minuciosa, cautelosa e com um caráter estruturante buscando uma adaptação financeira no modelo vigente para com a realidade econômica, orçamentária e financeira do país, do estado, da municipalidade e dos usuários, que são os que realmente pagam a tarifa.

Ao privilegiar a análise técnica e equilibrar esse valor com base num esforço contínuo de planejamento inteligente, estaremos oferecendo uma proposta coerente e própria para o município de São Luís.

O escopo da CPI do Transporte Coletivo, assim como denominamos esta Comissão vai em direção à defesa dos interesses de todos munícipes, do crescimento e desenvolvimento sustentável, do avanço e de melhorias da infraestrutura, escopo este pelo qual perseguimos e nos debruçamos por meio dessa investigação que tecemos o quanto se segue.

ÁLVARO PIRES (PMN)

RELATOR

ÍNDICE

[PARTE A] TEMAS PREAMBULARES.....	8
I) BASE LEGAL E MEMBROS DA CPI.....	8
II) OBJETOS ESPECÍFICOS DA CPI.....	9
III) MENSAGEM DO PRESIDENTE DA CPI-TC AO POVO DE SÃO LUÍS, MA.....	11
IV) DAS PREMISSAS DO REQUERIMENTO nº 1.723/2021.....	13
V) CONSIDERANDOS.....	15
[PARTE B] RELATÓRIO FINAL – Conteúdo: Investigações, depoimentos, análises e proposições.....	18
1. INTRODUÇÃO.....	19
1.1 DO FUNDAMENTO LEGAL DA CPI.....	20
1.2 DO REQUERIMENTO 1.723 / 2021.....	22
2. DA ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHOS.....	27
3. LINHA DO TEMPO: HISTÓRICO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS.....	28
3.1 O QUE É O SIT?.....	28
3.2 INFORMAÇÕES/ PERFIL SÍNTESE DO SIT.....	28
3.3 FASE DE PRÉ-IMPLANTAÇÃO E PRIMEIROS ANOS.....	29
3.4 A FASE DE LICITAÇÃO DO SISTEMA.....	30
4. DAS REUNIÕES ORDINÁRIAS.....	32
4.1. DA 1ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	32
4.2. DA 2ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	32
4.3. DA 3ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	34

4.4.	DA 4ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	44
4.5.	DA 5ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	58
4.6.	DA 6ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	78
4.7.	DA 7ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	95
4.8.	DA 8ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	104
4.9.	DA 9ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	112
4.10.	DA 10ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	114
4.11	DA 11ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	119
4.12	DA 12ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	124
4.13	DA 13ª REUNIÃO ORDINÁRIA.....	129
5.	ANÁLISE SOBRE A LICITAÇÃO E A CONTRATAÇÃO DOS SERVIÇOS DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DE SÃO LUÍS.....	130
5.1.	PRINCIPAIS ELEMENTOS DE IDENTIFICAÇÃO DA LICITAÇÃO.....	130
5.2.	ANÁLISE DA FASE INTERNA DO PROCESSO LICITATÓRIO.....	131
5.3	ANÁLISE DA FASE EXTERNA DO PROCESSO LICITATÓRIO.....	133
5.4	ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES ACERCA DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS.....	139
5.5	ANÁLISE DO CONTRATO FIRMADO ENTRE A PREFEITURA DE SÃO LUÍS E A EMPRESA SISTRAN.....	146
5.6	DA OCORRÊNCIA DA PRECLUSÃO ADMINISTRATIVA - INOBSERVÂNCIA DO DETERMINADO NO EDITAL - VIOLAÇÃO A VINCULAÇÃO DO EDITAL.....	147
6.	DO SISTEMÁTICO DESCUMPRIMENTO DOS CONTRATOS, DAS IRREGULARIDADES NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E SUAS REPERCUSSÕES ECONÔMICAS E SOCIAIS.....	149
6.1	DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO E REVISÃO ORDINÁRIA.....	151
7	DO NÃO CUMPRIMENTO DA REVISÃO ORDINÁRIA A CADA 4 ANOS.....	154

8	DA FÓRMULA PARAMÉTRICA DE CÁLCULO ECONÔMICO-FINANCEIRO E REVISÃO TARIFÁRIA.....	157
9	DA ESTIMATIVA DE ECONOMIA DE CUSTOS DO SISTEMA.....	170
10	DO DETALHAMENTO FINANCEIRO, NOTAS FISCAIS RECEBIDAS E DETALHAMENTO DA FROTA.....	172
11	DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO.....	173
12	DOS REPRESENTANTES LEGAIS DOS CONSÓRCIOS E VIAÇÃO PRIMOR.....	178
12.1	DA VIAÇÃO PRIMOR.....	178
12.2	DO CONSÓRCIO UPAON AÇU.....	178
12.3	DO CONSÓRCIO CENTRAL.....	179
12.4	DO CONSÓRCIO VIA SL.....	179
13	CONCLUSÃO.....	180
14	DOS ENCAMINHAMENTOS.....	183
14.1.	ENCAMINHAMENTOS TÉCNICOS DE PLANEJAMENTO E GESTÃO....	183
	[PARTE C] ANEXOS (somente em meio digital).....	196
I.	REQUERIMENTO DE ORIGEM: nº 1723/2021, de 01/11/2021	
II.	RESOLUÇÃO DA MESA DIRETORA: nº 047/2021; de 26/11/2021	
III.	ATA DA SESSÃO DE INSTALAÇÃO DA CPI: 06/12/2021	
IV.	REGIMENTO INTERNO DA CPI: aprovado em 14/12/2021.	
V.	DOCUMENTOS RELATIVOS À CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/201	
i.	Projeto Básico da Licitação	

- ii. Minuta do Contrato
- ii. Edital da Licitação
- v. Publicação do Edital
- v. Relação de empresas participantes do certame
- vi. Ata de Registro do resultado da licitação
- vii. Publicação do Resultado final da licitação
- viii. Publicação dos Resumos de Contratos
- ix. Contrato com a empresa SISTRAN Engenharia Ltda, sediada em São Paulo, para fazer um estudo sobre a Licitação
- x. Lei Complementar nº 005/2015,
- xi. Ata da Audiência Pública no Auditório da FIEMA (janeiro 2016) onde foi lançado o edital de licitação.
- xii. Dois decretos da Prefeitura regulamentando a licitação.
- I. CONTRATO LOTE 1 DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/201
- II. CONTRATO LOTE 2 DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/201
- III. CONTRATO LOTE 3 DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/201
- IV. CONTRATO LOTE 4 DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/201
- V. TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO – Tdl: Registros fotográficos (junho 2022).

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS 2021

RELATÓRIO FINAL 2022

[PARTE A] TEMAS PREAMBULARES:

[I] BASE LEGAL E MEMBROS DA CPI

REQUERIMENTO DE ORIGEM: nº 1723/2021, de 01/11/2021

RESOLUÇÃO DA MESA DIRETORA: nº 047/2021; de 26/11/2021

INSTALAÇÃO DA CPI: 06/12/2021

REGIMENTO INTERNO DA CPI: aprovado em 14/12/2021.

VEREADORES MEMBROS EFETIVOS DA CPI

1. **PRESIDENTE:** FRANCISCO CARVALHO (Avante)
2. **VICE-PRESIDENTE:** ASTRO DE OGUM (PCdoB)
3. **SECRETÁRIO-GERAL:** OCTÁVIO SOEIRO (Podemos)
4. **RELATOR:** ÁLVARO PIRES (PMN)
5. **VICE-RELATOR:** JHONATAN SOARES (Coletivo Nós) - PT

Secretária:

Nizete Cristina de Souza Gedeon

SÃO LUÍS, MA, 2022

[III] OBJETOS ESPECÍFICOS DA CPI:

Investigar eventuais vícios, omissões, concessão de vantagens indevidas e crimes praticados por entes públicos e privados que tenham conexão e responsabilidades técnica, jurídica e administrativa dos seguintes certames e contratos:

- (I) No Processo Licitatório relacionado à CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/2016/CPL, envolvendo os procedimentos de elaboração e aplicação da documentação legal, tais como Projeto Básico, Edital, Minuta de Contrato, publicação tempestiva de atos e todos os demais elementos e fatores técnicos, administrativos, orçamentários, jurídicos, econômicos e financeiros de responsabilidade da Prefeitura de São Luís, com incumbência autoral da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT), inclusive com observância integral às exigências da Lei de Acesso à Informação nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, concorrência esta que visava à concessão do serviço de transporte público coletivo de passageiros no Município de São Luís, em todo o sistema regular municipal, compreendendo:
 - (i) a operação e manutenção do serviço de transporte coletivo, mediante a disponibilização de ônibus, ou outras tecnologias que vierem a ser disponibilizadas,
 - (ii) a implantação, disponibilização e operação de sistemas de bilhetagem automática, e
 - (iii) a operação, conservação e manutenção de **terminais de integração;**
- (II) Apurar (i) irregularidades, omissões e falhas recorrentes na prestação dos serviços contratados; (ii) falta de transparência na divulgação no site oficial da SMTT de documentos e informações e (iii) quebra de cláusulas nos contratos licitatórios relacionados aos objetivos da CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/2016/CPL, de responsabilidade solidária da empresa CONSULT TRANS – CONSULT TRANS Consultoria Especializada LTDA; (CNPJ: 03.151.037/0001-09)

empresa contratada pela SMTT / Prefeitura de São Luís (desde fevereiro 2002 até 2022) com objetivo de monitorar e avaliar o desempenho qualitativo e econômico-financeiro das empresas de transportes coletivos operadoras do sistema municipal de transporte público e calcular as Fórmulas Paramétricas (condição sine qua non), conforme os fatores de custos básicos para adoção dos reajustes anuais dos valores das tarifas cobradas aos usuários;

- (III) Apurar irregularidades e quebra de cláusulas nos contratos licitatórios derivados da CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/2016/CPL, abaixo listados:
 - (i) Contrato nº 017/2016; Processo nº 050.13599/2016
 - (ii) Contrato nº 018/2016; Processo nº 050.13599/2016
 - (iii) Contrato nº 019/2016; Processo nº 050.13599/2016
 - (iv) Contrato nº 020/2016; Processo nº 050.13599/2016
- (IV) Apurar irregularidades e quebra de cláusulas no contrato licitatório derivado da CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/2016/CPL, entre o Sindicato das Empresas de Transportes (SET) com a empresa operadora do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (DATAPROM);
- (V) E apurar as omissões, inações culposas e falta de ação tempestiva para fiscalizar e adotar medidas corretivas e punitivas por parte dos entes contratantes, no caso a Prefeitura de São Luís e a SMTT, nas pessoas de seus respectivos titulares, que atuaram como signatários dos quatro contratos e, também, dos posteriores gestores até a data de encerramento da CPI;

[III] MENSAGEM DO PRESIDENTE DA CPI-TC AO POVO DE SÃO LUÍS, MA

Caros Cidadãos e Cidadãs, caros Municípes,

O sistema municipal de transporte coletivo de passageiros é um direito básico da população e deve ser operado pelo Poder Executivo, diretamente, e/ou por concessão, mediante licitação pública, por empresas privadas qualificadas, com capacidade financeira para assumir todos os encargos previstos em contrato. Como nas últimas décadas esse serviço vem se deteriorando, criando situações críticas que afetam toda a sociedade, a Câmara Municipal decidiu pela criação da CPI dos Transportes Coletivos, composta por cinco membros, e ora apresenta este Relatório Final, muito bem elaborado pelo Relator, o Vereador ÁLVARO PIRES.

Todas as análises, cálculos, diagnósticos, levantamentos, conclusões e encaminhamentos constantes deste Relatório Final, em seus anexos e em outros documentos produzidos por esta CPI foram feitos de boa-fé, zelo e total imparcialidade, respeitando-se sempre a correta técnica de investigação e o cotejamento de dados com o justo espírito e nexos inerentes à legislação municipal, estadual e federal, em especial no que tange às seguintes leis e regimentos:

- As prerrogativas estabelecidas na Constituição Federal, que balizaram as ações da CPI-TC;
- Lei de Acesso à Informação (LAI) nº 12.527, de 18 de novembro de 2011;
- Lei Orgânica do Município (LOM) de São Luís, de 05 de abril de 1990; revisada e consolidada em 20 de dezembro de 2011;
- Regimento Interno da Câmara Municipal;
- Regimento Interno da CPI-TC, aprovado em 14 de dezembro de 2021;

Os membros da CPI envidaram todos os esforços para apurar as informações necessárias e proceder às oitivas com profissionais da iniciativa privada e os gestores públicos envolvidos nos contratos decorrentes da

Concorrência Pública nº 004/2016/CPL, tudo em acordo com o Regimento Interno desta Comissão de Inquérito, na forma acima descrita.

No entanto, devido à extraordinária complexidade do assunto e ao volume de documentos analisados (mais de 7.000 páginas) podem existir fatos e elementos que não chegaram ao nosso conhecimento e que poderiam evidenciar ações ilícitas e omissões das partes envolvidas nos Objetos de investigação desta CPI.

Esclarecemos, portanto, a todos os interessados, que novos documentos e relatos esclarecedores podem ser encaminhados a esta Câmara e/ou ao Ministério Público do Maranhão, a qualquer tempo, por qualquer pessoa. Essa contribuição voluntária permitirá (i) o avanço e maior celeridade das apurações posteriores da CPI-TC e (ii) o aperfeiçoamento dos trabalhos da Comissão Parlamentar Permanente de Mobilidade Urbana da Câmara Municipal. Esse processo colaborativo posterior, inclusive com a participação das Câmaras Municipais dos outros três municípios da Ilha do Maranhão, ensejará a construção de um consenso, sobre as principais soluções que se fazem imprescindíveis. Esse esforço de cidadania servirá para que o Ministério Público aprofunde as investigações iniciadas por esta CPI e deverá contribuir, tanto para corrigir os muitos males gerenciais congênitos e a precária infraestrutura logística, como para introduzir inovações que permitam aprimorar o Sistema de Transporte Coletivo Municipal e, também, suas interfaces com o Sistema Metropolitano que atende aos demais municípios da Ilha do Maranhão.

Com as bênçãos de Deus, agradecemos a todos os membros e à secretária da CPI pelo histórico trabalho realizado e rogamos a todos uma leitura apurada e a adoção de soluções efetivas, em benefício da população ludovicense e de todos os munícipes vizinhos.

FRANCISCO CARVALHO

(Avante)

PRESIDENTE

[IV]. DAS PREMISSAS DO REQUERIMENTO nº 1.723/2021

- a. Cerca de 1,2 milhão de pessoas residem no Município de São Luís. Quase todas, direta ou indiretamente, sofreram prejuízos e perturbações da rotina de trabalho e deslocamentos durante todos os dias da **Greve de Rodoviários (ônibus urbanos), iniciada em 21/10/2021**;
- b. Nesse caos gerado pela paralização dos serviços públicos de transporte por ônibus coletivos, os que mais sofrem são os que residem nas dezenas de povoados rurais, ocupações, bairros e conjuntos residenciais situados na ZONA RURAL;
- c. Essa população expressiva vem sofrendo a várias décadas sérias restrições de Transporte, Trânsito e Qualidade de Vida em virtude das precárias condições da infraestrutura de ruas e avenidas, onde predominam pavimentos deteriorados e esburacados, (incluindo ruas de piçarra, sem pavimentação alguma); redes de drenagem inexistentes ou quebradas e/ou entupidas; ciclovias mal dimensionadas; ausência de sinalização de trânsito e toponímica; calçadas em geral fora das normas de acessibilidade e/ou invadidas ou bloqueadas; sujidades, lixões e animais soltos nos logradouros públicos etc., um imenso rol de deficiências graves que se observa em quase todas as Vias Arteriais e Coletoras e em quase todas as ruas dos bairros e grandes conjuntos e em quase todas as localidades da ZONA RURAL;
- d. A GREVE DOS RODOVIÁRIOS de outubro 2021 foi mais uma num cíclico e recorrente processo de desorganização, má gestão (pública e privada) do sistema de transportes coletivos da capital maranhense, no qual um dos mais nefastos sintomas é a ocultação de informações sobre os atos públicos que regem essa matéria de grande relevância para a economia popular e para o erário público. Ninguém sabia o teor dos contratos e nem das planilhas e das fórmulas paramétricas, as quais devem estabelecer os preços pagos pela Prefeitura e pelo usuário final, parecendo caber aos empresários do setor o comando geral do sistema;
- e. Esse ciclo de acúmulo de equívocos, problemas e soluções paliativas teve um divisor de águas que ficou marcado na História Política e Social de

São Luís, conhecido nacionalmente como a **GREVE DA MEIA PASSAGEM 1979**;

- f. Essa greve promovida pelo movimento estudantil, com apoio de parcela ponderável da população, foi deflagrada há 43 anos, entre **14 e 22/09/1979**, que culminou com a trágica destruição de parte da cidade e de dezenas de veículos, resultando ainda em centenas de feridos e 110 presos;
- g. Nesses 43 anos que se seguiram a esses trágicos acontecimentos, muitas outras greves aconteceram e em outubro 2021 assistimos a um crescimento de impasses, prejuízos e tensões – onde os Poderes Públicos pareceram impotentes para reverter essa pressão e evitar uma nova tragédia urbana como ocorreu na GREVE DE 1979.

[V] CONSIDERANDOS:

Os membros da CPI-TC, no uso de suas atribuições legais e regimentais,

- i. Considerando a necessidade imperiosa de se retomar um processo de planejamento técnico e operacional eficiente e moderno na Gestão dos Transportes Coletivos Públicos em São Luís e, por extensão, no sistema semiurbano que é de atribuição do governo estadual, na área metropolitana de influência direta nos demais três municípios da Ilha do Maranhão;
- ii. Considerando a óbvia complexidade e o vasto volume da documentação (cerca de 7.000 páginas) relativa à Concorrência Pública nº 004/2016, certame este promovido na gestão do Prefeito Edvaldo Holanda Júnior, processo que resultou na contratação de três consórcios de empresas privadas de transportes coletivos e uma empresa isoladamente (quatro lotes de linhas de ônibus), licitação e contratos estes objetos de investigação pela CPI-TC no período de 24/11/2021 (instalação) a 20 de junho 2022;
- iii. Considerando que o **ESCOPO BÁSICO** da CPI-TC, conforme estabelecido em seu Regimento Interno, se limita à investigação da Concorrência Pública acima citada e dos respectivos contratos desta decorrente e **que não abrange o delineamento específico de medidas para solucionar definitivamente o drama dos Transportes Coletivos Públicos no Município de São Luís**, conforme descrito no item **[I] OBJETOS ESPECÍFICOS DA CPI**;
- iv. Considerando que ainda existem graves lacunas de planejamento e falta de **VISÃO URBANÍSTICA DE FUTURO** decorrentes da inexistência de estudos de modernização da legislação de ordenamento territorial urbano e rural, hoje na quase totalidade anacrônica e pouco operante, fatores estes que impedem a definição e estruturação de uma rede eficiente de linhas e modais de transportes coletivos modernos, com justiça tarifária social para os usuários e segurança de equilíbrio econômico-financeiro para os operadores e investidores;

- v. Considerando que os **Projetos de Lei de Revisão do Plano Diretor 2006** que foram encaminhados pelo Poder Executivo na gestão anterior (2019) e na atual (2021) têm apenas alterações de macrozoneamento e não tem propostas para interagir com o Plano de Mobilidade Urbana, baseadas em estudos de crescimento demográfico e nem em estudos de transporte (ex.: pesquisas de origem e destino) e dos vetores de expansão urbana, deixando abertas complexas celeumas e controvérsias quanto às transformações de uso nas zonas rurais e urbanas, em especial quanto ao encilhamento urbanístico decorrente do atual gabarito edilício no limite máximo de 15 pavimentos (barreira inútil que traz prejuízos de grande monta para a construção civil e aos cofres públicos e impede o adensamento útil dos grandes corredores viários), enquanto em várias outras capitais e cidades brasileiras esse limite ultrapassa 50 andares, ou é livre como em Balneário Camboriú, SC, podendo chegar a 150 pavimentos;
- vi. Considerando que esses impasses urbanísticos, a falta de governança e de planejamento metropolitano e a má gestão por parte dos órgãos envolvidos contribuíram para o fracasso e os grandes prejuízos das obras de implantação dos novos modais (a) do **Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)** (Gestão Prefeito João Castelo) e (b) do **Bus Rapid Transit (BRT)** (Gestão Gov. Flávio Dino) no Município de São Luís, novos sistemas que poderiam ter dado início a um processo de modernização do sistema de transporte coletivo, mas que ao final frustraram as expectativas de todos;
- vii. Considerando o desinteresse político-social e a inexistência de cultura de governança administrativa para deslanchar um amplo programa municipal de **Parcerias Público-Privadas e Concessões (PPPC)**, instrumentos legais largamente usados há décadas em outros municípios e em todas as nações desenvolvidas mundo afora, buscando o tão desejado aporte de recursos financeiros de capital de risco para ampliação e requalificação de serviços públicos essenciais;
- viii. Considerando ser dever desta CPI-TC contribuir para a adoção de medidas a serem tomadas por parte do Poder Executivo, com os

subsídios legislativos e o monitoramento permanente da Câmara Municipal, através das suas Comissões Parlamentares Permanentes (CPP), que, de um lado, propiciem - **em curto prazo** - a mitigação dos graves problemas de gestão e operação dos Transportes Coletivos Públicos e, de outro lado, que sirvam de estímulo para parcerias e convênios com entes dos demais níveis de governo e a contratação de estudos, pesquisas e planos que viabilizem soluções efetivas, modernas e duradouras em **médio e longo prazo**;

- ix. Passamos a relatar as investigações necessárias e encaminhar proposições e recomendações ao Ministério Público do Maranhão visando ao Indiciamento, ou não, de pessoas físicas e jurídicas de direito público e privado que possivelmente tenham cometido atos em desfavor dos serviços públicos de Transportes Coletivos a partir da Concorrência nº 004/2016.

[PARTE B] RELATÓRIO FINAL – Conteúdo: Investigações, depoimentos, análises e proposições

O presente Relatório foi elaborado sob a responsabilidade do VEREADOR ÁLVARO PIRES, relator da CPI, com as valiosas contribuições dos demais vereadores e vereadoras que investigaram os eventuais vícios e irregularidades praticados por entes e gestores públicos e privados relacionados à Concorrência Pública nº 004/2016 e aos contratos de concessão do transporte coletivo de passageiros de São Luís e, de igual modo, por seus operadores privados, tendo como determinação do Regimento Interno da CPI observar os limites dos seus OBJETOS específicos.

1. INTRODUÇÃO

Os requerimentos nº 1.723/2021 e 1.729/2021, com justificativas e pedidos de instauração da presente Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) foram apresentados no Protocolo da Câmara Municipal de São Luís, respectivamente, nos dias 01 e 03 de novembro de 2021. Por questão de precedência cronológica, o Requerimento nº 1.723/2021, de autoria do Vereador CHICO CARVALHO, foi apreciado e votado em Plenário e devidamente aprovado pela maioria das Vereadoras e Vereadores presentes (conforme registrado em Ata Anexa), na forma regimental.

Com base neste Requerimento foi determinada a instalação de Comissão Parlamentar de Inquérito, doravante denominada também pela sigla CPI, visando à apuração de:

- (I) Possíveis vícios no Processo Licitatório da Concorrência Pública nº 004/2016;
- (II) Falhas na execução dos Contratos de Concessão;
- (III) Evidências de omissão por parte de agentes públicos da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT), frente ao desrespeito constante das normas de prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros no município de São Luís, pelas concessionárias operadoras.

Essas irregularidades e, ou, não conformidades de operação e gestão do sistema vinham se agravando, ao longo de décadas. A solução para resolver esta problemática no Transporte Coletivo de São Luís estaria na Licitação de todo o sistema, o que, se supunha, viria sanar de uma vez, falhas e vícios antigos na gestão do transporte coletivo da Capital, contudo, após a Licitação e assinatura dos Contratos, onde se observou os mesmos vícios e descumprimentos contratuais, desde o ano de 2017, em que as cláusulas e fórmulas de reajustes tarifários (Fórmula Paramétrica) foram totalmente descumpridas, desde a sua vigência e prazos. Tais descumprimentos geraram uma reação em cadeia (efeito dominó), que culminou com o sucateamento acentuado do sistema de transporte coletivo de São Luís.

A Licitação do Sistema de Transporte Coletivo de São Luís funcionou como uma verdadeira “peça nova” em “carro velho”, pois, nos meses de julho e setembro de 2017, em que se completou um ano de vigência dos quatro contratos, a cláusula de revisão tarifária não foi cumprida, sendo postergada para janeiro do ano de 2018, ocasião em que, novamente, se apurou que a Fórmula Paramétrica, conforme prevista nos contratos, não foi cumprida.

A decisão quanto à concessão do reajuste e ao seu valor financeiro foi, portanto, eminentemente política, evidenciando que os contratos foram “rasgados” (ou seja, desconsiderados), configurando a sequência de uma série de decisões de viés político, ao arrepio da base legal contratual. Essa situação anômala decorreu de acentuado descontrole administrativo e operacional e pelo não cumprimento das cláusulas constantes nos 4 (quatro) contratos, situação deletéria agravada pelos seguintes fatores:

- i. As graves contingências preventivas visando ao controle da Pandemia da COVID-19, provocando uma grande queda na demanda de passageiros;
- ii. Os desenfreados aumentos de insumos (ex.: combustíveis, pneus, lubrificantes, peças de reposição etc.), e
- iii. A revisão salarial devida aos trabalhadores rodoviários.

Esse conjunto de impactos negativos acarretou o agravamento das deficiências do Sistema de Transportes Coletivos de Passageiros no município de São Luís, situação que fermentou reiteradas greves que paralisaram os serviços de ônibus e terminais de integração, causando graves prejuízos para a população, para a economia local e, também, prejuízos indiretos e severos aos outros três municípios da Ilha do Maranhão.

1.1 DO FUNDAMENTO LEGAL DA CPI

O fundamento legal para a constituição da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) encontra-se positivado na Constituição da República Federativa do Brasil, em seu artigo 58, §3º, que faz previsão da condução de trabalho investigativo pelo Poder Legislativo de forma atípica, conforme transcreve:

"Art. 58 - (...)

§ 3º As comissões parlamentares de inquérito, que terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos nos regimentos das respectivas Casas, serão criadas pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal, em conjunto ou separadamente, mediante requerimento de um terço de seus membros, para a apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores."

A Lei 1.579 de 18 de março de 1952 baliza a atuação do Poder Legislativo nessa tarefa atípica, resguardando os poderes dos parlamentares de maneira a garantir a autonomia dos mesmos, no procedimento investigativo, bem como para fornecer-lhes meios de obter os documentos e elementos de prova necessários para apuração dos fatos investigados.

A instituição de Comissão Parlamentar de Inquérito pelos municípios já teve a legitimidade reconhecida pelos Tribunais, tendo a Lei Orgânica do Município de São Luís previsto sua instalação em seu art. 82, §3º:

"Art. 82 - (...)

§ 3º - As comissões parlamentares de inquérito, observada a legislação específica, no que couber, terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos no Regimento Interno, e serão criadas a requerimento de um terço dos membros da Câmara, para apuração de fato determinado e por prazo certo, e suas conclusões se forem o caso, serão encaminhadas ao Ministério Público, ao Defensor do Povo ou a outra autoridade competente, para que se promova a responsabilização civil, criminal ou administrativa do infrator."

As disposições sobre as regras e limites de atuação da CPI, na Câmara Municipal de São Luís são regulamentadas pelo Regimento Interno desta Casa, ressalvada a subsidiariedade da aplicação da Lei e das normas de âmbito federal nos casos omissos.

Manifesta-se essa CPI na forma do presente relatório, que deverá ser apreciado e aprovado pela Comissão, bem como em plenário, o documento que apresenta a conclusão dos trabalhos de investigação realizados nos últimos 4 (quatro) meses, apontando as medidas necessárias e a responsabilização dos envolvidos na prática de atos ilícitos envolvendo empresários do setor privado,

empregados e servidores públicos da administração municipal e da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de São Luís (SMTT).

1.2 DO REQUERIMENTO nº 1.723/2021

A instalação de Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), para apuração de más condutas que podem ter representado prejuízos erário público municipal, bem como, à população de São Luís foi apresentada pelo vereador Chico Carvalho. Conforme a legislação pátria determina, foram apresentados os fatos que justificaram a apuração envolvendo a Prefeitura de São Luís, a SMTT e a prestação de serviço de transporte coletivo público de passageiros, executadas pelas empresas contratadas, cuja responsabilidade de fiscalização e exigência de cumprimento dos contratos deveria partir da administração pública. Os fatos narrados causaram perplexidade e demonstraram a inequívoca necessidade de investigação.

A SMTT é a principal responsável pela supervisão, planejamento e fiscalização da prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros na capital. Dentre as atribuições, destaca-se o poder e o dever de fiscalizar, de modo tempestivo e diligente, a prestação dos serviços nos termos definidos pela legislação e em contrato, podendo promover a autuação e até a apreensão de veículos nos casos em que forem constatadas irregularidades.

Durante o período de 2017 até 2022, o que se observou foi uma omissão dolosa por parte da SMTT, cuja apatia e falta de atuação importou em prejuízos incalculáveis aos cofres públicos e para os usuários do sistema de transporte público, e em especial àqueles em situação de maior vulnerabilidade social que dependem exclusivamente deste meio de transporte para se locomover.

Chega a ser assustadora a análise dos números da SMTT, que contratou e terceirizou, entre os anos de 2002 a 2022, uma consultoria de Trânsito, para gerenciar o sistema, através da empresa CONSULT TRANS, que foi contratada para realizar estudos e subsídios de planejamento para garantir o Equilíbrio Econômico-Financeiro dos contratos.

Importante destacar que, somente nos anos de 2020/2021, foram aplicadas 5.381 notificações de infrações que se refere a descumprimento do

Anexo 13, de cláusulas previstas nos Contratos de Licitação. As situações de desrespeito envolvem a redução indevida da frota de veículos, descumprimento de horários, desrespeito às normas de lotação dos veículos, salubridade, conservação e limpeza, além da ausência de medidas obrigatórias a serem garantidas aos usuários do sistema. Um descumprimento cruel e abusivo se observou durante a pandemia onde os usuários do sistema de transporte se amontoavam devido a pouca quantidade de ônibus nas frotas que foram disponibilizadas por parte da empresa Primor e pelos três Consórcios. O descumprimento de todas essas medidas impactou possivelmente o número de contaminações pela Covid-19 em São Luís.

Causa estranheza aferir também outra grave disparidade: de 7.268 autuações nenhuma foi paga efetivamente, e retornou aos cofres do Executivo Municipal. A partir dessa gama de irregularidades, fica evidenciada a atuação ineficiente e omissa da SMTT, uma vez que a fiscalização do serviço de transporte coletivo no município (zonas urbanas e rurais) deve ir muito além da mera aplicação de autuações que, como demonstrado pelos dados acima, são insuficientes por si só para garantir a efetiva prestação de serviços de qualidade, seja na operação dos ônibus ou na manutenção dos terminais.

Em uma espécie de peça teatral, os agentes públicos (nas ruas e nos gabinetes) responsáveis pela fiscalização, de modo geral ficaram inertes e sem ações efetivas frente ao desrespeito recorrente das concessionárias aos termos dos contratos. Tem-se a impressão de que os agentes aplicavam essas autuações como se fosse um “tubo de ensaio” para mostrar que “executavam” de fato o serviço integral de fiscalização. Contudo, a letargia e a ineficiência da SMTT deixam claro que o órgão não tem capacidade, estrutura e tecnologias e nem número de agentes suficientes para assegurar uma efetiva fiscalização, nem pelos contratos vigentes e muitos menos nas ações “in loco”, o que faz cair por terra todo o arcabouço de aplicação de milhares de notificações e multas pecuniárias.

Há elementos suficientes para revisão imediata, **ou até mesmo a instauração de processo administrativo, que poderá culminar com o cancelamento de todos os quatro contratos vigentes** (com os três consórcios e a empresa Primor), devido aos recorrentes desrespeitos à forma de execução do serviço.

No entanto, a SMTT não foi competente e se mostra atualmente incapaz de exigir a aplicação tempestiva da Lei nº 3.430/1996, tampouco, a efetiva exigência das cláusulas contratuais da presente licitação, situação lamentável que se arrasta há anos e sem solução.

Por outro lado, as concessionárias alegam que mesmo após a assinatura dos contratos no ano de 2016, continuaram operando no prejuízo, devido a um total descumprimento cláusulas contratuais pelo Poder Concedente, especialmente as relativas ao equilíbrio econômico e financeiro do sistema. Os reajustes deveriam ter sido tempestivamente firmados por meio do estabelecido nos contratos que dispõe acerca da Fórmula da Paramétrica, a qual é utilizada de acordo com padrão nacional, na qual é composta pelo Índice de Reajuste Anual; Variação do Reajuste da Folha de pagamento de pessoal, a partir do dissídio da categoria;

Há de se destacar ainda, que os dados para a composição do valor das tarifas, por meio da Fórmula Paramétrica, nunca estiveram acessíveis, acentuando o mito da “caixa-preta” da SMTT e do SET. Somente após a formalização da presente investigação parlamentar, através dos trabalhos desta CPI, é que estes documentos e números estão vindos ao conhecimento da sociedade como um todo e serão disponibilizados, por meio deste Relatório e seus Anexos, em meio digital, no site oficial da Câmara Municipal, em cumprimento à Lei de Acesso à Informação (LAI) nº 12.527/2011.

Por todos esses anos, apenas a SMTT e o SET mantinham o monopólio secreto das informações, descumprindo frontalmente a citada LAI, mediante a ocultação de dados e dos números que justificariam a composição tarifária dos preços das passagens na capital. Esses fatos constituem crime de sonegação de informações de interesse social e econômico relevante e merecem a detida análise do Ministério Público, com vista à devida e justa apenação dos responsáveis.

Por parte da SMTT, o órgão contratou em 2002 a empresa CONSULT TRANS Consultoria Especializada LTDA (CONSULT TRANS); (CNPJ: 03.151.037/0001-09), sendo sócio proprietário e administrador da mesma o senhor MANUEL DA CRUZ JÚNIOR.

Além disso, a CONSULT TRANS se mostrou incapaz, ao longo de duas décadas, de apresentar alternativas técnicas, econômico-financeiras e gerenciais frente ao reiterado descumprimento das cláusulas contratuais na prestação do serviço de transporte.

E se o fez, não há qualquer manifestação da SMTT sobre os reiterados descumprimentos da legislação vigente, mantendo um silêncio inquietante frente aos contratos de licitação que se iniciaram em 2016, com previsão para findar em 2036.

Por estes males é papel do Poder Legislativo Municipal de São Luís investigar a omissão recorrente da SMTT relativa à fiscalização do transporte público coletivo municipal, cuja prestação nos moldes atuais não observa as condições mínimas para garantir a segurança dos passageiros.

Observa-se ainda que, de 2016 até 2021, a SMTT se mostrou acentuadamente ineficiente, gerando prejuízo ao erário e ignorando os inúmeros indícios de prática de atos ilícitos.

A situação do transporte coletivo, além do valor das tarifas e do descumprimento sistemático dos contratos, tornou-se mais precária com a pandemia, pois as aglomerações de usuários nas paradas e nos ônibus favoreceram a transmissão da doença. Nesse ambiente hostil, o descumprimento sistemático dos contratos e a atuação ineficiente dos gestores públicos acumularam-se em consequência. No tocante a repasses financeiros públicos, o setor de transporte recebeu aportes financeiros, incompatível com o que prevê a fórmula paramétrica, e continua prestando um serviço de péssima qualidade.

Dada à robustez dos indícios, e tendo em vista a sistemática recusa da Prefeitura de São Luís em responder aos questionamentos enviados pelo Legislativo, bem como às respostas automáticas que sequer abordam os temas questionados, valeram-se os parlamentares do instrumento da Comissão Parlamentar de Inquérito para fazer cessar possíveis práticas deletérias, que foram de fato constatadas durante a realização dos trabalhos, e que causaram e ainda causam, relevantes prejuízos ao comércio, à indústria e à população ludovicense.

Este relatório apresenta o desenvolvimento dos trabalhos visando a demonstrar que os contratos que atualmente regulam o transporte público de São Luís, e

caso não sejam adotadas medidas, urgentes de repactuação e fiscalização, estão comprometidos pelo não cumprimento de várias das cláusulas contratuais. Visto que, verificou-se a prática de diversos atos de descumprimento contratual no período 2016-2021, diretamente ligados à prestação dos serviços, com o ineficiente controle ou fiscalização da Administração Pública Municipal. Posto isso, passo ao desenvolvimento dos trabalhos da CPI, que analisa os contratos de concessão pública do Sistema de Transporte de Passageiros de São Luís.

2. DA ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHOS

O desenvolvimento do Plano de Trabalho da CPI se prolongou por 120 dias, com a realização de 13 (treze) reuniões ordinárias no Plenário Simão Estácio da Silveira, para ouvir membros e agentes públicos que operaram o processo licitatório, empresários, especialistas, representantes dos sindicatos patronal, laboral e de usuários do sistema de transporte coletivo de São Luís.

Além das treze reuniões ordinárias realizadas pela CPI, também ocorreram outras dez reuniões internas para elaborar a minuta do Relatório Final, na qual foi apresentada na Audiência Pública, do dia (9) de junho de 2022 (Ata em Anexo), encerrando as etapas de oitivas e consultas públicas.

A CPI considera importante que o Relatório seja objetivo, visando a apontar evidências sólidas para que o Ministério Público do Maranhão, oportunamente, possa abrir um processo investigativo mais amplo e aprofundado, para o que procedeu a análises sobre os seguintes pontos:

(i) pré-licitação e a realização do certame:

- ✓ análise da licitação em si, dos seus aspectos técnicos;
- ✓ a juridicidade do Edital e de seu Projeto Básico e
- ✓ seus eventuais vícios de origem;

(ii) pós-licitação:

- avaliação da qualidade dos serviços (operação) após a licitação;
- a falta de cumprimento das obrigações das empresas vencedoras;
- os métodos e procedimentos de fiscalização adotados pela SMTT para checar todos os itens de responsabilidade das empresas de ônibus;
- níveis e estatísticas de reclamação dos usuários;
- a funcionalidade e a manutenção dos terminais de integração;

3. LINHA DO TEMPO: HISTÓRICO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS. (compilação de informações da SMMT, disponíveis na rede internet)

3.1. O QUE É O SIT?

O Sistema Integrado de Transporte (SIT) é o transporte público por ônibus do município de São Luís, capital do estado do Maranhão. Foi criado pela prefeitura municipal em 1996, a partir de legislação específica, materializada pela inauguração do primeiro terminal de integração de linhas de ônibus da cidade, o do bairro da Praia Grande, no Centro Histórico.

O SIT é administrado pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT), com a concessão outorgada a quatro entes privados: 3 consórcios de empresas e uma empresa isolada. A rede foi dividida em quatro lotes para efeito da licitação, onde os vencedores contratados são responsáveis pela manutenção e operação de todo o sistema, incluindo os 5 **Terminais de Integração (Tdi)**.

Por ser o único meio de transporte coletivo público da capital, estima-se que cerca de 400 mil a 500 mil pessoas utilizem esse sistema nos dias úteis.

3.2. INFORMAÇÕES/ PERFIL SÍNTESE DO SIT

- i. Características: o SIT tem uma rede de 179 linhas de ônibus e conta com 5 terminais de integração, formando 4 zonas (lotes) operadas por 3 consórcios e 1 empresa de ônibus isolada. O SIT se articula com a rede de linhas semiurbanas dos demais 3 municípios da Ilha do Maranhão, atendendo a uma população total nos 4 municípios de cerca de 1,5 milhão de habitantes. Essa parte do sistema de transporte metropolitano é administrada e fiscalizada pelo Governo do Maranhão, através da Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos (MOB).

- ii. Jurisdição: Município de São Luís (situado na Ilha do Maranhão, Estado do Maranhão, Brasil)
- iii. Tipo / modal de transporte: Ônibus (veículos leves sobre pneus)
- iv. Número de linhas: 179
- v. Número total de concessionárias operadoras: 4 (quatro)
- vi. Demanda: Cerca de 400 mil a 500 mil passageiros/dia útil
- vii. Início e tempo de funcionamento: 8 de setembro de 1996 (25 anos e 9 meses, até junho 2022)
- viii. Órgão supervisor e fiscalizador): SMTT – Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, sucessora da SEMTUR (órgãos da Prefeitura de São Luís)
- ix. Número de veículos: 912
- x. Tarifas:
 - A tarifa atual (junho 2022) é de R\$ 3,90, valendo para as 155 linhas que circulam nos terminais de integração.
 - As 24 linhas não integradas, que operam na região central da cidade e na área Itaqui-Bacanga, possuem tarifa de R\$ 3,40.
- xi. Comprimento dos veículos
 - 7,5 m (Micro-ônibus)
 - 14 m (Convencional)
 - 18,6 m (Articulado)

3.3 FASE DE PRÉ-IMPLANTAÇÃO E PRIMEIROS ANOS

A população do município de São Luís (estimativa de 1,2 milhão de habitantes, em junho 2022) e as 3 outras localidades (cerca de 400 mil habitantes) da Ilha do Maranhão dependem, na quase totalidade, do transporte público por ônibus, tendo como polo principal de destino a região central da capital.

Do início do século XX, até 1968, os bondes foram os principais meios de locomoção dos habitantes, na Área Central e no Corredor Centro-Anil.

A partir da extinção do sistema de bondes (veículos leves sobre trilhos) e conforme a cidade ia se expandindo, praticamente todas as localidades da

cidade passaram a ter linhas de ônibus para o Centro e em muitos bairros o serviço era monopolizado por apenas uma empresa de ônibus.

Em 31 de janeiro de 1996, na gestão da prefeita Conceição Andrade, foi sancionada a Lei Complementar nº 3.430, que oficializou a responsabilidade da Secretaria Municipal de Transportes Urbanos (SEMTUR, sucedida pela SMTT - Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte) pela a gestão, planejamento, fiscalização, da operação e execução do transporte público da capital, e a elaboração da rede das linhas de ônibus, bem como a contratação das empresas privadas para a operação do serviço.

Em 8 de setembro de 1996 foi inaugurado o Terminal de Integração da Praia Grande, no Centro Histórico de São Luís, marco inicial do Sistema Integrado de Transporte, e boa parte das linhas existentes até então foram integradas naquele terminal.

A partir de 2004, na gestão do prefeito Tadeu Palácio, começa a expansão do SIT, com a construção de mais quatro Tdl e a divisão do sistema em seis áreas operacionais polarizadas pelos seguintes Tdl: Praia Grande, São Cristóvão, Distrito Industrial, Cohab-Cohatrac, Cohama-Vinhais e Rio Anil (este ainda não implantado).

No fim da década de 2000, as linhas semiurbanas passaram a ser integradas ao SIT e o sistema passou a atender também aos municípios vizinhos insulares de São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa. Em 2016 essas linhas passaram para a gestão e fiscalização da Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos (MOB).

3.4 A FASE DE LICITAÇÃO DO SISTEMA

Inicialmente, todas as empresas de ônibus que operavam até 1996, não possuíam contrato, operando de forma precária foram contratadas em caráter emergencial, havendo planos para uma licitação em no máximo 10 anos, com a data limite em 2006. Porém, isso não ocorreu e **por 20 anos o transporte público ficou sendo operado sem licitação**, o que ocasionou aumentos nas tarifas, paralisações, cartelização e outros problemas.

Em 7 de julho de 2010, o Ministério Público do Maranhão moveu uma ação civil pública contra a Prefeitura de São Luís, então sob a gestão do prefeito JOÃO CASTELO, por conta da inobservância dos reajustes nas tarifas de ônibus. Após firmarem um Termo de Ajustamento de Conduta, ficou pactuado que a Prefeitura de São Luís promoveria uma licitação competente do sistema de transporte coletivo, em até 180 dias, o que mais uma vez não ocorreu.

Em 2015, na gestão do prefeito Edivaldo Holanda Júnior, a Câmara Municipal aprovou o projeto de Lei Complementar nº 05/2015, que estabeleceu novas normas para a operação do SIT - Sistema Integrado de Transporte, bem como a adição de novas especificações, entre essas: (i) 100% da frota adaptada para pessoas com deficiência e necessidades especiais; (ii) ar condicionado, e (iii) limite de idade da frota, que passou a ser de 10 anos (12 anos, para ônibus articulados).

Em 28 de março de 2016, a Prefeitura lançou o edital da Concorrência Pública nº 004/2016, que licitava as linhas urbanas do SIT.

A licitação foi encerrada em 17 de julho de 2016 com a convocação dos 3 consórcios e de uma empresa isolada, os quais foram vencedores, para a assinatura dos contratos de concessão. Com isso, o número de empresas que operavam no SIT caiu de 27 para 11.

4. DAS REUNIÕES ORDINÁRIAS

Conforme Artigo 15 do Regimento Interno, as reuniões da Comissão foram todas públicas, sendo realizadas ordinariamente nas quintas-feiras, a partir das 09h00min, no Plenário da Câmara Municipal de São Luís, exceto, nos dias de feriados e de pontos facultativos. As reuniões foram gravadas e publicadas nas redes sociais, taquigrafadas e as respectivas notas estão anexadas à ata devidamente lavrada, pela secretaria da CPI.

4.1. DA 1ª REUNIÃO ORDINÁRIA

A primeira reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito iniciou-se no dia (9) de dezembro de 2021, às 16 horas e 35 minutos, no Plenário Simão Estácio da Silveira, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os senhores Vereadores Chico Carvalho Presidente desta CPI; Álvaro Pires Relator; Dr. Samuel Melo Procurador Legislativo; e Nizete Gedeon, Secretária. Em seguida o Presidente comunicou que, por falta de quórum qualificado para a realização da mesma, esta não poderia ocorrer e convocou outra para o dia (14) de dezembro de 2021, às 15h00min horas no Plenário da Câmara Municipal. Nada mais havendo a ser tratado, o Presidente Vereador Chico Carvalho deu por encerrada a presente reunião.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

4.2. DA 2ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 15 horas e 11 minutos do dia (14) de dezembro de 2021, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os Srs.

Vereadores Chico Carvalho, Presidente desta CPI; Álvaro Pires, Relator; Coletivo Nós Vice Relator; Octávio Soeiro; Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo; e Nizete Gedeon, Secretária, com a presença do Vereador Aldir Júnior, os usuários de transporte coletivo Denis da Silva, Enilde Carvalho, Aldenir Domingas, José Ferreira, Gleiciane Alves, o Presidente da UNA LGBT, Breno Santana, Representante do Transporte Alternativo, Micro ônibus e Vans, João Costa, o Senhor, Hildelis Silva Duarte, a Assessora do Senhor Hildelis, Michele Monteiro e do Ex-Vereador João Melo Sousa Bentivi.

O Presidente solicitou que fossem lidas as Atas de instalação da CPI e da reunião anterior, o que foi procedido, sendo as mesmas aprovadas, foi comunicado o encaminhamento de ofício solicitando a substituição da Vereadora Karla Sarney que pediu seu desligamento da CPI através de documento oficial. O Presidente solicitou à secretária que fizesse a leitura do Regimento Interno da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de São Luís, para que fosse discutido e votado, o que foi procedido. Após a leitura, o Vereador Álvaro Pires apresentou uma Emenda Supressiva ao §3º do Artigo 10, onde retirava a inscrição de pessoas, por entender que a reunião ordinária da CPI não seria uma Audiência Pública, o que foi prontamente aprovada, com o voto contrário do Vereador Coletivo Nós.

O Vereador Octávio Soeiro fez uso da palavra para esclarecimento de seu voto a favor da proposta do Relator. Em seguida o Presidente colocou o Regimento com a Emenda em votação, sendo o mesmo aprovado. O Presidente comunicou a Pauta da próxima reunião, onde será feito o convite aos Srs. Andros Renquel Melo Graciano de Almeida e Francisco de Canindé Ferreira Barros, respectivamente, relator da Central Permanente de Licitação de São Luís e Secretário Municipal de Trânsito e Transporte à época da assinatura dos contratos, para prestarem esclarecimentos junto a essa CPI no dia (21) de dezembro de 2021. Com a palavra o Vereador Coletivo Nós fez observações sobre a participação de Conselhos Municipais e Técnicos especialistas na área para participarem das reuniões.

O Presidente esclareceu que se trata de uma COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO e não de uma Audiência Pública e que, caso seja necessário, os mesmos serão convidados em futuras reuniões, explicando que a Pauta da

reunião subsequente será definida ao final de cada uma. O Presidente passou a palavra ao relator, Vereador Álvaro Pires que solicitou a definição dos horários destinados a cada convidado. O Presidente informou que os horários serão definidos da seguinte maneira: o senhor **Andros Renquel Melo Graciano de Almeida** será ouvido das 14 às 15 horas e o senhor **Francisco de Canindé Ferreira Barros** das 15 às 16 horas, podendo ser prorrogado se for necessário. O Presidente passou a palavra ao Procurador Legislativo, Dr. Samuel Melo que fez uso da mesma para prestar alguns esclarecimentos. O Vereador Coletivo Nós fez uso da palavra para suas considerações finais. O Vereador Álvaro Pires solicitou que fosse mantido um livro para que os presentes as reuniões pudessem assinar e confirmar sua presença e apresentou Requerimento verbal onde solicita a SMTT, laudo de vistoria, com foto de todos os ônibus que saem das empresas de transporte coletivo, o que foi acatado. Não havendo mais nada a tratar, o Presidente declarou encerrada a presente reunião, convocando outra para terça feira, dia 21 de dezembro de 2021 às 14 horas.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

4.3. DA 3ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 14 horas e 10 minutos do dia (21) de dezembro de 2021, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os senhores Vereadores Chico Carvalho, Presidente desta CPI, Álvaro Pires, relator, Coletivo Nós Vice Relator, Octávio Soeiro via remota, Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo e Nizete Gedeon, Secretária. O Presidente deu por iniciada a reunião da CPI fazendo referência a notícias divulgadas pelos blogs.

O Vereador Octávio Soeiro justificou que estaria presente à reunião de forma remota por motivo de saúde. O Presidente comunicou que o senhor **ANDROS RENQUEL MELO GRACIANO DE ALMEIDA** já se encontrava na plataforma aguardando o início da reunião. O Presidente iniciou o depoimento perguntando ao convidado se o mesmo teria algo contra algum dos membros da CPI, o

convidado informou que não. O Presidente iniciou os questionamentos perguntando ao Senhor Andros Renquel quais teriam sido suas ações em relação à licitação dos transportes coletivos. O senhor Andros Renquel informou que era apenas o relator, explicando que haviam sido escolhidos 3 (três) membros para condução do processo licitatório e que sua função se encerrava após a homologação do processo junto a Secretária ou órgão solicitante. Questionado sobre o que não foi cumprido no contrato pelas empresas vencedoras além das conservações dos terminais, o mesmo respondeu que em nada poderia contribuir, pois sua função se encerrava quando da homologação da licitação. O Presidente perguntou se na fase de habilitação as empresas apresentaram certidões de quitação de débitos para com a Prefeitura de São Luís e se ele tinha conhecimento de parentesco entre os participantes e autoridades municipais. O Senhor Andros esclareceu que existem algumas fases no processo de licitação, a de análise e julgamento das propostas de preço, e a fase de habilitação, sendo nesta fase que as empresas apresentam certidão negativa de débitos com o Governo Federal, Estadual e Municipal, habilitação jurídica necessária e qualificação financeira e técnica, e que, em se tratando de consórcios, se as empresas são pessoas jurídicas, verificam as certidões fiscais e trabalhistas. O Relator, Vereador Álvaro Pires fez referência ao Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN); o convidado esclareceu que a certidão poderia ser positiva com efeito negativo no caso de parcelamento da dívida, mas, entraria nos tributos municipais. O Presidente passou a palavra para o Vereador Álvaro Pires para seus questionamentos, o que foi procedido. O Vereador Álvaro Pires perguntou sobre o cargo exercido na Central Pública de Licitação de São Luís, seu funcionamento, como são feitos os processos, quais as etapas. O Senhor Andros Renquel explicou a CPL de São Luís foi criada no Governo do Prefeito Tadeu Palácio, salvo engano, possuem 12 membros e que a cada processo são escolhidos 3 (três), sendo um deles o relator que fará a condução até sua homologação. Explicou que a CPL recebe do órgão municipal o Termo de Referência onde está definido o objeto da licitação, as qualificações necessárias e as penas cabíveis ao não cumprimento do mesmo. A CPL faz o Edital, a verificação da documentação de regulamentação e o certame, após conclusão, é devolvido o processo com o relatório da licitação ao gestor

interessado para que faça ou não a homologação do certame licitatório. O Processo licitatório é definido pelo órgão interessado e no caso da licitação do Transporte Coletivo, com as seguintes etapas:

- i. em 2014 foi contratada a empresa SISTRAN Engenharia Ltda, sediada em São Paulo para fazer um estudo sobre o assunto;
- ii. em dezembro de 2015 foi sancionada a Lei Complementar nº 005/2015;
- iii. em janeiro de 2016 foi feita uma Audiência Pública no Auditório da FIEMA onde foi lançado o edital de licitação.

A Prefeitura de São Luís publicou dois decretos regulamentando a licitação. Questionado o porquê do não funcionamento do que está no contrato pelo Vereador Álvaro Pires, o Senhor Andros disse que apenas poderia especular, pois não possuía mais nenhum conhecimento após o envio do processo à SMTT, e acredita ser por falta de fiscalização da mesma, pois o contrato é pormenorizado contendo nele as penas, até mesmo de rescisão do contrato, para o seu não cumprimento e que a concessão foi de 25 anos. Continuando os questionamentos, o Vereador Álvaro Pires perguntou quais eram os órgãos envolvidos na licitação.

O Senhor Andros explicou que os órgãos envolvidos diretamente no processo de licitação foi a SMTT, assim como teria sido consultado o Tribunal de Contas do Estado, Ministério Público, a Câmara Municipal de São Luís e a Vara de Direitos Difusos. O Vereador Álvaro Pires perguntou sobre quanto tempo durou o processo, se houve impugnação, qual a competência nos julgamentos, se houveram medidas judiciais, quantas empresas participaram. O Senhor Andros esclareceu que o tempo para conhecimento do edital e apresentação de propostas, foi de 45 dias a partir da publicação, conforme art. 23 da Lei 8.666, que foram respondidas mais de 100 (cem) perguntas sobre o certame, que os pedidos de impugnações foram julgados na CPL com apoio técnico, quando necessário, da SMTT e que todo esse material está no site da Central Permanente de Licitação, informou ainda, que 09 (nove) empresas participaram e 01 delas, do Tocantins, chegou atrasada e não pode participar.

Explicou que cada empresa apresentou 4 envelopes, 3 que seriam avaliados e daria pontuação onde constaria: seguro garantia, proposta técnica e a proposta de preço. Na fase de análise são dados prazos de 5 dias para recursos e 5 dias

para as contrarrazões. Após essa fase é aberto o 4º envelope da empresa vencedora, que é a fase de habilitação e após a finalização, é encaminhado o processo para a SMTT.

Esclareceu ainda, que a SMTT foi a responsável pelos regulamentos dos contratos, como tempo de substituição dos ônibus, multas e punições. Questionado se conhecia o Senhor Romeu, esclareceu que só o havia visto na Audiência Pública ocorrida em janeiro de 2016. O Presidente solicitou o nome dos demais membros da CPL que estiveram junto a ele nessa licitação. O Senhor Andros Renquel disse que eram eles: Thiago Vanderley Braga e Alexandre Sousa Farias.

O Vereador Álvaro Pires encerrou sua participação e devolveu a palavra ao Presidente da CPI, Vereador Chico Carvalho. O Presidente passou a palavra ao Vereador Coletivo Nós, que fez referência à fala inicial do Presidente e iniciou seus questionamentos perguntando o nome da empresa que havia feito a consultoria, no que o Senhor Andros respondeu que seria SISTRAN Engenharia Ltda, sediada em São Paulo. O Vereador Coletivo Nós perguntou se, baseado no contrato, qual seria a melhor decisão do gestor em relação às empresas que descumprissem o mesmo. O Senhor Andros informou que existem cláusulas de punição no contrato e que ficou na CPL de 2015 até fevereiro de 2021.

O Vereador Coletivo Nós fez referência à negociação feita entre empresas e trabalhadores feita pela gestão municipal e da doação de R\$ 12 milhões dados pela Prefeitura para evitar o aumento das passagens. O Vereador Álvaro Pires questionou se havia alguma cláusula no contrato que permitisse a Prefeitura subsidiar as empresas.

O Senhor Andros esclareceu que no contrato está claro a necessidade de qualificação econômica e teste de avaliação, e que a tarifa pública teria que ser igual à tarifa de remuneração e que quando ela fosse menor que a de remuneração, o Poder Público teria que complementar, entretanto, o Senhor Andros não foi capaz de dar certeza da existência de uma cláusula específica no contrato que foi assinado pela SMTT e que se encontra no anexo ao edital.

O Presidente Vereador Chico Carvalho questionou se o convidado saberia precisar o valor do contrato feito pela Prefeitura e a empresa de assessoria que fez o estudo primário. O Senhor Andros disse ser entre R\$ 3 milhões e 400 ou

R\$ 3 milhões e 900 mil. O Vereador Coletivo Nós encerrou seu questionamento devolvendo a palavra ao Presidente que passou a palavra ao Vereador Octávio Soeiro, que fez uso da palavra e questionou o convidado se, enquanto relator do processo de licitação do transporte público ele havia sofrido algum tipo de pressão política ou empresarial.

O Senhor Andros informou não ter sentido nenhum tipo de pressão, e que no seu tempo de CPL teve como presidentes Mádison Leonardo Andrade Silva, Thiago Vanderlei Braga e Washington Ribeiro Viégas Netto. O Vereador Octávio Soeiro perguntou se foram feitas Audiências Públicas em algum bairro da cidade, o Senhor Andros informou que a audiência pública era de responsabilidade da SMTT, e que segundo a Lei nº 8.666 (Lei de Licitação) em seu art. 38 ou 39, é obrigatória a realização de uma Audiência Pública, e a mesma foi realizada na FIEMA e que desconhecia a realização de alguma outra.

O Vereador Octávio Soeiro questionou sobre a participação do Ministério Público na licitação, o Senhor Andros respondeu que a CPL levou o projeto completo para ser apresentado ao Ministério Público através da Dra. Lítia Cavalcanti, e que o projeto apresentado na Audiência foi o projeto básico completo e que faz parte do edital de licitação em seus anexos.

O Vereador Octávio Soeiro perguntou quem seria responsável pelo Sistema de Bilhetagem. O Senhor Andros explicou que a responsabilidade operacional do sistema era das empresas e constava nos contratos. Quando questionado sobre quais as linhas eliminadas e/ou criadas, ele disse não ter conhecimento. O Vereador Octávio Soeiro perguntou se o Senhor Andros tinha conhecimento da quantidade de multas que haviam sido aplicadas aos consórcios por descumprimentos contratuais.

O Senhor Andros informou que as multas cabem, exclusivamente, à SMTT. O Vereador Octávio Soeiro questionou como foram feitos os estudos para o plano de mobilidade urbana sem que tivesse sido realizada a atualização do Plano Diretor da Cidade. O Senhor Andros informou que não teve acesso ao plano de mobilidade e que a CPL só iniciou sua participação a partir do recebimento do processo cinco dias antes da Audiência Pública obrigatória. O Senhor Andros quando questionado pelo Vereador Octávio Soeiro sobre se as empresas vencedoras já estariam prestando serviço de transporte, respondeu que algumas

já faziam esse serviço e que não saberia precisar o grau de renovação das empresas que fazem parte do consórcio.

O Vereador Octávio Soeiro perguntou se o Senhor Andros, conhecendo o processo licitatório, havia questionado o não cumprimento das cláusulas junto a SMTT. O Senhor Andros informou que não fazia uso de transporte público e não possuía função de órgão de controle na CPL e que não possuía vínculo com a SMTT. O Vereador Octávio Soeiro fez suas considerações finais e passou a palavra ao Presidente Vereador Chico Carvalho.

O Presidente passou a palavra ao relator Vereador Álvaro Pires que agradeceu ao Senhor Andros pela colaboração e os esclarecimentos. O Presidente Vereador Chico Carvalho agradeceu e solicitou ao Senhor Andros que, em havendo dúvidas, o mesmo possa colaborar com os esclarecimentos. O Senhor Andros se colocou a disposição da CPI para esclarecimentos futuros. O Presidente esclareceu que havia sido convidado o Senhor Francisco de Canindé Ferreira Barros e que o mesmo não mandou nenhum comunicado oficial, e que foi informado pela assessoria do Vereador Astro de Ogum que o mesmo estava internado na UTI da UDI, e que mesmo seria novamente convidado em outra oportunidade.

O Presidente comunicou que seriam convidados para o dia (28) de dezembro de 2021, os Srs. Manuel da Cruz Júnior, responsável pela consultoria de trânsito, na SMTT, a saber, a CONSULT TRANS; Isaias Castelo Branco (Isaias Rodoviário), Presidente do Sindicato dos Rodoviários à época e do Senhor José Luís Medeiros Filho, Ex-Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo (SET). O Presidente Vereador Chico Carvalho solicitou que a secretária fizesse a leitura da Ata da reunião anterior, o que foi acatado e a mesma foi aprovada. O Vereador Coletivo Nós pediu a palavra para comunicar que seriam encaminhadas à mesa algumas solicitações de informações para serem encaminhadas. Não havendo mais nada a tratar, o Presidente declarou a reunião encerrada convocando outra, para o dia (28) de dezembro de 2021, às 14h00min horas.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

Principais relatos do Senhor Andros Renquel

Perguntado ao Senhor Andros Renquel quais teriam sido suas ações em relação a licitação dos transportes coletivos, ele relatou que no processo, figurava apenas como o relator, explicando que haviam sido escolhidos 3 (três) membros para condução do processo licitatório e que sua função se encerrava após a homologação do processo junto a Secretária ou órgão solicitante. Após o questionamento por qual causa não foi cumprido o contrato pelas empresas vencedoras, além da conservação dos Terminais de Integração, Andros Renquel afirmou que em nada poderia contribuir, uma vez que, sua função se encerrava quando da homologação da licitação.

Ao ser questionado se na FASE DE HABILITAÇÃO, as empresas apresentaram certidões de quitação de débitos junto a Prefeitura de São Luís e se ele tinha conhecimento de parentesco entre os participantes e autoridades municipais, ele esclareceu que existem algumas fases no processo de licitação, a de análise e julgamento das propostas de preço, e a fase de habilitação, **sendo nesta fase que as empresas apresentaram certidão negativa de débitos com o Governo Federal, Estadual e Municipal, habilitação jurídica necessária e qualificação financeira e técnica, e que, em se tratando de consórcios, se as empresas são pessoas jurídicas, verificaram as certidões fiscais e trabalhistas**, acerca de parentescos entre empresários e membros do poder executivo ele silenciou.

Ao ser questionado em referência à relação de possíveis débitos de ISSQN, das empresas e consórcios, o convidado esclareceu que a certidão poderia ser positiva com efeito negativo no caso de parcelamento da dívida, mas, entraria nos tributos municipais.

O Senhor Andros Renquel explicou a CPL de São Luís foi criada no Governo do Prefeito Tadeu Palácio, salvo engano, possuem 12 membros e que a cada processo são escolhidos 3 (três), sendo um deles o relator que fará a condução até sua homologação. Explicou que a CPL recebe do órgão municipal o Termo de Referência onde está definido o objeto da licitação, as qualificações necessárias e as penas cabíveis ao não cumprimento do mesmo.

A CPL fará o Edital, a verificação da documentação de regulamentação e o certame, após conclusão, será devolvido o processo com o relatório da licitação ao gestor interessado para que faça ou não a homologação do certame licitatório. Ainda segundo os relatos do Senhor Andros Renquel, o Processo licitatório é definido pelo órgão interessado e no caso da licitação do Transporte Coletivo, houve várias etapas, em 2014 foi contratada a empresa SISTRAN Engenharia Ltda, sediada em São Paulo, para fazer um estudo sobre o assunto, em dezembro de 2015 foi sancionada a Lei Complementar nº 005 / 2015, e em janeiro de 2016 foi feita uma Audiência Pública no Auditório da FIEMA onde foi lançado o edital de licitação.

A Prefeitura de São Luís publicou dois decretos regulamentando a licitação, ao ser questionado sobre o porquê do não funcionamento do que está no contrato, o Senhor Andros disse que apenas poderia ESPECULAR, pois, não possuía mais nenhum conhecimento após o envio do processo à SMTT, e acredita ser por falta de FISCALIZAÇÃO da mesma, uma vez que o contrato é pormenorizado contendo nele as penas, até mesmo de rescisão do contrato, para o seu não cumprimento e que a concessão foi de 25 anos.

Ao ser perguntado quais eram os órgãos do Executivo Municipal envolvidos na licitação, Andros explicou que os diretamente no processo de licitação foi a SMTT, assim como teria sido consultado o Tribunal de Contas do Estado, Ministério Público, a Câmara Municipal de São Luís e a Vara de Direitos Difusos. Ao ser questionado sobre quanto tempo durou o processo licitatório, se ocorreram impugnações, medidas judiciais, qual foi o julgamento e quantas empresas participaram, o Senhor Andros esclareceu que o tempo para conhecimento do edital e apresentação de propostas, foi de 45 dias a partir da publicação, conforme art. 23 da Lei 8.666, que foram respondidas mais de 100 (cem) perguntas sobre o certame, que os pedidos de impugnações foram julgados na Comissão Permanente de Licitação (CPL), com apoio técnico, quando se precisou, da SMTT e que todo esse material está no site da CPL, informou ainda, que 09 (nove) empresas participaram e 01 delas, do Tocantins, chegou atrasada e não pode entrar.

Explicou que cada empresa apresentou 4 (quatro) envelopes, sendo 3 (três) seriam avaliados e daria pontuação onde constaria: seguro garantia, proposta

técnica e a proposta de preço. Na fase de análise, são dados prazos de 5 (cinco) dias para recursos e 5 (cinco) dias para as contra razões, após essa fase, é aberto um 4º (quarto) envelope da empresa vencedora, que é a fase de habilitação, e após a finalização, foi encaminhado o processo para a SMTT.

Esclareceu ainda, que a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte foi a responsável pelas Cláusulas nos Contrato, tais como: tempo de substituição dos ônibus, multas e punições. Questionado se conhecia o Senhor Romeu, da Empresa Primor, foi taxativo e afirmou que só o havia visto na Audiência Pública ocorrida em janeiro de 2016. Foi solicitado a Andros, o nome dos demais membros da CPL que estiveram junto a ele nessa licitação. Andros disse que eram eles: Thiago Vanderley Braga e Alexandre Sousa Farias.

Perguntado se o subsídio de R\$ 12 milhões, concedido pela Prefeitura Municipal de São Luís para evitar o aumento das passagens era a melhor decisão a ser tomada pelo gestor em relação às empresas que descumprissem o contrato de licitação, o Senhor Andros informou que existem cláusulas de punição no contrato e que ficou na CPL de 2015 até fevereiro de 2021, Andros esclareceu que no contrato está claro a necessidade de qualificação econômica e teste de avaliação, e que a tarifa pública teria que ser igual à tarifa de remuneração e que quando ela fosse menor que a de remuneração, o Poder Público teria que complementar, entretanto, o Senhor Andros não foi capaz de dar certeza da existência de uma cláusula específica no contrato que foi assinado pela SMTT e que se encontra no ANEXO do edital.

Ao ser questionado se saberia precisar o valor do contrato assinado pela Prefeitura e a empresa SISTRAN, que fez o estudo primário, Andros disse ser entre R\$ 3 Milhões e 400 Mil, ou R\$ 3 Milhões e 900 mil.

Ao ser perguntado se enquanto relator do processo de licitação do transporte público ele havia sofrido algum tipo de pressão política ou empresarial, o Senhor Andros foi taxativo ao afirmar não ter sofrido nenhum tipo de pressão, e que no seu tempo de CPL teve como presidentes Mádison Leonardo Andrade Silva, Thiago Vanderlei Braga e Washington Ribeiro Viégas Netto, sem que eles pudessem pressioná-lo em nada sobre a relatoria do processo licitatório.

Andros esclareceu ainda que as Audiências Públicas eram de responsabilidade da SMTT, e que segundo a Lei nº 8.666 (Lei de Licitação) em seu art. 38 ou 39,

é obrigatória a realização de uma Audiência Pública, e a mesma foi realizada no auditório da Federação da Indústria do Estado Maranhão (FIEMA), e que desconhecia a realização de alguma outra.

A ser indagado sobre qual o papel do Ministério Público do Maranhão (MPMA), na Licitação, o Senhor Andros respondeu que a CPL levou o projeto completo para ser apresentado ao Ministério Público através da Dra. Lítia Cavalcanti, e que o projeto apresentado na Audiência foi o projeto básico no seu inteiro teor e que faz parte do edital de licitação em seus anexos.

Ao ser perguntado quem seria responsável pelo Sistema de Bilhetagem Automática (SBA), Andros explicou que a responsabilidade de operar o sistema era das empresas e constavam no contrato. No tocante às multas aplicadas ao consórcio por descumprimento contratual, ele explicou que elas cabem, exclusivamente, a SMTT. Quando questionado que como foi feito os estudos para o plano de mobilidade urbana sem que tivesse sido realizada a atualização do Plano Diretor de São Luís, o Senhor Andros informou que não teve acesso ao plano de mobilidade e que a CPL só iniciou sua participação a partir do recebimento do processo, cinco dias antes da Audiência Pública obrigatória.

Questionado se as empresas vencedoras já estariam prestando serviço de transporte, respondeu que algumas já faziam esse serviço e que não saberia precisar o grau de renovação das empresas que fazem parte dos consórcios.

Ao ser indagado que como conhecedor do processo licitatório, havia questionado o não cumprimento das cláusulas junto à SMTT, Andros informou que não fazia uso de transporte público e não possuía função de órgão de controle na CPL e que não possuía vínculo com a SMTT.

4.4. DA 4ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 14 horas e 34 minutos do dia (4) de janeiro de 2022, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os Srs. Vereadores Chico Carvalho, Presidente desta CPI, Astro de Ogum, Vice Presidente, Álvaro Pires, relator, Coletivo Nós, Vice Relator, Octávio Soeiro, Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo e Nizete Gedeon, Secretária.

O Presidente abriu a reunião pedindo a proteção de Deus e fez alguns esclarecimentos sobre a CPI e informou que já havia sido dada entrada na SMTT, os ofícios solicitando informações sobre a licitação e o contrato, pedido feito pelo Vereador Álvaro Pires através de Requerimento, informou ainda que foi dada entrada no Tribunal de Contas do Estado solicitando a liberação de 2 (dois) peritos daquele órgão para ajudar na leitura e entendimento dos documentos solicitados. Comunicou ainda que já foram solicitadas audiências com o presidente do TCE e da Procuradoria Geral de Justiça e estava aguardando a data das mesmas.

DEPOIMENTO DO SENHOR MANUEL DA CRUZ JUNIOR (sócio proprietário da CONSULT TRANS – CONSULT TRANS Consultoria Especializada LTDA; empresa contratada pela SMMT / Prefeitura de São Luís desde fev.2002).

O Presidente iniciou o depoimento perguntando ao convidado, Senhor MANUEL Cruz Júnior, se o mesmo teria algo contra algum dos membros da CPI, o convidado informou não haver. O Presidente iniciou os questionamentos perguntando ao Senhor MANUEL da Cruz Júnior se ele saberia informar quem deu as certidões de capacidade técnicas para as empresas participantes da licitação, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior informou que cada participante conseguiu suas certidões em vários órgãos, inclusive na própria SMTT.

Em seguida o Presidente passou a palavra ao Vereador Octávio Soeiro, que teceu comentários sobre a CPI, sobre a reunião anterior e sobre os questionamentos feitos ao Dr. Andros Renquel e que o mesmo passara a responsabilidade para a SMTT. O Vereador Octávio Soeiro questionou como,

não existindo uma Lei de Zoneamento ou Plano Diretor atualizados, a SMTT construiu um Plano de Mobilidade Urbana do Transporte Público em nossa capital sem um direcionamento.

O Senhor MANUEL da Cruz Júnior esclareceu que ele é apenas um consultor técnico na área de transporte e não de trânsito e o estudo foi feito pela empresa contratada, a SISTRAN e que sua função era alimentar a empresa fornecendo as informações técnicas para elaboração do processo de licitação, informou que participou de uma revisão do Plano Diretor quando o Prefeito era o Dr. Tadeu Palácio.

O Vereador Octávio Soeiro questionou se o mesmo teria sofrido algum tipo de pressão política ou externa no início do contrato ou se teria sido obrigado a dar parecer duvidoso, no que o Senhor MANUEL da Cruz Júnior respondeu que não sofreu qualquer tipo de pressão.

Quando perguntado se teria feito parte da elaboração do mesmo, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior informou que ajudou na parte técnica e operacional passando as informações para empresa SISTRAN. O Vereador Octávio Soeiro devolveu a palavra e disse que qualquer outro questionamento que ele achasse necessário poderia ser feito no decorrer da reunião.

Com a palavra, o Vereador Álvaro Pires, relator da CPI, esclareceu sua função como relator e começou seus questionamentos perguntando quanto tem e qual a função do Senhor MANUEL da Cruz Júnior junto à SMTT. O Senhor MANUEL da Cruz Júnior informou que sua função sempre foi de consultor técnico e que chegou a São Luís em 1994, para ajudar na implantação da gestão operacional no antigo Departamento Municipal de Trânsito (DMT), na época da Prefeita Conceição Andrade.

Questionado se MANUEL da Cruz Júnior e a CONSULT TRANS seriam a mesma pessoa, o convidado informou que é o proprietário da empresa. Questionado se seria de sua responsabilidade o acompanhamento do equilíbrio econômico dos contratos, o mesmo respondeu que sim, que faz a avaliação econômica com base no que está descrito na licitação, e explicou como seria feita essa avaliação, teceu comentários sobre os problemas ocasionados pela pandemia no desequilíbrio econômico existente no sistema de transporte, visto que a atualização tarifária seria anual.

Perguntado sobre o que teria feito à empresa no que se referia ao desequilíbrio econômico detectado, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior explicou que a CONSULT TRANS realizava o levantamento e estudo econômico e dava alternativas para que a SMTT pudesse ter uma conclusão técnica e encontrar soluções. O Vereador Álvaro Pires solicitou ao Senhor MANUEL da Cruz Júnior que disponibilizasse o relatório de equilíbrio econômico-financeiro que sua empresa havia feito com as sugestões para solucionar os problemas.

O Senhor MANUEL da Cruz Júnior respondeu que sim. Questionado sobre quem fazia o cálculo paramétrico, já que no art.102 da Lei nº 3.430/1996, o mesmo seria de responsabilidade da SMTT, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior esclareceu que era ele quem fazia os cálculos e o levantamento das informações, entretanto, as deliberações e execução, não.

O Vereador Álvaro Pires perguntou qual a sua responsabilidade, como consultor técnico da SMTT, na elaboração do Projeto Básico de licitação feito pela SISTRAN Engenharia. O Senhor MANUEL da Cruz Júnior esclareceu que existe um documento mãe denominado Ordem de Serviço onde estão todas as informações sobre as empresas. Quando questionado sobre se o posicionamento do secretário da SMTT à época teria sido o correto, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior esclareceu que a secretaria recebeu as análises, houve atualização técnica das tarifas, pois o suporte técnico seria de sua responsabilidade.

O Vereador Álvaro Pires teceu comentário sobre a posição dos empresários que alegavam dificuldades financeiras para manterem os serviços e se o Município teria conhecimento dessas alegações protocoladas por eles. O Senhor MANUEL da Cruz Júnior explicou como seriam feitos os cálculos e que sua empresa apura a diferença entre o custo e a receita como base para que se avalie o eventual desequilíbrio econômico e financeiro, e que o Município tinha ciência do documento. O Relator questionou qual seria a opinião dele para restaurar a saúde financeira e qual seria a melhor forma de sanear o problema.

O Senhor MANUEL da Cruz Júnior afirmou existir um desequilíbrio econômico e colocou como exemplo de solução a qualidade do piso em algumas regiões e os corredores de transporte. Quando perguntado sobre a alegação feita por alguns empresários de não poderem conceder aumento salarial, o Senhor MANUEL da

Cruz Júnior disse não saber informar e teceu comentários sobre o aumento do óleo diesel. E que as principais razões para esse desequilíbrio seriam a situação da pandemia, que o município teria que ser proativo, procurar caminhos para ajuste na operação e que iria encaminhar um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), onde apresentava a situação pós-pandemia no sistema de transporte e algumas ideias para solução do problema.

Falou ainda, que o Governo Federal precisa entender que o transporte é um serviço essencial e que já existe um projeto de lei para subsídio da gratuidade para os maiores de 65 anos, esclareceu que para serem concedidas as gratuidades tem que se ter uma fonte de custeio e que deveriam ser criados programas de apoio como o cartão cidadão e um sistema de apoio de transporte. Esclareceu que não é uma ação específica e sim um conjunto de ações e que sua empresa criou as rotinas para fiscalização e penalização das empresas, e que seriam elas: notificação da empresa, multa e a junta de julgamento, na qual a empresa tem direito a defesa nas duas primeiras fases, e que seria preciso tornar a forma de fiscalização mais efetiva e existem situações a serem corrigidas pelo governo e pelas empresas e se comprometeu a encaminhar as informações solicitadas.

O presidente passou a palavra para o Vice Presidente da CPI, Vereador Astro de Ogum que teceu comentários sobre o sistema de transporte e das reclamações da população. Solicitou o esclarecimento do funcionamento das empresas, as planilhas de custo, gastos e teceu comentários sobre a lei e que as empresas são as mesmas. Falou sobre o transporte alternativo e da necessidade dos usuários e da legalização dos mesmos. O Presidente disse que é necessária a regulamentação do transporte alternativo pela SMTT.

Com a palavra, o Vereador Coletivo Nós, perguntou qual o papel do Senhor MANUEL da Cruz Júnior junto a SMTT e suas atribuições. O Senhor MANUEL da Cruz Júnior esclareceu que era consultor e que sua função é fazer análise na área de transporte, dar apoio à estrutura de planejamento e estudos financeiros, fazer o relatório e entregar ao gestor, que não é funcionário do órgão.

Que veio a São Luís em 1994, para um primeiro trabalho, em 1996 ele retornou para fazer a implantação do terminal da Praia Grande, e que em 2000, com a implantação do Sistema Integrado de Trânsito (SIT) ele se mudou para São Luís.

Esclareceu ainda que o valor do contrato entre a SMTT e sua empresa é de R\$ 1 milhão e 100 mil, por ano.

O Vereador Coletivo Nós perguntou sobre quais medidas foram adotadas pela Prefeitura para fiscalização dos contratos no que se referia à conservação dos terminais e da utilização de ônibus com mais de 10 anos, e de quem é o papel fiscalizador. O Senhor MANUEL da Cruz Júnior informou que as rotinas de fiscalização são claras e constam nos contratos, é necessário que estes mecanismos sejam mais eficientes.

O Vereador Astro de Ogum solicitou que fossem convidados os secretários da SMTT, o anterior e o atual. O Vereador Octávio Soeiro perguntou quantas empresas foram inseridas no sistema e quais já estavam e quem opera o sistema de bilhetagem, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior não soube precisar, lembrando-se apenas da Viação PRIMOR e que o sistema de bilhetagem foi adquirido pela Prefeitura em 2007, e constava como parte da licitação a sua manutenção.

O Vereador Octávio Soeiro perguntou o valor arrecadado pela sobra prescrita dos cartões de transporte nestes 4 anos e se teria como ser repassado ao sistema de transporte. O Senhor MANUEL da Cruz Júnior informou que a Prefeitura é quem possui essas informações e as demais solicitadas sobre os terminais de integração, que seriam de responsabilidade das empresas concessionárias, dos ônibus com mais de 10 anos e quais foram os critérios utilizados.

Retomando a palavra, o Vereador Coletivo Nós perguntou sobre a parte operacional constante no contrato e o Senhor MANUEL da Cruz Júnior informou que a deliberação é do corpo técnico da SMTT. O Vereador Astro de Ogum teceu comentários sobre o transporte que é determinado para as comunidades mais pobres e que gostaria que a causa fosse resolvida da melhor maneira possível.

O Vereador Coletivo Nós perguntou sobre a comunicação dos empresários de que não tem condições para execução do serviço por conta do aumento do combustível e se compram no valor nos postos de combustíveis. O Senhor MANUEL da Cruz Júnior respondeu que as empresas compram o combustível direto no porto do Itaqui, na condição de distribuidor.

Nesse momento o Presidente informa que existem outros convidados para serem ouvidos e passa a palavra ao relator para seus questionamentos finais. O Vereador Álvaro Pires perguntou há quanto tempo o sistema está em déficit e se o subsídio liberado pela Prefeitura é suficiente para equilibrar o sistema.

O Senhor MANUEL da Cruz Júnior respondeu que o sistema estava equilibrado até janeiro de 2020, após isso começaram as oscilações dos custos operacionais e que as informações que possuía era de que o déficit tem o valor de R\$ 4 milhões e que a defasagem técnica é maior que isso, e que sua empresa informa o déficit e dá alternativas. O presidente agradeceu a presença do Senhor MANUEL da Cruz Júnior e convida o Senhor José Luís Medeiros para começar seus esclarecimentos.

O presidente o Vereador Chico Carvalho perguntou se os empresários que venceram as licitações teriam que conservar os terminais de integração. O Senhor **JOSÉ LUÍS MEDEIROS** informou que a parte operacional é de responsabilidade das empresas, entretanto, não estaria clara a responsabilidade estrutural dos mesmos.

Perguntado pelo Presidente sobre as certidões de capacidade técnica que seriam necessárias para participação da licitação, o Senhor José Luís Medeiros informou que as certidões poderiam ser de órgãos públicos e privados, pela Prefeitura através da SMTT e que os atestados técnicos poderiam ser das empresas e/ou diretores das empresas. O Vereador Coletivo Nós teceu comentários sobre o atestado dado pela SMTT.

O Senhor José Luís Medeiros informou que o órgão não pode se negar a dar o atestado técnico e que esclarece que não havia nada no edital proibindo e que não tinha recordação se o SET havia dado qualquer atestado. O Vereador Álvaro Pires pede que o convidado se apresente, o que é procedido. O Senhor José Luís Medeiros informa que foi Presidente da Junta Governativa até meados do ano de 2017, quando se afastou da presidência do SET.

Esclareceu que o descumprimento só poderia estar ocorrendo se houvesse desequilíbrio financeiro e que o mesmo se agravou com a pandemia da Covid-19, e que até 2017 estava sendo cumpridas todas as cláusulas do contrato que seriam: ônibus com idade de até 10 (dez) anos, idade média inferior a 5 (cinco) anos e ônibus com ar condicionado, que já estava próximo de 30%, que o

primeiro reajuste de tarifa teria ocorrido em 2018 e que a SMTT tem como apresentar esses números.

Questionado sobre a responsabilidade dos terminais e do desequilíbrio financeiro, disse acreditar que os mesmos não deveriam fazer parte da licitação e que deveriam ser responsabilidade da SMTT ou de uma empresa especializada em administração e que não poderia falar sobre o desequilíbrio e valores, ele não poderia informar, pois, não fazia mais parte do SET.

O Vereador Coletivo Nós citou que no item (9) do objeto do contrato, consta a manutenção e operação dos terminais, que eles estão sucateados e que existem cláusulas não cumpridas. O Senhor José Luís Medeiros esclareceu que o valor determinado pelo edital cobria a parte operacional dos terminais, tais como: pessoas nas plataformas para orientação, porteiros na entrada, limpeza dos banheiros e pessoas na roleta.

Perguntado se o SET havia participado do processo de construção da licitação ele informou que não havia sido consultado e que não foi permitida nenhuma sugestão. E que existem nos terminais, funcionários do SET, venda de passes, carga de cartão transporte e das gratuidades, e funcionários dos consórcios.

O Vereador Coletivo Nós perguntou quais seriam as deficiências encontradas nos contratos. O Senhor José Luís Medeiros informou que no contrato o prazo de troca para os ônibus com ar condicionado seria de 10 anos, ocorre que se isso for feito a tarifa teria um aumento de 40% (quarenta por cento), que houve uma economia entre 20 a 25% no valor do combustível.

Questionado sobre o descumprimento do contrato, a greve de ônibus e da alegação das empresas, o convidado disse que ouviu de alguns amigos empresários que já não teriam mais condição de rodar em São Luís, pois só de mão de obra o custo é de 40%. Diz ser necessária uma revisão dos contratos.

O Vereador Octávio Soeiro questiona sobre o sistema de bilhetagem que foi passado para o consórcio. O Senhor José Luís de Medeiros esclareceu que na licitação o consórcio ficaria responsável pela parte de manutenção do sistema de bilhetagem com a manutenção dos validadores e que os consórcios foram obrigados a contratar a empresa que é responsável pela implantação do sistema de bilhetagem contratada pelo município.

Perguntado qual seria sua participação enquanto empresário de transporte, ele respondeu que fazia parte da composição do consórcio Central junto com a RATRANS, onde ficou até 2019. Perguntado sobre os ônibus que era liberado para funerais, o mesmo informou que consta no contrato e que são pagos e que o aplicativo “meu ônibus” possui funcionamento precário.

O Vereador Octávio Soeiro passou a palavra ao Vereador Coletivo Nós, que perguntou se os gastos de pneus, combustível entraram nos parâmetros utilizados na licitação. O Convidado esclareceu que a fórmula paramétrica foi determinada pela empresa contratada para elaboração do contrato licitado.

Perguntado pelo Vereador Octávio Soeiro se ele teve conhecimento de um plano de mobilidade urbana, no que o Senhor José Luís respondeu que não foi apresentado nenhum plano de mobilidade urbana antes do certame. O Vereador Coletivo Nós perguntou qual seria o melhor caminho para o problema ser resolvido. O Senhor José Luís Medeiros esclareceu que seria preciso reunir todas as partes que fazem parte dos consórcios, refazer novas ordens de serviços das linhas, projetos técnicos das linhas.

O Vereador Octávio Soeiro teceu comentários sobre o que anda acontecendo no transporte coletivo pelo não cumprimento do contrato por ambas as partes. Ele argumentou sobre as outras alternativas de transporte e sobre projetos para regularização dos transportes alternativos. O Senhor José Luís Medeiros esclareceu que existiam diferenças entre os usuários dos transportes alternativos e os de ônibus. Perguntado se alguma vez o SET despachou com MANUEL da Cruz Júnior na SMTT, o Senhor José Luís informou que sempre despachou os assuntos relacionados com o mesmo.

O Vereador Octávio Soeiro solicitou que a secretária fizesse a leitura da ata da reunião anterior, o que foi procedido, sendo ela aprovada. O Presidente comunicou que seriam convidados para a próxima reunião, os Srs. Isaias Castelo Branco (Isaias Rodoviário), Presidente do Sindicato dos Rodoviários à época, Gilson Neto, Presidente da RATRANS e Dr. Israel Petrus, Secretário Adjunto da SMTT à época.

O Vereador Coletivo Nós teceu suas considerações finais. Não havendo mais nada a tratar, o Presidente declarou a reunião encerrada convocando outra para o dia 11 de janeiro de 2022 às 09h00min horas.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei o presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

Principais declarações do Senhor MANUEL Cruz, responsável pela empresa CONSULT TRANS

Perguntado ao Senhor MANUEL Cruz, se ele saberia informar quem deu as certidões de capacidade técnicas para as empresas participantes da licitação, ele informou que cada participante conseguiu suas certidões em vários órgãos, inclusive na própria SMTT.

Questionado sobre que, em não existindo uma Lei de Zoneamento ou Plano Diretor atualizados, como a SMTT construiu um Plano de Mobilidade Urbana do Transporte Público em nossa capital sem um direcionamento, MANUEL da Cruz Júnior esclareceu que ele é apenas um consultor técnico na área de TRANSPORTE e não de trânsito, e o estudo foi feito pela empresa contratada, a SISTRAN, e que sua função era alimentar a empresa fornecendo as informações técnicas para elaboração do processo de licitação. MANUEL da Cruz Júnior informou que participou de uma revisão do Plano Diretor, quando o Prefeito era o Dr. Tadeu Palácio.

Questionado se sofreu algum tipo de pressão política ou externa no início do contrato ou se teria sido obrigado a dar parecer duvidoso, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior afirmou que não sofreu qualquer tipo de pressão. Quando perguntado se teria feito parte da elaboração do mesmo, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior informou que ajudou na parte técnica e operacional passando as informações da empresa.

Perguntado quanto tempo e qual a função do Senhor MANUEL da Cruz Júnior junto a SMTT, ele informou que sua função sempre foi de consultor técnico e que chegou a São Luís, em 1994 para ajudar na implantação da gestão operacional no antigo Departamento Municipal de Trânsito (DMT), na época da Prefeita Conceição Andrade. Questionado se MANUEL da Cruz Júnior e a CONSULT TRANS seriam a mesma pessoa, o convidado informou que é o proprietário da empresa.

Questionado se seria de sua responsabilidade o acompanhamento do equilíbrio econômico dos contratos da licitação, o mesmo respondeu que SIM, que faz a avaliação econômica com base no que está descrito na licitação e explicou como seria feita essa avaliação, teceu comentários sobre os problemas ocasionados pela pandemia no desequilíbrio econômico existente no sistema de transporte, visto que a ATUALIZAÇÃO TARIFÁRIA SERIA ANUAL.

Perguntado sobre o que teria feito a CONSULT TRANS, no que se referia ao desequilíbrio econômico detectado, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior explicou que a CONSULT TRANS realizava o levantamento e estudo econômico e dava alternativas para que a secretaria pudesse ter uma conclusão técnica e encontrar soluções. Questionado sobre quem fazia o CÁLCULO PARAMÉTRICO, já que no art.102 da Lei 3.430/1996, o mesmo seria de responsabilidade da SMTT, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior esclareceu que era ele quem fazia os cálculos e o levantamento das informações, entretanto, as deliberações e execução NÃO. Perguntado qual a sua RESPONSABILIDADE, como consultor técnico da SMTT, na elaboração do Projeto Básico de licitação feito pela SISTRAN Engenharia, MANUEL da Cruz Júnior esclareceu que existe um documento, denominado ORDEM DE SERVIÇO, onde estão todas as informações sobre as empresas. Quando questionado sobre se o posicionamento do Secretário da SMTT, na época da licitação teria sido o correto, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior esclareceu que a SMTT recebeu as análises, houve atualização técnica das tarifas, pois o suporte técnico seria de sua responsabilidade.

No tocante sobre a alegação dos empresários e consórcios, que tem dificuldades financeiras para manterem os serviços, e se o Município teria conhecimento destas alegações protocoladas pelos empresários, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior explicou como eram feitos os cálculos e que sua empresa (CONSULT TRANS) apura a diferença entre o CUSTO e a RECEITA como base para que se chegue ao desequilíbrio econômico e que o Município de São Luís, por meio da SMTT, tem ciência do documento.

Perguntado sobre qual seria a sua sugestão para restaurar a saúde financeira do sistema e qual seria a melhor forma de sanear o problema, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior afirmou existir um DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO e colocou

como exemplo de solução a qualidade do asfaltamento em algumas regiões e os corredores exclusivos aos coletivos.

Quando questionado sobre a alegação feita por alguns empresários de não poderem conceder aumento salarial, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior disse não saber informar e relatou sobre o aumento excessivo do preço do óleo diesel. E que as principais razões para esse desequilíbrio seriam a situação da pandemia, que o município teria que ser proativo, procurar caminhos para ajuste na operação e que iria encaminhar um estudo do IPEA onde apresentava a situação pós-pandemia no sistema de transporte e algumas ideias para solução do problema.

Ratificou, que o Governo Federal precisa entender que o transporte é um serviço essencial e que já existe um projeto para subsídio da gratuidade para os maiores de 65 anos, esclareceu que para serem concedidas as gratuidades tem que se ter uma fonte de custeio e que deveriam ser criados programas de apoio como o cartão cidadão e um sistema de apoio ao transporte.

Esclareceu que não é uma ação específica e sim um conjunto de ações, e que sua empresa criou as rotinas para fiscalização e penalização das empresas, e que as seriam elas, notificação da empresa, multa e a junta de julgamento e que a empresa tem direito a defesa nas duas primeiras fases, e que seria preciso tornar a forma de fiscalização mais efetiva e existem situações a serem corrigidas pelo governo e pelas empresas e se comprometeu a encaminhar as informações solicitadas.

Questionado sobre qual o seu papel junto à SMTT, e suas atribuições, MANUEL da Cruz Júnior esclareceu que era consultor da secretaria na área de transporte e que sua função é fazer análise na área de transporte, dar apoio à estrutura de planejamento e estudos financeiros, fazer o relatório e entregar ao gestor, e que não é funcionário da SMTT, que veio a São Luís, no ano 94 para um primeiro trabalho, em 96 ele veio para fazer a implantação do terminal da Praia Grande e que em 2000 com a implantação do SIT, ele se mudou para São Luís. Esclareceu ainda que o valor do contrato entre a SMTT e sua empresa é de R\$ 1 Milhão e 100 Mil, por ano.

Ao ser perguntado sobre quais medidas foram adotadas pela Prefeitura de São Luís, para a efetiva fiscalização dos contratos, no que se referia à conservação

dos terminais e da utilização de ônibus com mais de 10 anos, e de quem é o papel fiscalizador, MANUEL informou que as rotinas de fiscalização são claras e consta no contrato, e que seriam necessários que esses mecanismos fossem mais eficientes. Perguntado quantas empresas foram inseridas no sistema e quais já estavam e quem opera o Sistema de Bilhetagem Automática (SBA), o Senhor MANUEL da Cruz Júnior não soube precisar, lembrando-se apenas da Viação PRIMOR e que o sistema de bilhetagem foi adquirido pela Prefeitura em 2007, e constava como parte da licitação a sua manutenção.

Ao ser questionado acerca da sobra prescrita dos cartões de transporte, nos últimos 4 (quatro) anos e se teria como ser repassado ao sistema de transporte. O Senhor MANUEL da Cruz Júnior informou que a Prefeitura é quem possui essas informações e as demais solicitadas sobre os terminais de integração, que seriam de responsabilidade das empresas concessionárias, dos ônibus com mais de 10 anos e quais foram os critérios utilizados. Sobre a parte operacional constante no contrato, Senhor MANUEL da Cruz Júnior informou que a deliberação é do corpo técnico da SMTT.

Perguntado sobre que os empresários não têm condições para execução dos serviços por conta do excessivo aumento no preço do Diesel e se compram no valor nos postos de combustíveis, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior respondeu que as empresas compram o Diesel, direto da distribuidora no porto do Itaqui, na condição de DISTRIBUIDOR.

Perguntando á quanto tempo o sistema de transporte coletivo está em déficit e se o subsídio liberado pela Prefeitura de São Luís era suficiente para equilibrar o sistema, o Senhor MANUEL da Cruz Júnior respondeu que o sistema ESTAVA EQUILIBRADO até janeiro de 2020, após isso, começaram as oscilações dos custos operacionais e que as informações que possuía era de que o déficit tem o valor de R\$ 4 Milhões/mês, e que a defasagem técnica é maior que isso e que sua empresa (CONSULTRANS), informa o déficit e dá alternativa.

Pontos importantes nas declarações do Senhor José Luís Medeiros, ex-presidente do SET

Perguntado se os empresários e consórcios que venceram a Licitação eram os responsáveis pela conservação dos Terminais de Integração, o Senhor José Luís Medeiros informou que a parte operacional é de responsabilidade das empresas, entretanto, não estaria clara a responsabilidade estrutural dos mesmos.

Perguntado sobre as certidões de capacidade técnica que seria necessário para participação da licitação, o Senhor José Luís Medeiros informou que as certidões poderiam ser de órgãos públicos e privados, pela Prefeitura através da SMTT e que os atestados técnicos poderiam ser das empresas e/ou diretores das empresas. Sobre o atestado dado pela SMTT, José Luís Medeiros informou que o órgão não pode se negar a dar o atestado técnico e que esclarece que não havia nada no edital proibindo e que não tinha recordação se o SET havia dado qualquer atestado. O Senhor José Luís Medeiros informou que foi Presidente da Junta Governativa até meados do ano de 2017, quando se afastou da presidência do SET.

Em seu depoimento, ele esclareceu que o descumprimento contratual só poderia estar ocorrendo se houvesse desequilíbrio financeiro e que o mesmo se agravou com a pandemia da Covid-19, e que até 2017 estava cumprido todas as cláusulas do contrato que seriam: ônibus com mais de 10 anos, idade média inferior a cinco anos e ônibus com ar condicionado já estava próximo de 30%, que o primeiro reajuste de tarifa teria ocorrido em 2018 e que a SMTT tem como apresentar esses números.

Questionado sobre a responsabilidade dos terminais e do desequilíbrio financeiro, disse acreditar que os mesmos não deveriam fazer parte da licitação e que deveriam ser responsabilidade da SMTT ou de uma empresa especializada em administração e que não poderia falar sobre o desequilíbrio e valores, ele não poderia informar, pois não fazia mais parte do SET.

Perguntado sobre a manutenção e operação dos Terminais de Integração, que consta o objeto dos CONTRATOS, e estão sucateados e que existem cláusulas não cumpridas, o Senhor José Luís Medeiros, esclareceu que o valor

determinado pelo edital cobria a parte operacional dos terminais, tais como: pessoas nas plataformas para orientação, porteiros na entrada, limpeza e pessoas na roleta, Perguntado se o SET havia participado do processo de construção da licitação ele informou que não haviam sido consultados, que não foi permitida nenhuma sugestão e que existem nos terminais funcionários do SET, para a venda de passes, carga de cartão transporte e das gratuidades, e funcionários dos consórcios.

Perguntado sobre quais seriam as deficiências encontradas nos contratos, José Luís Medeiros informou que no contrato, o prazo de troca para os ônibus com ar condicionado seriam de 10 anos, ocorre que se isso for feito, a tarifa teria um aumento de 40% (Quarenta por cento), que houve uma economia entre 20 a 25% no valor do combustível. Questionado sobre o descumprimento do contrato, a greve de ônibus e da alegação das empresas sobre déficit, o convidado disse que ouviu de alguns amigos empresários que já não teriam mais condição de rodar em São Luís, pois, apenas com a mão de obra o custo é de 40% (Quarenta por cento), disse ainda que é necessária uma revisão contratual.

Questionado sobre o sistema de bilhetagem que foi passado para os consórcios, José Luís esclareceu que na licitação, o consórcio ficaria responsável pela parte de manutenção do sistema de bilhetagem com a manutenção dos validadores e que os consórcios foram obrigados a contratar a empresa que é responsável pela implantação do sistema de bilhetagem contratada pela Prefeitura de São Luís. Perguntado qual seria sua participação enquanto empresário de transporte, ele respondeu que fazia parte da composição do consórcio da linha Central junto com a RATRANS, onde ficou até 2019.

Perguntado acerca dos insumos, se gastos de pneus, combustível e dentre outros, entraram nos parâmetros utilizados na licitação, o convidado esclareceu que a FÓRMULA PARAMÉTRICA foi determinada pela empresa contratada para elaboração do contrato licitado.

Perguntado se ele teve conhecimento de um plano de mobilidade urbana, José Luís respondeu que não foi apresentado nenhum plano de mobilidade urbana antes do certame.

Questionado qual seria o melhor caminho para o problema ser resolvido, José Luís Medeiros esclareceu que seria preciso reunir todas as partes que fazem

parte dos consórcios, refazer novas ordens de serviços das linhas, projetos técnicos das linhas.

Perguntado se alguma vez o SET despachou com MANUEL da Cruz Júnior na SMTT, o doutor José Luís informou que sempre despachou os assuntos relacionados ao transporte com o mesmo.

4.5. DA 5ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 09 horas e 40 minutos do dia 11 de janeiro de 2022, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os Srs. Vereadores Chico Carvalho, Presidente desta CPI, Astro de Ogum, Vice Presidente, Álvaro Pires, relator, Coletivo Nós, Vice Relator, Octávio Soeiro, Dr. Vitor Eduardo Marques Cardoso, Procurador Geral, Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo e Nizete Gedeon, Secretária.

O Presidente abriu a reunião. O Presidente comunica que o atraso se deu por conta do horário das 09 horas está reservado para se ouvir o Senhor Isaias Castelo Branco, mas, que o mesmo não havia comparecido e nem justificado sua ausência, explicou que ele já havia sido convidado duas vezes e que iria ser convocado e se não comparecesse, seria feito de maneira coercitiva.

O Presidente chamou para depor o Senhor **GILSON CALDAS NETO**, Presidente da RATRANS, o Presidente comunicou a presença do Vereador Umbelino Júnior, remotamente, Senhor Cícero Neto, procurador e Senhor André Luís, contador. O Presidente pediu que a secretária fizesse a leitura da Ata da reunião anterior, o que foi procedido, sendo a mesma aprovada. O Presidente pergunta se o convidado teria algo contra algum membro da CPI, no que é informado que não.

O presidente perguntou se os empresários estariam cumprindo o compromisso de manterem os terminais de integração adequados para receber a população de São Luís. O Senhor Gilson Caldas Neto disse que está sendo cumprido o compromisso de manutenção mensal e predial nos cinco terminais. O Presidente passou a palavra ao relator, Vereador Álvaro Pires que explicou sua função na CPI e começou questionando em que ano ele presidiu o SET.

O Senhor Gilson Caldas Neto informou que presidiu o SET de meados de agosto de 2018 a 31 de janeiro de 2021. Perguntado quando foi criada a RATRANS e se a mesma seria a continuidade da Empresa Gonçalves, informou que ela foi criada em 2004 e que a Empresa Gonçalves era de outro proprietário e que jamais foi sócio da mesma. Explicou que assim como outras empresas do sistema, a Gonçalves havia fechado após terem perdido a licitação.

O relator perguntou quais seriam os descumprimentos feitos pelos empresários em sua gestão frente ao SET, a qual consórcio o convidado era ligado e como eram feitas a distribuição das linhas. O Senhor Gilson Neto esclareceu que a licitação ocorrida em 2016, e que foi realizado um estudo denominado Orçamentação do Transporte Público, onde constava um estudo do impacto econômico que possuía todas as receitas e todos os custos do sistema, e que o contrato já se iniciava com um prejuízo de 4,34% (quatro vírgula trinta e quatro por cento), em 2016 com a promessa de que em janeiro de 2017 seria extinta a tarifa nível 1, ficando apenas duas tarifas, uma integrada e outra não integrada, e reajuste tarifário de acordo com a inflação e mais 4,43% para reposição do prejuízo inicial, entretanto, o contrato não teria sido cumprido, que as 4 concessionárias haviam feito sua parte e que não houve a contrapartida acordada e que poderia comprovar através do documento que enviaria por E-mail ou *WhatsApp* para a Comissão.

Explicou ainda que faz parte do Consórcio Central com seu sócio José Luís Medeiros, que foi vencedor do Lote1, que ficaram responsáveis pelas linhas que compreendem os bairros da Liberdade, Alemanha, Coroadinho, Bom Milagre, Primavera, Bom Jesus e Distrito Industrial, e que a distribuição das linhas era feita através de percentual, que compreendia em seu cálculo a receita, frota e quilometragem para essa distribuição.

Questionado se havia frota suficiente durante a pandemia, o mesmo respondeu que sim e que a crise já começou desde 2017, explica que o reajuste seria em setembro, o que não ocorreu; que o custo mensal de sua empresa é de R\$ 28 milhões, sendo 49% gasto com mão de obra, 30% de diesel, que representa mais ou menos R\$ 8 milhões e 400 mil. Que o Governo Federal concedeu um auxílio denominado BEM, que ele não soube dizer o significado da sigla, e que

mesmo possuindo uma receita entre 9 a 12 milhões de reais, fizeram higienização dos terminais e trabalhos de conscientização do uso de máscaras. O Relator Vereador Álvaro Pires esclareceu que recebia reclamações diárias do sistema de transporte e de várias empresas, inclusive a RATRANS, e perguntou se a explicação dada seria o motivo desses problemas e se a SMTT em algum momento fiscalizou ou aplicou alguma sanção.

O Senhor Gilson Neto explicou que a SMTT fiscaliza e faz acompanhamento através do Centro de Comando Operacional (CCO) da eficiência, que é feita verificando as viagens realizadas e as programadas por linha; falou que um dos motivos para os atrasos seriam o piso existente em alguns bairros.

Questionado pelo Vereador Álvaro Pires se, quando presidente do SET houve busca de melhorias junto a SMTT, o Senhor Gilson respondeu que conversou com o então secretário, Dr. Israel Petrus para a criação de uma força tarefa com a participação do Poder Legislativo para que fosse proibido o estacionamento de carros particulares nas ruas, avenidas e praças por onde circulassem os ônibus nos bairros. Falou da existência de uma lei municipal de autoria do Ex-Vereador Ivaldo Rodrigues que determinava que fosse prioritária a pavimentação das rotas por onde circulam os ônibus e várias outras ideias, entre as quais, que fossem utilizados paralelepípedos ao invés de asfalto na periferia.

O relator perguntou sobre a responsabilidade das empresas na conservação e funcionamento dos terminais segundo o edital de licitação. O Senhor Gilson Neto afirmou que foi objeto de questionamento judicial, pois, o entendimento das empresas seria que elas eram responsáveis pela manutenção e não pelas obras estruturais, que os valores constantes para a manutenção do Terminal da Praia Grande, de responsabilidade do consórcio a qual pertence, foi orçada em R\$ 150 mil, que esse terminal é o maior e foi construído entre 1995/1996 e que não foi feito nenhum estudo de impacto de maré e que o mesmo estaria afundando na parte de trás, e que para uma manutenção estrutural seriam necessários entre R\$ 12 a 13 milhões.

O Vereador Álvaro Pires perguntou sobre para onde iria a receita do sistema de catraca e o aluguel das lojas existentes dentro dos terminais e qual seria a solução para sanar o problema do transporte na cidade. O Senhor Gilson Neto respondeu que o sistema de catracas é parte integrante do sistema de transporte

e o recurso não pode ser usado para a manutenção dos terminais, que por força de decisão judicial para a permanência de ambulantes nos mesmos, o valor do aluguel das lojas estava desvalorizado e ainda estava sub judice.

Comentou que o transporte coletivo só é interessante se o usuário chegar a seu destino antes de um carro particular, que as operadoras são competentes, mas, não podem trabalhar no vermelho, que no governo da Prefeita Conceição Andrade a cidade de São Luís possuía a frota mais nova do país e que nesse mesmo governo, reajuste de tarifas passou a ser considerado imoral e não foi feito durante vários anos. Não houve mudança estrutural nas linhas do sistema de transporte, os pisos não foram preparados para suportar os ônibus articulados, que existem linhas desnecessárias e que o sistema tem um prejuízo mensal de R\$ 6 milhões e que em janeiro haverá aumento de salário dos rodoviários. O Vereador Álvaro Pires fez suas considerações finais.

O presidente registrou a presença do Vereador Daniel Oliveira e passou a palavra ao Vereador Octávio Soeiro teceu comentário sobre a questão do reajuste e disse que a questão tem mais a ver da relação do custo x benefício. Em relação ao déficit iniciado com prejuízo de 4,34%, se existia uma planilha de custo, ela foi apresentada ou não aos empresários. O Senhor Gilson Caldas Neto disse que foi afirmado que seria reajustado pelo índice da inflação mais os 4,34%. Questionado pelo Vereador Octávio Soeiro se foi apresentado algum Plano de Mobilidade Urbana na apresentação do projeto básico antes do certame.

O Senhor Gilson Neto esclareceu que o transporte público é um bom negócio, só é preciso organizar o sistema para viabilizá-lo. Quanto ao plano de mobilidade urbana, ele afirmou não ter conhecimento. Questionado sobre como seria dividido o valor da bilhetagem eletrônica e o que seria feito com os valores dos cartões com prazo de validade das recargas vencidas, o Senhor Gilson explicou que no primeiro ano do contrato, a mesma foi destinada às empresas que operavam as linhas e que os consórcios passaram a ter direito a partir do 2º ano com receita zerada, e que 85% dos vales transportes comprados eram feitos através dos patrões, que o sistema de transporte em relação à bilhetagem é mantido com o valor do ano completado.

O Presidente, Vereador Chico Carvalho questionou que foram 12 dias de paralisação, se houve acordo entre os empresários e motoristas para pressionar o aumento das tarifas e qual o poder do SET para descumprir ordem judicial e se a multa de R\$ 10 mil por dia foi paga.

O Senhor Gilson Neto informou que só poderia falar até janeiro de 2021 quando ainda era presidente do SET, e que ele havia feito vários aditivos a convenção coletiva de trabalho e que explicou aos trabalhadores que não poderia dar nenhum tipo de aumento, e que quando de sua saída da presidência, chamou o STREMA e pediu que eles conversassem com a nova diretoria para negociar o reajuste, que são 7 (sete) mil trabalhadores, o Presidente passou a palavra ao Vereador Coletivo Nós, que iniciou seus questionamentos, qual a composição do consórcio e quais são os sócios, qual a frota atual da RATRANS, quantos estão rodando, o que foi licitado no contrato para o consórcio e quem emitiu o atestado de capacidade técnica de sua empresa.

O Senhor Gilson Neto informou que fazem parte do consórcio os sócios Larissa, Daniel e Marcelo Medeiros, com 54% e a RATRANS com 46%, que possui em sua frota na garagem 112 veículos e 80 deles rodando, que o objeto de licitação foi o atendimento aos bairros e as linhas, que os atestados da RATRANS foram emitidos pelos gestores de São Luís e Imperatriz, no Maranhão, onde sua empresa opera.

O Vereador Coletivo Nós fez referência aos objetos constantes na licitação e perguntou o porquê das empresas não terem questionado os objetos, principalmente no que se refere à conservação e manutenção dos terminais. O Senhor Gilson Neto disse haver divergência entre manutenção e obras estruturais. O Vereador Coletivo Nós diz que no contrato está escrito manutenção e conservação.

O presidente questiona porque não foi levantada essa dúvida na época da licitação. O Senhor Gilson Neto esclareceu sua interpretação e que essa situação foi judicializada. O Vereador Coletivo Nós explanou que o convidado citou uma crise que se arrasta desde 2017 e perguntou como se deu essa crise, onde ela começou e qual seria a motivação para que ela acontecesse.

O Senhor Gilson Neto respondeu que a crise nos transportes não era apenas em São Luís e sim em todo o País, pois, o custo do transporte é diferente de

outros segmentos e o custo dos insumos, diesel, aço, borracha, subiram desproporcionalmente e que o sistema perdeu muitos passageiros: antes transportavam 7 milhões e 720 mil passageiros e hoje carregam 6 milhões. Quando perguntado sobre o valor médio mensal dos gastos e se ele poderia disponibilizar esses cálculos, ele respondeu que existe uma planilha de custo e que ela é pública e que não haveria problema.

O Vereador Coletivo Nós perguntou quem dava as ordens para direcionamento das linhas já que o convidado havia afirmado que existiriam linhas desnecessárias e que existiam por questões meramente políticas. O Senhor Gilson Neto disse que as linhas deveriam ser pensadas pelas demandas, origem e destino, que existiam linhas sobrepostas e demanda menor, que segundo a lei 3.430, para a realização de cada serviço é necessário planejamento, impacto econômico de cada linha, e que todos os ônibus precisam ter uma receita de R\$ 35.000,00/mês.

O Coletivo Nós questiona que, se existe a necessidade de estudo técnico e planejamento, qual o papel da empresa contratada para assessoramento a SMTT. O Senhor Gilson Neto disse não poder responder, pois não participava do dia a dia da SMTT, entretanto, todo serviço a ser criado, precisa do impacto econômico. Quando perguntado sobre se saberia dizer o nome do funcionário da SMTT que faz a fiscalização de sua empresa, o Senhor Gilson Neto disse que seria um corpo técnico da secretaria e seu CCO para o sistema todo.

O Vereador Octávio Soeiro perguntou se o Senhor Gilson Neto já havia despachado com o Senhor MANUEL Cruz, no que ele respondeu que já havia dado opiniões técnicas e não despachado. O Vereador Coletivo Nós perguntou se houve economia quando da determinação dos ônibus andarem com o ar condicionado desligado. O Senhor Gilson informou que a economia foi quanto ao combustível, entretanto, não houve diminuição da prestação dos ônibus.

Questionado pelo Vereador Coletivo Nós, sobre os empresários estarem cientes da substituição dos ônibus comuns por outros com ar condicionado e qual seria o valor pago pelo diesel, hoje, e de quem ele faz a compra, o Senhor Gilson Neto informou que o contrato era de 30 anos, 20 anos mais 10, e que ele comprava diesel como distribuidor na Petrobras, que o valor do litro em janeiro de 2022 foi de R\$ 4,54 o litro, quando em dezembro ele pagou R\$ 4,41 por litro.

O Vereador Coletivo Nós perguntou quantos cobradores haviam sido demitidos desde 2019, se há causas jurídicas contra ele e quais seriam os motivos. O Senhor Gilson Neto informou que foram demitidos 20% dos cobradores, que existem processos trabalhistas contra a pessoa jurídica e as questões seriam dos funcionários demitidos. Esclareceu que a remuneração dos trabalhadores é a soma do salário, plano de saúde e ticket alimentação.

Perguntado pelo Vereador Coletivo Nós se existiria parentesco de José Luís Medeiros e seus atuais sócios, respondeu que sim. O Presidente perguntou com quantos ônibus o Senhor Gilson Neto entrou no sistema e quantos rodam atualmente. O Senhor Gilson Neto respondeu que começou com 2 (dois) ônibus circular Distrito Industrial em meados de 2009, posteriormente começou a rodar na Zona Rural, no Bairro da Ribeira e P90 que fazia a ligação entre os terminais de integração, que em meados de 2016 ele fechou sociedade com o Senhor José Luís Medeiros para a criação do Consórcio Central.

O Presidente fez registro da presença do Vereador Paulo Victor e passou a palavra para o Vereador Astro de Ogum, Vice-Presidente da CPI que tece comentários sobre o descumprimento do contrato, se não poderia ser feito emendas à lei que permitiu a licitação para substituição das empresas que não estão cumprindo o contratado e que não atendem à população, disse ter entendido que o Senhor Gilson estava falando de uma pré-falência do transporte público, pois existe uma defasagem de R\$ 6 milhões, questionou se esse valor seria apesar da ajuda dada pelo Poder Público.

O Senhor Gilson Neto respondeu que o valor de R\$ 6 milhões seria a receita e o custo do sistema, e que com a ajuda de R\$ 4 milhões, ainda restariam R\$ 2 milhões em aberto. O Vereador Astro de Ogum perguntou qual seria o percentual de gratuidade e o valor para manutenção dos terminais e se a questão de segurança era parte constante da manutenção. O Senhor Gilson Neto informou que em dezembro, o percentual de gratuidade foi de 29% e que só poderia responder pelos terminais os quais seu consórcio era responsável, o da Praia Grande e o do Distrito Industrial, e o custo de manutenção foi de R\$ 163 Mil por mês.

O Vereador Astro de ogum solicitou ao Presidente da CPI, Vereador Chico Carvalho que fosse convidado o Senhor Madison Leonardo Andrade Silva,

presidente da CPL à época e que ao final da CPI ele espera que o transporte alternativo seja regulamentado, pois foram eles que socorreram a população durante os 12 dias da greve, e que gostaria que fossem solicitadas junto ao órgão responsável, quais as categorias que tem direito a gratuidade e que a CPI visitasse os terminais para verem como estão e quais são as empresas que fazem a manutenção dos terminais.

O Presidente agradece os esclarecimentos feitos pelo Senhor Gilson Neto e convida o Dr. Israel Petrus para iniciar seu depoimento e passa a palavra ao relator, Vereador Álvaro Pires faz sua considerações iniciais e questiona o Dr. Israel Petrus sobre qual seria sua função, período e cargo ocupado na SMTT e se o mesmo teve alguma participação na elaboração do processo licitatório e se, em sua opinião, o contrato havia sido mal elaborado.

O Senhor **ISRAEL PETRUS** informou que foi Secretário Adjunto de maio de 2013 a março 2020 e Secretário titular de março 2020 até dezembro do mesmo ano, que não participou da elaboração, que apenas substituía o titular em algumas apresentações da comissão de licitação como representante da SMTT, visto o titular ter problema de locomoção, que não possuía conhecimento técnico para fazer essa afirmação, mas que acreditava que a licitação seria um marco e que foi trabalhado junto a todas as esferas de controle.

Perguntado sobre sua atuação enquanto titular da pasta, quais seriam os descumprimentos das empresas ao contrato, informou que como titular, mandou que fossem retirados de circulação os ônibus com mais de 10 anos, com a pandemia muitos funcionários passaram a trabalhar *home office* e para que os processos não ficassem parados, criou o SIT, todo digital aplicou mais de mil autos de infração no sistema de transporte, detectou problemas nos terminais de integração, efetuou multas.

Esclareceu que já havia o questionamento sobre quem deveria ser responsável pela infraestrutura dos terminais e que foi ele quem judicializou a questão. Sobre existir desequilíbrio financeiro questionado pelo relator, informou que o sistema estava equilibrado, que a cada ano era feita a reposição inflacionária, com a pandemia, em 2020, houve alteração do sistema para ajuste da demanda.

Disse que no site da Petrobras ela informa que houve um decréscimo no preço do diesel em 15%, que o sistema estaria equilibrado até fevereiro de 2020. Disse

existir uma frota cadastrada, incluindo os reservas, de 900 ônibus, que não saberia informar quantos estão rodando no momento.

Esclareceu que os empresários não podem fazer conta quanto fatura cada ônibus e sim qual a remuneração que o sistema de transporte está repassando, pois a remuneração é sobre os ônibus que estão nas linhas e não os que se encontram na garagem. Que todos os documentos foram digitalizados, todos possuem Sistema de Posicionamento Global (GPS), que existem mecanismo de controle, que esses dados precisam vir à tona para que a população saiba que existem mecanismos de controle e que só precisam ser mais bem utilizados.

O Vereador Álvaro Pires perguntou se os serviços prestados atendiam ao determinado em contrato e se teria como comprovar a fiscalização do serviço prestado. Israel Petrus informou que sim, inclusive que havia criado o CCO que funcionava 24 horas, para que pudesse acompanhar em tempo real, o deslocamento e horários para, se necessário, acionarem os consórcios e aplicar as multas necessárias.

O relator perguntou se ele teria informações de que o município cumpriu o contrato e se fez seus ajustes nos prazos legais. Israel Petrus informou que a SMTT possui todas essas informações e que é de conhecimento público, por isso ele sabe que foram dados os reajustes anuais conforme fórmula paramétrica.

O Vereador Álvaro Pires disse que ao final da gestão do convidado, foi no período de pandemia, e que segundo o Senhor MANUEL Cruz Júnior, foi ai que havia começado o desequilíbrio financeiro, quais foram às providências tomadas em 2020, e se elas foram suficientes para evitar o colapso. Israel Petrus disse ter adequado toda a operação do sistema, equilibrou a operação que é a oferta com a demanda, que o governo federal subsidiou 70% do pagamento da mão de obra e houve decréscimo do preço dos combustíveis, e que essas ações foram suficientes para equilibrar o sistema.

Esclareceu que, quando secretário, colocou a comunidade para ajudar a identificar os problemas junto com as equipes de fiscalização de campo e internos, para resolução imediata e que isso fez diferença nas fiscalizações. O Vereador Álvaro Pires questionou qual seria a solução para os problemas que são os mesmos em todas as gestões, no que o convidado respondeu que

quando secretário, ele sempre procurava identificar os pontos que considerava vagos para informar e deixar na secretaria a título de tomada de decisão.

O Vereador Álvaro Pires agradeceu os esclarecimentos e passou a palavra ao Vereador Octávio Soeiro que observou que os depoimentos são contraditórios entre empresários e Poder Público. Perguntou ao Senhor Israel por que não questionou a interpretação sobre a conservação dos terminais e sobre o plano de mobilidade urbana. Israel Petrus informou que foi ele, enquanto secretário, que judicializou a obrigação da reforma dos terminais, que quando secretário adjunto tecnicamente, pelo que ele leu o sistema de transporte urbano seria um capítulo do plano de mobilidade urbana e que existia um TAC desde 2011, que autorizava a contratação de uma empresa para fazer os estudos necessários e que o Plano de Mobilidade Urbana é uma lei municipal aprovada por esta Casa, que o aplicativo “meu ônibus” funcionava e que foi ele que incluiu os corujões no aplicativo, inclusive, em sua Portaria de *Lockdown*, ele manteve na ordem de serviço os “corujões”.

O Presidente Vereador Chico Carvalho pediu licença para se ausentar, pois, iria fazer um exame e solicita ao Vice Presidente, Vereador Astro de Ogum, para que assuma a presidência da Comissão. Continuando, o Vereador Octávio Soeiro questionou se era de ciência do Senhor Israel Petrus da existência na Lei Orgânica do Município, do Conselho Permanente de Usuários e Prestadores de Serviço do Sistema de Transporte e se saberia dizer o valor pago a empresa SISTRAN para o estudo e elaboração do projeto básico, no que Israel Petrus informou não ter conhecimento da existência do Conselho e que tinha conhecimento da contratação, entretanto não participou de sua contratação da empresa.

O Vereador Coletivo Nós, pediu um aparte para esclarecer que em 2013/ 2014 foi feita a contratação da SISTRAN de acordo com o que foi publicado em Diário Oficial, que ele passou a ler, que a empresa contratada para consultoria técnica e elaboração de projeto básico de transporte coletivo de São Luís no valor de R\$ 3 milhões e 950 mil, e que houve mais 3 aditivos subsequentes nos valores de R\$ 967 mil 750 reais, R\$ 4 milhões e 917 mil, e o último, no mesmo valor do contrato de R\$ 3 milhões e 950 mil, que a empresa teve um custo médio de

R\$ 13 milhões aos cofres públicos para elaborar um projeto básico de transporte mesmo não existindo um Plano de Mobilidade Urbana.

O Senhor Israel Petrus informou que tinha ciência do valor do contrato e de um aditivo por tempo, e que seria melhor pedir as informações sobre valores e aditivos. O Vereador Octávio Soeiro fez algumas considerações sobre o projeto básico. O Vereador Coletivo Nós pergunta de quem era a competência na SMTT para responder sobre a contratação da empresa. Israel Petrus informou que era o secretário titular e os setores de contrato, de gestão de contrato e os superintendentes da época.

O Vereador Octávio Soeiro fez suas considerações finais. O Vereador Astro de Ogum teceu comentários e perguntou se a pandemia realmente ajudou na crise. Israel esclareceu que foi um ano atípico e o sistema de transporte foi adequado com a demanda. O Presidente passou a palavra para o Vereador Coletivo Nós, que fez registro da presença das Co-Vereadoras Flávia Almeida, Eunice Chê e Raimunda Oliveira, e comentou sobre os ônibus sucateados que eram enviados a Zona Rural de São Luís e pediu ao convidado que respondesse há quanto tempo esteve na gestão da SMTT, em que período foi gestor, quais suas atribuições, a que pasta respondia. Israel Petrus esclareceu que de 2014 a 2020 foi secretário adjunto do Senhor Canindé Barros e que suas atribuições eram substituir o titular em algum impedimento legal, resolver questões que lhe fossem delegadas, como processos dos selos, representar a secretaria junto a outros órgãos e representar a SMTT no Conselho de Segurança, em 2014 estruturou as operações de trânsito, e a fiscalização e apreensão de veículos nos pontos finais, e que era o único adjunto.

O Vereador Coletivo Nós questionou se a SMTT não participava de nenhum conselho de trânsito. Israel Petrus informou não ter conhecimento e que fez parte do Conselho da Cidade. Quando questionado se a SMTT não estaria defasada, respondeu que ela precisa de renovação do quadro de pessoal e de mão de obra qualificada.

O Vereador Álvaro Pires tece comentário sobre a criação de uma Agência Reguladora de Trânsito aos moldes da existente em Fortaleza. O Vereador Octávio Soeiro esclarece que o conselho consta na Lei Orgânica do Município e que só seria necessário sair do papel e que uma Agência Reguladora criaria

impacto financeiro. Retomando sua fala, o Vereador Coletivo Nós questionou se o Senhor Israel Petrus tinha conhecimento do contrato da empresa do Senhor Manuel Cruz, qual o valor mensal do contrato, qual a atribuição do Senhor Manuel da Cruz Júnior junto a SMTT, se ele possuía sala na secretaria e se o mesmo despachava com os empresários e usuários do transporte. Israel Petrus esclareceu que tinha conhecimento do contrato, que o valor mensal seria de R\$ 70 mil, que o Senhor MANUEL da Cruz Júnior tinha a atribuição de assessorar a SMTT na área de transporte com dados e sistema, que foi disponibilizado uma mesa e computador e que com ele o Senhor Manuel da Cruz Júnior não despachava.

Questionado se concordou com a substituição da Taguatur pela Viação Estrela, esclareceu que quando ele assumiu como secretário titular, esse processo já existia e que foi orientado pela assessoria jurídica da SMTT a esperar que fosse feito todo o trâmite pelos órgãos competentes e que foi dito que a substituição seria por motivo de falecimento do dono da Taguatur.

O Vereador Octávio Soeiro questionou o porquê não se tratar a causa ao invés das consequências e do motivo pelo qual não é aplicado o que consta na Lei Orgânica e não questionaram a anulação desse contrato. Israel Petrus informou que foi o único secretário que entrou com processo de caducidade de lotes dos consórcios e que requereu a análise dos órgãos e anular seria o fim do sistema. E que o ideal seria fazer uma análise das cláusulas dos contratos.

Quando perguntado pelo Vereador Coletivo Nós das alegações dos empresários de que até 2017 foi cumprido o contrato seria real e o que ele faria se estivesse na condição de titular da pasta para sanar os problemas, Israel Petrus esclareceu que o que lhe parecia ser a crise é que os empresários estão questionando, inclusive juridicamente, a atualização que receberam até o dia de hoje, e que ele já demonstrou como foi feita essa operação quando era secretário e teceu comentários acerca de sua atuação e de que deixaram na secretaria todos os dados necessários e que conseguiram manter o sistema em operação.

O Vereador Coletivo Nós faz suas considerações finais. O Presidente pergunta se algum membro ainda quer falar alguma coisa e faz uso da palavra. O Vereador Octávio Soeiro fez uso da palavra para suas considerações finais e faz a leitura da justificativa do Senhor Isaias Castelo Branco.

Não havendo mais nada a tratar, o Presidente declarou a reunião encerrada convocando outra para o dia 18 de janeiro de 2022 às 09h00min horas.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

Principais relatos da oitiva do Senhor Gilson Caldas Neto, Presidente da RATRANS

O Senhor Gilson Caldas Neto, Presidente da RATRANS foi questionado se os empresários estariam cumprindo o compromisso de manterem os terminais de integração adequados para receber a população de São Luís, e ele respondeu que está sendo cumprido o compromisso de manutenção mensal e predial nos cinco Terminais de Integração.

Perguntado em que ano ele presidiu o Sindicato das Empresas de Transporte (SET), Gilson Caldas Neto informou que presidiu o sindicato de meados de agosto de 2018 a 31 de janeiro de 2021. Perguntado quando foi criada a RATRANS e se a mesma seria a continuidade da Empresa Gonçalves, informou que ela foi criada em 2004 e que a Empresa Gonçalves era de outro proprietário e que jamais foi sócio da mesma. Explicou que assim como outras empresas do sistema, a Gonçalves havia fechado após ter perdido a licitação.

O relator perguntou quais seriam os descumprimentos feitos pelos empresários em sua gestão frente ao SET, a qual consórcio o convidado era ligado e como era feita a distribuição das linhas. O Senhor Gilson Neto esclareceu que após a licitação ocorrida em 2016 foi realizado um estudo denominado Orçamentação do Transporte Público, onde constava o impacto econômico de todas as receitas e todos os custos do sistema, e que o contrato já se iniciava com um prejuízo de 4,34% (quatro vírgula trinta e quatro por cento), em 2016 e com a promessa de que em janeiro de 2017, seria extinta a tarifa nível 1, ficando apenas duas tarifas, uma integrada e outra não integrada, e reajuste tarifário de acordo com a inflação e mais 4,43% para reposição do prejuízo inicial, entretanto, o CONTRATO NÃO TERIA SIDO CUMPRIDO, e que as 4 concessionárias haviam feito sua parte e

que não houve a contrapartida acordada e que PODERIA PROVAR através do documento que enviaria por E-mail ou *WhatsApp* para a Comissão.

Explicou ainda que faz parte do Consórcio Central com seu sócio, José Luís Medeiros, que foi vencedor do Lote 1, que ficou responsável pelas linhas que compreendem os bairros da Liberdade, Alemanha, Coroadinho, Bom Milagre, Primavera, Bom Jesus e Distrito Industrial e que a distribuição das linhas era feita através de percentual, que compreendia em seu cálculo a receita, frota e quilometragem para essa distribuição. Questionado se havia frota suficiente durante a pandemia, o mesmo respondeu que sim e que a crise já começou desde 2017, explicam que o reajuste seria em setembro, o que não ocorreu, que o custo mensal de sua empresa é de R\$ 28 milhões de reais, sendo 49% (Quarenta e Nove por cento) com mão de obra, 30% (trinta por cento) gastos de diesel, mais ou menos, R\$ 8 milhões e 400 mil reais.

Segundo ele, durante a pandemia, mesmo possuindo uma receita entre R\$ 9 a 12 milhões, eles fizeram higienização dos terminais e trabalhos de conscientização do uso de máscaras.

O Senhor Gilson Neto explicou que a SMTT fiscaliza e faz acompanhamento da eficiência através do CCO, que é feita verificando as viagens realizadas e as programadas por linha, falou que um dos motivos para os atrasos seriam o piso existente em alguns bairros.

Questionado se, quando presidente do SET, houve busca de melhorias junto a SMTT, o Senhor Gilson respondeu que conversou com o então secretário, Dr. Israel Petrus, para a criação de uma força tarefa com a participação do Poder Legislativo para que fosse proibido o estacionamento de carros particulares nas ruas, avenidas e praças por onde circulassem os ônibus nos bairros.

Falou da existência de uma lei municipal que determinava que fosse prioritária a pavimentação das rotas por onde circulam os ônibus e várias ideias, entre as quais, que fossem utilizados paralelepípedos ao invés de asfalto na periferia.

Perguntado sobre a responsabilidade das empresas na conservação e funcionamento dos terminais segundo o edital de licitação, Gilson Neto afirmou que foi objeto de questionamento judicial, pois o entendimento das empresas seria que elas eram responsáveis pela manutenção e não pelas obras estruturais, que os valores constantes para a manutenção do Terminal da Praia

Grande, de responsabilidade do consórcio a qual pertence, foi orçada em R\$ 150 mil, que esse terminal é o maior e foi construído entre 1995/1996 e que não foi feito nenhum estudo de impacto de maré e que o mesmo estaria afundando na parte de trás, e que para uma manutenção estrutural seriam necessários entre cerca de R\$ 13 milhões.

Perguntado sobre para onde iria à receita arrecadada do sistema de catraca e o aluguel das lojas existentes dentro dos Terminais de Integração e qual seria a solução para sanar o problema do transporte público de São Luís, Gilson Neto respondeu que o sistema de catracas é parte integrante do sistema de transporte e não pode ser usado para a manutenção dos terminais, que por força de decisão judicial para a permanência de ambulantes nos mesmos, o preço do aluguel das lojas estava desvalorizado e ainda estava sub judice.

Comentou que o transporte coletivo só é interessante se o usuário chegar a seu destino antes de um carro particular, que as operadoras são competentes, mas não podem trabalhar no vermelho, que no governo da Prefeita Conceição Andrade a cidade de São Luís possuía a frota mais nova do país e que neste governo, reajuste de tarifas passou a ser considerado imoral e não foi feito durante vários anos.

Não houve mudança estrutural nas linhas do sistema de transporte, os pisos não foram preparados para suportarem os ônibus articulados, que existem linhas desnecessárias e que o sistema tem um prejuízo mensal de R\$ 6 milhões e que em janeiro haverá aumento de salário dos rodoviários.

Perguntado sobre em relação ao déficit iniciado com prejuízo de 4,34%, se existia uma planilha de custos e se ela foi apresentada ou não aos empresários. Gilson Caldas Neto disse que foi afirmado que seria reajustado pelo índice da inflação, mais os 4,34%. Questionado se foi apresentado algum Plano de Mobilidade Urbana na apresentação do projeto básico antes do certame, o Senhor Gilson Neto esclareceu que o transporte público é um bom negócio, só é preciso organizar o sistema para viabilizá-lo, quanto ao plano de mobilidade urbana, ele afirmou não ter conhecimento.

Questionado sobre como seria dividido o valor da bilhetagem eletrônica e o que seria feito com os valores dos cartões com prazo de validade das recargas vencidas, o Senhor Gilson explicou que no primeiro ano do contrato, a mesma

foi destinada as empresas que operavam as linhas e que os consórcios passaram a ter direito a partir do 2º ano com receita zerada, e que 85% dos vales transportes comprados eram feitos através dos patrões, que o sistema de transporte em relação à bilhetagem é mantido com o valor do ano completado. Gilson disse que antes de deixar a presidência do SET, havia feito vários aditivos à convenção coletiva de trabalho e que explicou aos trabalhadores que não poderia dar nenhum tipo de aumento, que quando de sua saída da presidência, chamou o STREMA e pediu que eles conversassem com a nova diretoria para negociar o reajuste de 7 (sete) mil trabalhadores.

Perguntado sobre qual é a composição do consórcio e quais são os sócios, qual a frota atual da RATRANS, quantos estão rodando, o que foi licitado no contrato para o consórcio e quem emitiu o atestado de capacidade técnica da empresa, Gilson Neto informou que fazem parte do consórcio os sócios: Larissa, Daniel e Marcelo Medeiros, com 54% (Cinquenta e quatro por cento) e a RATRANS com 46% (Quarenta e seis por cento), o Consórcio possui em sua frota na garagem, de 112 veículos e 80 deles rodando, que o objeto de licitação foi o atendimento aos bairros e as linhas, que os atestados da RATRANS foram emitidos pelos gestores de São Luís e Imperatriz, no Maranhão, onde sua empresa também opera.

Perguntado sobre o porquê das empresas não terem questionado os objetos do Contrato de Licitação, principalmente no que se refere à conservação e manutenção dos Terminais de Integração, o Senhor Gilson Neto esclareceu sua interpretação e que essa situação foi judicializada.

Indagado sobre sua afirmação “uma crise que se arrasta desde 2017” e perguntado como se deu essa crise, onde ela começou e qual seria a motivação para que ela acontecesse, Gilson Neto respondeu que a crise nos transportes não era apenas em São Luís e sim em todo o País, pois o custo do transporte é diferente de outros segmentos e o custo dos insumos, diesel, aço, borracha, subiu desproporcionalmente e que o sistema perdeu muitos passageiros, antes transportava 7 milhões e 720 mil passageiros e hoje carrega 6 milhões por mês. Quando perguntado sobre o valor médio mensal dos gastos e se ele poderia disponibilizar esses cálculos, ele respondeu que existe uma planilha de custo e que ela é pública e que não haveria problema.

O Senhor Gilson Neto disse que as linhas deveriam ser pensadas pelas demandas, origem e destino, que existiam linhas sobrepostas e demanda menor, que segundo a Lei 3.430 / 1996, para a realização de cada serviço é necessário planejamento, impacto econômico, e que todos os ônibus precisam ter uma receita de R\$ 35.000,00 mês.

Perguntado sobre a necessidade de estudo técnico e planejamento, qual o papel da empresa contratada para assessoramento à SMTT. O Senhor Gilson Neto disse não poder responder, pois não participava do dia a dia da SMTT, entretanto, todo serviço a ser criado, precisa do impacto econômico.

Quando perguntado sobre se saberia dizer o nome do funcionário da SMTT que faz a fiscalização de sua empresa, o Senhor Gilson Neto disse que seria um corpo técnico da secretaria e seu CCO para o sistema todo.

Quando perguntado se o Senhor Gilson Neto já havia despachado com o Senhor MANUEL Cruz, ele respondeu que já havia dado opiniões técnicas e não despachado.

Perguntado se houve economia quando da determinação dos ônibus andarem com o ar condicionado desligado. O Senhor Gilson informou que a economia foi quanto ao combustível, entretanto não houve diminuição na prestação dos serviços dos ônibus. Questionado sobre os empresários estarem cientes da substituição dos ônibus comuns pelos com ar condicionado e qual seria o valor pago pelo diesel e de quem ele faz a compra, o Senhor Gilson Neto informou que o contrato era de 20 anos mais 10, e que ele comprava diesel como distribuidor na Petrobras, que o valor do litro em janeiro de (2022) foi de R\$ 4,54 o litro, quando em dezembro (2021), ele pagou R\$ 4,41 por litro.

O Senhor Gilson Neto respondeu que o valor de R\$ 6 milhões seria a receita e o custo do sistema, e que com a ajuda de R\$ 4 milhões, ainda restariam R\$ 2 milhões em aberto. Perguntado qual seria o percentual de gratuidade e o valor para manutenção dos terminais e se a questão de segurança era parte constante da manutenção. O Senhor Gilson Neto informou que em dezembro, o percentual de gratuidade foi de 29% e que só poderia responder pelos terminais os quais seu consórcio era responsável, o da Praia Grande e o do Distrito Industrial, e o custo de manutenção foi de R\$ 163 mil reais.

Considerações do Senhor Israel Petrus, ex-secretário municipal de trânsito e transportes – SMTT

Perguntado qual seria sua função, período e cargo ocupado na SMTT e se o mesmo teve alguma participação na elaboração do processo licitatório e se, em sua opinião, o contrato havia sido mal elaborado, o Senhor Israel Petrus informou que foi Secretário Adjunto de maio de 2013 a março 2020 e Secretário titular de março 2020 até dezembro 2020, que não participou da elaboração, que apenas substituía o titular em algumas apresentações da comissão de licitação como representante da SMTT, visto que o titular ter problema de locomoção. Afirmou que não possuía conhecimento técnico para fazer essa afirmação, mas que acreditava que a licitação seria um marco e que foi trabalhado junto a todas as esferas de controle.

Perguntado sobre sua atuação enquanto titular da pasta, quais seriam os descumprimentos das empresas ao contrato, informou que como titular, **mandou que fossem retirados de circulação os ônibus com mais de 10 anos**, com a pandemia muitos funcionários passaram a trabalhar *home office* e para que os processos não ficassem parados, criou o Sistema de Infração de Transporte (SIT), todo digital aplicou **mais de mil autos de infração no sistema de transporte**, detectou problemas nos terminais de integração, efetuou multas.

Esclareceu que já havia o questionamento sobre quem deveria ser responsável pela infraestrutura dos terminais e que foi ele quem judicializou a questão. Sobre existir desequilíbrio financeiro questionado pelo relator, informou que o SISTEMA ESTAVA EQUILIBRADO, que a cada ano era feita a reposição inflacionária, com a pandemia, em 2020, houve alteração do sistema para ajuste da demanda. Disse que no site da Petrobras, ela informa que houve um decréscimo no preço do diesel em 15%, que o sistema estaria equilibrado até fevereiro de 2020. Disse existir uma frota cadastrada, incluindo os reservas, de 900 ônibus, que não saberia informar quantos estão rodando no momento.

Esclareceu que os empresários não podem fazer conta de quanto fatura cada ônibus e sim qual a remuneração que o sistema de transporte está repassando, pois a remuneração é sobre os ônibus que estão nas linhas e não os que se encontram na garagem. Que todos os documentos foram digitalizados, todos os

ônibus possuem GPS, que existem mecanismos de controle, que esses dados precisam vir à tona para que a população saiba que existem estes controles e que só precisam ser melhor utilizados.

Perguntado se os serviços prestados atendiam ao determinado em contrato e se teria como comprovar a fiscalização do serviço prestado, Israel Petrus informou que sim, inclusive que havia criado o CCO que funcionava 24 horas, para que pudesse acompanhar em tempo real, o deslocamento e horários dos veículos, para, se necessário, acionarem os consórcios e aplicar as multas cabíveis.

Quando perguntado se ele teria informações de que o Executivo Municipal cumpriu o contrato, e se fez seus ajustes nos prazos legais, o Senhor Israel Petrus informou que a SMTT possui todas essas informações e que são de conhecimento público, por isso ele sabe que foram dados os reajustes anuais conforme FÓRMULA PARAMÉTRICA.

Sobre a declaração do Senhor MANUEL Cruz Júnior, na qual afirmou que durante a pandemia começou o desequilíbrio financeiro, quais foram as providências tomadas em 2020, e se elas foram suficientes para evitar o colapso. O Senhor Israel Petrus disse ter adequado toda a operação do sistema, equilibrar a oferta com a demanda, que o governo federal subsidiou 70% do pagamento da mão de obra e houve decréscimo do preço dos combustíveis, e que essas ações foram suficientes para EQUILIBRAR O SISTEMA. Esclareceu ainda, que quando secretário colocou a comunidade para ajudar a identificar os problemas junto com as equipes de fiscalização de campo e internas, para resolução imediata e que isso fez diferença nas fiscalizações.

Questionado qual seria a solução para os problemas que são os mesmos em todas as gestões, o Senhor Israel Petrus respondeu que quando foi secretário, sempre procurou identificar os pontos que considerava falhos para informar e deixar na secretaria a título de tomada de decisão.

Questionado sobre depoimentos contraditórios entre empresários e Poder Público, o então secretário foi indagado por que não questionou a interpretação sobre a conservação dos Terminais de Integração e sobre o plano de mobilidade urbana. O Senhor Israel Petrus informou que foi ele, enquanto secretário, quem judicializou a obrigação da reforma dos terminais, que quando secretário adjunto, pelo que ele leu, o sistema de transporte urbano seria um capítulo do plano de

mobilidade urbana e que existia um TAC, desde 2011, proposto pelo Ministério Público do Maranhão, que autorizava a contratação de uma empresa para fazer os estudos necessários e que o Plano de Mobilidade Urbana é uma lei municipal aprovada pela Câmara Municipal de São Luís, que o aplicativo “meu ônibus” funcionava e que foi ele que incluiu os “corujões” no aplicativo, inclusive, em sua Portaria de *Lockdown*, ele manteve na ordem de serviço os “corujões”.

Questionado se era de seu conhecimento a existência do Conselho Permanente de Usuários e Prestadores de Serviço do Sistema de Transporte, na Lei Orgânica de São Luís e se saberia dizer o valor pago à empresa SISTRAN, para o estudo e elaboração do projeto básico, o Senhor Israel Petrus informou não ter conhecimento da existência do Conselho; que tinha conhecimento da contratação da empresa, contudo, tinha ciência do valor do contrato e adito por tempo, mas que seria melhor pedir informações sobre valores e aditivos.

Perguntado de quem era a competência, na SMTT, para responder sobre a contratação da SISTRAN, Israel Petrus informou que era o secretário titular e os setores de contrato, de gestão de contrato e os superintendentes da época.

Perguntado se a pandemia realmente ajudou as empresas na crise do sistema de transporte público, o ex-secretário Israel Petrus esclareceu que foi um ano atípico e o sistema de transporte foi adequado com a demanda.

Questionado se a SMTT participava de algum conselho de trânsito. O Senhor Israel Petrus informou não ter conhecimento e que fez parte do Conselho da Cidade. Questionado se a SMTT estaria defasada, respondeu que ela precisa de renovação do quadro de pessoal e de mão de obra qualificada.

Questionado se o Senhor Israel Petrus tinha conhecimento do contrato da empresa do Senhor MANUEL Cruz Júnior, qual o valor mensal do contrato, qual a sua atribuição na SMTT, se ele possuía sala na secretaria e se o mesmo despachava com os empresários e usuários do transporte, o Senhor Israel Petrus esclareceu que tinha conhecimento do contrato, que o valor mensal seria de R\$ 70 mil, que o Senhor MANUEL da Cruz Júnior tinha a atribuição de assessorar a SMTT na área de transporte com dados do sistema, que foi disponibilizada uma mesa e computador e que com ele o Senhor MANUEL da Cruz Júnior não despachava.

Questionado se concordou com a substituição da Taguatur pela Viação Estrela, o Senhor Israel Petrus esclareceu que quando ele assumiu como secretário titular, esse processo já existia e que foi orientado pela assessoria jurídica da SMTT a esperar que fosse feito todo o trâmite pelos órgãos competentes e que foi dito que a substituição seria por motivo de falecimento do dono da Taguatur. Questionado o porquê não se trata a causa ao invés das consequências e do motivo pelo qual não é aplicado o que consta na Lei Orgânica e não questionam a anulação dos contratos. O Senhor Israel Petrus informou que foi o único secretário que entrou com processo de caducidade dos lotes dos consórcios e que requer a análise dos órgãos e anular seria o fim do sistema, ideal seria fazer uma análise das cláusulas dos contratos.

Quando perguntado sobre as alegações dos empresários de que até 2017 foi cumprido o contrato, e o que ele faria se estivesse titular da SMTT para sanar os problemas, o Senhor Israel Petrus esclareceu que parecia ser crise é que os empresários estão questionando, inclusive juridicamente, a atualização que receberam até o dia de hoje, e que ele já demonstrou como foi feita essa operação quando era secretário e teceu comentários acerca de sua atuação e que deixou na secretaria todos os dados necessários para manter o sistema em operação.

4.6. DA 6ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 09 horas e 47 minutos do dia 18 de janeiro de 2022, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os Srs. Vereadores Chico Carvalho, Presidente desta CPI, Álvaro Pires de maneira remota, relator, Coletivo Nós, Vice Relator, Procurador Geral, Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo e Nizete Gedeon, Secretária. O Presidente abre a reunião pedindo a proteção de Deus, esclarece que o relator, Vereador Álvaro Pires irá participar de forma remota, pois está com Covid-19, avisa também, que o Vereador Octávio Soeiro comunicou que estaria realizando o teste para Covid-19 e não saberia se poderia comparecer e que o Vereador Coletivo Nós estaria de forma remota, pois estava a caminho, solicita que o Senhor **ISAIAS**

CASTELO BRANCO se acomode à mesa para o início dos questionamentos. O Senhor Isaias pede permissão para esclarecer que foi comunicado apenas 2 vezes e que havia justificado sua ausência por motivo de saúde no dia 11 de janeiro.

O Presidente passa a palavra ao Relator da CPI, Vereador Álvaro Pires, que esclarece que a CPI é de extrema importância e tece comentários sobre sua função na comissão. O Vereador Álvaro Pires inicia seus questionamentos falando sobre as inúmeras reclamações recebidas quanto ao posicionamento do Sindicato dos Rodoviários e pergunta qual o período que o mesmo foi presidente do sindicato e se ele tinha conhecimento de algum acordo entre o sindicato e o SET para paralisações do sistema visando aumentos de tarifas.

O Senhor Isaias esclareceu que foi presidente de 2015 a 2020 e que existe acordo entre os empresários para o atraso de pagamento salarial, o que levaria a paralisação da categoria. Perguntado pelo Relator, qual seria a relação do Sindicato dos Rodoviários com a SMTT e SET, ele esclareceu que é extremamente institucional, pois era necessário se reunirem para tratar do funcionamento do sistema e dos acordos coletivos.

O relator perguntou se os motoristas e os cobradores passavam por cursos específicos de reciclagem; Quando os elevadores dos ônibus não funcionam o motorista pode se recusar a sair para ajudar e quem seria o responsável por essas fiscalizações, o Senhor Isaias Castelo Branco explicou que para se tornarem motoristas tem que possuir carteira de motorista D, curso de acessibilidade, direção defensiva, transporte de passageiros; que os motoristas não devem sair das garagens sem que os elevadores estejam funcionando, entretanto, se eles se recusarem, perdem o dia de serviço.

Que a fiscalização tanto dos motoristas quanto dos elevadores é da SMTT, pois é ela quem faz o gerenciamento do sistema, cabe ao sindicato orientar aos trabalhadores para realizarem os cursos e quando esses não têm condição, disponibilizar meios para que eles possam fazer. Que o sindicato notifica a SMTT sobre a situação relacionada aos elevadores, entretanto, enquanto presidente, nunca soube que havia sido feita alguma fiscalização por aquele órgão. E que além da SMTT, o sindicato também comunica ao Ministério Público do Trabalho (MPT).

O relator, Vereador Álvaro Pires, disse que tínhamos uma pandemia e a greve dos trabalhadores do transporte, e que teria recebido informações de que na reunião que ocorreu na Prefeitura de São Luís, havia uma pessoa que estaria levando informações de que haveria um acordo entre o sindicato dos motoristas e o SET; perguntou sobre a demissão dos cobradores, se a inadimplência em relação aos trabalhadores persistia mesmo com a injeção de R\$ 4 milhões por mês, concedidos pelo Município; e sendo conhecedor do sistema, teria alguma sugestão ou solução para o problema.

O Senhor Isaias esclareceu que já não era mais presidente à época da negociação e sim o Senhor Marcelo Brito; que os empresários usaram como artifício para a demissão dos cobradores, na tentativa de segundo eles, equilibrar o sistema, levaram isso ao tribunal para que fossem autorizados a demitir 100% dos cobradores, e o sindicato usou o item 11 dos contratos que trata do pacto financeiro, garantindo assim que 80% (oitenta por cento) permanecessem contratados.

Explicou também, que somente 5% (cinco por cento) das empresas do sistema estão em dia com suas obrigações trabalhistas e que o restante está descumprindo a convenção coletiva de trabalho. Que, em sua opinião, a única solução possível seria uma auditoria séria em todo o sistema e empresa por empresa, pois, todos os empresários sabem que a data de negociação dos trabalhadores é 1º de janeiro. O Vereador Álvaro Pires fez suas considerações finais.

O presidente passou a palavra ao Vereador Coletivo Nós que iniciou fazendo algumas considerações e deixou a princípio, que o Senhor Isaias fizesse os esclarecimentos que achasse necessários e depois continuaria os questionamentos. O Senhor Isaias disse que a licitação lhe pareceu apenas regulamentação do que já existia de pior no sistema, pois, não foram consultados os trabalhadores, os usuários de transporte, não trataram com as entidades que tratam da mobilidade urbana, os terminais não possuem rampas, não consultaram o Legislativo e nem mesmo seguiram as orientações do Ministério Público em relação aos carros com menos ruídos e motores traseiros.

Que as empresas que não tinham condições de operar continuam operando; que houve demissões de trabalhadores e que a intervenção seria a melhor opção,

sendo auditadas empresa por empresa, pois consta que existem 800 ônibus no sistema, mas só 500 e poucos rodam e que esse sistema não serve aos trabalhadores e nem aos usuários. O Vereador Coletivo Nós perguntou se o Senhor Isaias Castelo Branco tinha conhecimento do descumprimento de obrigações técnicas com relação ao uso de combustível Arla 32, que é menos poluente.

O Senhor Isaias declarou desconhecer o tipo de combustível usado. Questionado sobre com quem o sindicato se reunia na SMTT quando o mesmo decidia pela greve, qual era o papel de seu MANUEL da Cruz Júnior, nesses processos, o Senhor Isaias disse que as reuniões eram feitas com o secretário da época e o Senhor MANUEL da Cruz Júnior, que sempre estava presente como consultor técnico, que o mesmo, quando solicitado, apresentava planilhas, frota, o que se relaciona com a operação do sistema em si.

O Vereador Coletivo Nós lembrou que em depoimento anterior, foi dito por um convidado que existiam linhas que eram consideradas desnecessárias e que foram criadas por questões políticas. O Senhor Isaias informou ter conhecimento dessas linhas, mas, que elas são importantes para os usuários, os empresários alegam que elas não pagam o salário do trabalhador.

Perguntado se ele acreditava nas alegações dos empresários sobre o desequilíbrio financeiro, o Senhor Isaias respondeu não acreditar, pois, essas já existiam e eles tinham conhecimento, se ficaram é porque o sistema é rentável. O Vereador Coletivo Nós perguntou se o sindicato tem acesso ao sistema de bilhetagem e suas planilhas, e o que poderia explanar sobre os motivos para deflagração de greve.

O Senhor Isaias disse que não poderia falar nada sobre a bilhetagem eletrônica, pois, o sindicato dos rodoviários não tinha acesso às informações e nem às planilhas, apenas os cobradores as recebiam na hora de prestar contas. Explicou que os trabalhadores tem como data base o dia 1º de janeiro, e nesse período abrem a discussão sobre o valor do reajuste salarial, ao mesmo tempo, em que os empresários abrem a discussão sobre o reajuste anual das tarifas, previsto nos contratos. O Vereador Coletivo Nós fez suas considerações finais. O presidente da CPI esclarece que já foi contemplado com as perguntas dos vereadores e agradece a vinda do Senhor Isaias.

Portanto, o Senhor Isaias faz a entrega da cópia da proposta de negociação para o aumento dos trabalhadores para o ano de 2022. O Presidente, Vereador Chico Carvalho, convida o Senhor **CLÁUDIO RIBEIRO** que faça assento à Mesa e agradece sua presença. O Senhor Claudio Ribeiro agradece ao convite e diz ver a CPI como um marco na história do sistema de transporte de São Luís. O Presidente pergunta se ele pode citar ações que não estão sendo cumpridas pelos empresários e que constam no edital. O Senhor Cláudio Ribeiro respondeu que na vigência dos contratos de concessão, no anexo 13, do edital da Concorrência Pública nº 004/2016, constam as obrigações das empresas, que a população reclama da qualidade do serviço.

Durante o período em que ele foi secretário da SMTT, recebeu muitas reclamações, tanto de empresários, quanto da população, sobre a estrutura viária de São Luís, principalmente da Zona Rural I e II. Os empresários usavam este argumento para justificar o não cumprimento da colocação de ônibus novos; a questão da manutenção dos terminais que foi judicializada, e explicou que existem vários processos na justiça. Disse que foi feito um grupo de trabalho para discutir esses contratos, por causa da pandemia, e que está sendo discutido em Brasília, um auxílio de transporte, pois, as gratuidades dadas pelo Governo Federal são pagas pelos municípios.

O Presidente passou a palavra para o relator, Vereador Álvaro Pires, que iniciou seus questionamentos perguntando qual o período que o Senhor Claudio Ribeiro assumiu como secretário da SMTT, e se ele esteve em outros períodos e participou do processo licitatório. O Senhor Claudio Ribeiro respondeu que assumiu como secretário de 1º de janeiro de 2021 a 30 de outubro de 2021, e que, entretanto, chegou à secretaria em 1998, com o então secretário Pádua de Oliveira Nazareno, como assessor quando ela ainda era SEMTUR, e que participou do processo licitatório; citou que na lei nº 3.430/96, havia a determinação da licitação após um período de adaptação, mas, que a licitação foi provocada pelo Ministério Público, através da Promotora Lítia Cavalcanti, que se reuniu com o então Prefeito João Castelo e foi assinado um TAC, no qual constava a exigência da licitação, e que ele estava na assessoria quando isso ocorreu.

Quando perguntado do porquê das reclamações de que não havia fiscalização nas empresas de ônibus, respondeu que isso sempre foi motivo de reclamação, mas, para que isso ocorra é necessário cuidar da questão estrutural da secretaria, pois só foi feito um concurso para 250 agentes de fiscalização para cuidar de todo um sistema de trânsito e transportes, onde existem problemas na zona rural que sempre é penalizada, as linhas sociais, a frota com elevadores que não funcionam e que quando fiscalizados são recolhidos; é imprescindível um concurso para Agentes de Fiscalização.

Perguntado se São Luís tem carência de gestor, e que, segundo o Senhor Israel Petrus afirmou ter entregue o sistema equilibrado, o Senhor Claudio Ribeiro respondeu que o município padece com a falta de planejamento, em médio e longo prazo; que precisa sair da linha de planejar por mandato da Executivo Municipal; que ele estava na equipe do Senhor Israel, e que o mesmo fez os ajustes operacionais no sentido de buscar equilíbrio do sistema durante o período da pandemia, quanto às cláusulas de remuneração informou que estas são atualizadas sempre na data de aniversário dos contratos, nos meses de julho e setembro; que ele criou um grupo de trabalho com técnicos da SMTT e empresários; que o reajuste só ocorreu em janeiro de 2018 e que existia uma diferença, e por isso estavam herdando uma defasagem de pouco mais de 13% (treze por cento) no sistema; que existe uma fórmula, chamada paramétrica que é usada no sistema e que havia sempre divergência entre os cálculos da SMTT e os dos empresários.

Perguntado qual seria o motivo da paralisação em São Luís e de quem seria a responsabilidade de manutenção dos terminais, o Senhor Claudio Ribeiro respondeu que, quanto à paralisação, houve uma sucessão de fatores para que isso acontecesse, e explicou que as negociações entre os rodoviários e empresários haviam se iniciado em janeiro de 2020, e que ele havia se reunido com os dois sindicatos, e explicou que estava em uma segunda onda da pandemia e que não seria possível um aumento de tarifa, a negociação foi adiada até maio de 2020, entretanto, nesse período, houve um sucessivo aumento no valor do diesel, quando retomaram as negociações.

Com relação aos terminais, disse que eles são onerosos e que em sua opinião, deveria se procurar parcerias público-privadas para que eles tivessem

sustentabilidade, e que é objeto de ação na Vara de Interesses Difusos para que se determine o que se entende por manutenção, e se esta ação engloba os terminais da Praia Grande, Vinhais / Cohama e Cohab / Cohatrac. O relator pergunta se ele tem conhecimento da existência de algum acordo entre o sindicato dos motoristas e dos empresários para a paralisação do sistema, o Senhor Claudio Ribeiro respondeu que há anos existe essa dúvida de que sempre que há paralisação é feita por acordo entre os sindicatos, mas, que não acredita em pacto e sim que é uma relação conflituosa que reflete na população. O Vereador Álvaro Pires afirmou que o Senhor MANUEL da Cruz Júnior, quando foi ouvido, disse haver um déficit de R\$ 5 milhões e 800 mil, contrariando o que havia dito o ex-secretário Israel Petrus, na qual afirmou ter deixado o sistema equilibrado e se o Senhor Cláudio Ribeiro conhecia o Senhor MANUEL da Cruz Júnior. O Senhor Claudio Ribeiro informou conhecer o Senhor MANUEL da Cruz Júnior, que ele trabalha há muitos anos como consultor técnico na SMTT, declarou que o custo do sistema era esse valor, isso até outubro de 2021, quando da concessão do reajuste salarial e aumento no preço do diesel, afirmou que a SMTT faz esse monitoramento e que o sistema é sustentado pelos usuários; foi levado ao conhecimento do atual prefeito Eduardo Braide, o valor do déficit e que a SMTT busca medidas como a otimização das ordens de serviços, fusão de linhas, implantação de faixas exclusivas e fez um combate forte às fraudes na utilização das gratuidades, pois, elas chegaram a 30%, pois existe na legislação um teto de deslocamento e que a bilhetagem eletrônica é aditável.

O Vereador Álvaro Pires disse que recebeu muitos questionamentos pelas suas redes sociais e um deles é quanto seria o percentual de gratuidades e da meia passagem. O Senhor Claudio Ribeiro informou que a meia passagem é para que os estudantes possam se deslocar ao seu lugar de ensino e que São Luís possui entre 200 a 300 mil estudantes, mas, que apenas 70 mil fazem uso da meia passagem e que cada estudante tem direito a 120 créditos/mês; informou ainda, que não há subsídio para custear as gratuidades em São Luís.

Perguntado pelo Relator qual seria sua sugestão para a melhoria do sistema, o Senhor Claudio esclareceu que a greve não é o único problema, ela é uma consequência do não funcionamento do mesmo, que o contrato precisa ser

ajustado, precisa que o órgão gestor faça auditoria e que as informações sejam compartilhadas com a população. O relator, Vereador Álvaro Pires agradeceu a presença do Senhor Claudio Ribeiro e fez suas considerações finais. O presidente passa a palavra ao Vereador Coletivo Nós, que inicia sua fala pedindo que o convidado confirme seu período na secretaria e se ele adentrou como técnico de planejamento.

O Senhor Claudio Ribeiro esclareceu que entrou na secretaria em 1998, na assessoria técnica na época do secretário Pádua Nazareno, quando o prefeito era o Dr. Jackson Lago, permaneceu com os secretários Jerry Abrantes e Canindé Barros, e que na secretaria não possui em seus quadros, cargo de técnico de planejamento, que a secretaria trata de trânsito e transporte e que o planejamento macro é feito pela Superintendência de Planejamento e Finanças. O Vereador Coletivo Nós diz que no dia 15 de junho de 2021, a Portaria 71, publicada em Diário Oficial, cria um grupo de trabalho para revisar os contratos de concessão dos transportes públicos, firmado entre o município de São Luís e os consórcios Primor, Via SL, Upaon Açú e Central, pergunta qual seria a motivação para criação desse grupo de trabalho.

O Senhor Claudio Ribeiro esclarece que esse grupo foi criado para discutir medidas não tarifárias para melhoria do sistema de transporte, as reuniões eram semanais com elaboração de Ata, com propostas de melhorias das concessionárias através de técnicos contratados por eles, essas propostas eram avaliadas em suas viabilidades técnicas e operacionais de agregar soluções que o sistema necessitava. Informou que quem conhece os contratos, sabe que os mesmos constam em sua redação, a necessidade de passar por revisões. O Vereador Coletivo Nós perguntou se os documentos, atas e estudos oriundos desse grupo de trabalho estão disponíveis.

O Senhor Claudio Ribeiro informou que toda essa documentação foi registrada e se encontra à disposição na SMTT. O Vereador Coletivo Nós pede ao presidente que solicite à SMTT, cópias da documentação oriunda desse grupo de trabalho. Continuando seus questionamentos, o Vereador Coletivo Nós pergunta se o Senhor MANUEL da Cruz Júnior e a CONSULT TRANS tem autonomia sobre tomada de decisão quanto à escolha das rotas. O Senhor Claudio informa que o Senhor MANUEL da Cruz Júnior é o consultor e que faz

o planejamento de rotas, definição de frotas para que a superintendência de planejamento da SMTT possa tomar a decisão, entretanto, afirmou que alguns secretários colocavam o Senhor MANUEL da Cruz Júnior na linha de frente.

Questionado se o Senhor MANUEL da Cruz Júnior despachava em nome da SMTT, o Senhor Claudio Ribeiro esclareceu que em sua gestão ele opinava sobre questões emanadas através de sua empresa como consultor técnico, e que alguns gestores anteriores é que distorciam a função de consultoria e a utilizava como se fosse braço da secretaria. O Vereador Coletivo Nós tece comentários acerca do Senhor MANUEL da Cruz Júnior possuir sala na secretaria, pergunta sobre o valor do contrato com a CONSULT TRANS e sobre o porquê das empresas desrespeitarem os contratos. O Senhor Claudio Ribeiro respondeu que o contrato da SMTT com o Senhor MANUEL da Cruz Júnior é em torno de R\$ 90.000,00 por mês; e que o descumprimento dos contratos por parte das empresas tem várias motivações e falam existência de desequilíbrio econômico financeiro e o conflito de interpretação quanto à responsabilidade de manutenção dos terminais.

O Vereador Coletivo Nós pergunta qual é o entendimento da SMTT em relação aos terminais e se o repasse feito pelo Executivo Municipal ao sistema de transporte foi à medida mais correta. O Senhor Claudio respondeu que como gestor ele estava para cobrar o cumprimento do contrato, que no contrato existe a possibilidade de subsídio e que essa foi à solução encontrada pelo prefeito Eduardo Braide para não conceder aumento de tarifa que seria repassada para a população. O Vereador Coletivo Nós pergunta se existia ou não desequilíbrio financeiro nas empresas.

O Senhor Claudio Ribeiro explana que o sistema de transporte de São Luís é igual aos demais do País e que no período de pandemia todos sofreram, que foram adotadas medidas operacionais, pois, houve queda no número de passageiros, o sistema é custeado pelos usuários, houve auxílio de 70% na folha de pagamento da mão de obra custeado pelo Governo Federal sem redução da mesma. Disse também que já havia uma divergência de cálculo da fórmula paramétrica desde 2018.

O Vereador Coletivo Nós faz comentários sobre a não existência de um servidor que pudesse exercer a função de consultoria técnica e da exoneração do Senhor

Cláudio Ribeiro como resposta a paralisação do transporte e perguntou o porquê da SEMGOV ter sido escolhida para liderar o processo de diálogo entre empresários e trabalhadores ao invés da SMTT. O Senhor Cláudio Ribeiro informou que a decisão é privativa do Prefeito. O Vereador Coletivo Nós questiona se com o subsídio dado pela Prefeitura, o problema foi solucionado ou apenas postergado. O Senhor Claudio Ribeiro informou que o subsídio foi desdobrado em 3 (três) meses e que após os pagamentos é que será verificado sua eficácia. O Vereador Coletivo Nós encerra sua participação.

O Presidente, Vereador Chico Carvalho, pergunta quanto custa o aluguel para guardar o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), e se ele tem conhecimento da retirada de peças do mesmo; e se havia necessidade de contratação de uma empresa de São Paulo para realização dos estudos para elaboração do edital de licitação. O Senhor Claudio Ribeiro esclareceu que o VLT já saiu do terminal da Praia Grande danificado e que no momento não tem nenhum custo ao município e que existe uma ação do Ministério Público; e que houve licitação nacional para contratação da empresa responsável pela elaboração do edital da Concorrência Pública nº 004/2016.

O presidente diz que na Lei nº 3.430 de 31 de janeiro de 1996, fala de tipos de transportes, cita se o transporte opcional e este não seria esse o transporte alternativo, se ele traria algum prejuízo e não melhoraria o sistema de transporte. O Senhor Claudio Ribeiro esclarece que o transporte opcional não deve ser concorrente e sim uma opção de complementação com demanda específica e características próprias e que está contemplado na Lei nº 3.430/96. O presidente agradece a presença do Senhor Claudio Ribeiro e solicita ao Senhor **DIEGO BALUZ**, atual SMTT, que se acomode à mesa para que possa ser ouvido, para suas considerações iniciais.

O Senhor Diego Baluz coloca a SMTT à disposição da CPI para contribuir na busca da melhoria do transporte público de nossa cidade e comunica que toda a documentação que foi solicitada já havia sido protocolada na Casa. O presidente passou a palavra ao relator, Vereador Álvaro Pires que iniciou seus questionamentos perguntando qual a função do Senhor Diego Baluz na SMTT, que respondeu ter entrado na secretaria em janeiro de 2020, como chefe da

assessoria jurídica até o dia 30 de outubro de 2021, quando foi convidado para assumir o cargo de secretário.

O relator perguntou qual foi a impressão que ele teve ao assumir a secretaria. O Senhor Diego Baluz disse que se limitaria a falar sobre o assunto da CPI, no tocante ao transporte, que já recebeu a secretaria com um contrato firmado em 2016, com previsão de reajuste de tarifa anual, e que em 2020 não houve reajuste e que a pandemia agravou o sistema de transporte; embora nos contratos haja previsão de revisões ordinárias anuais as quais ainda não foram feitas.

Em 2021, como consequência da pandemia que ainda persiste, houve um agravamento a nível nacional do preço do diesel e da inflação, com uma dificuldade de fazer que as partes envolvidas no contrato pudessem prestar um serviço de melhor qualidade e assim ele recebeu um sistema com o desafio de mediar às partes envolvidas.

O Vereador Álvaro Pires citou declarações de outros convidados e perguntou se ele tem conhecimento desse déficit. O Senhor Diego Baluz disse não ter informações para falar sobre déficit e que pediu a equipe da SMTT para que fizesse um levantamento de tudo com base no contrato para identificar se existe ou não desequilíbrio econômico financeiro contratual. O relator tece comentários sobre a Lei Orçamentária Anual (LOA) aprovada e disse que em 2021 tivemos a maior paralisação, que os empresários alegaram que o desequilíbrio foi um dos motivos para a greve e se com o fim do subsídio poderá haver nova greve.

O Senhor Diego Baluz respondeu que a greve não é uma peculiaridade da gestão atual, mas é uma prática desde antes da licitação e que está tentando fazer que não chegue ao ponto de greve, já está em contato com as concessionárias e os trabalhadores em busca de soluções para que não haja novas paralisações, que a SMTT está fazendo estudos junto às partes para ver qual a melhor opção, manter o subsídio ou dar o reajuste previsto no contrato, disse haver dificuldade na contrapartida das concessionárias em relação à qualidade do serviço, e que paralelo a isso, estão tomando medidas em médio e longo prazo, no intuito de diminuir os custos dos transportes públicos com estudos para implantação de faixas exclusivas que possibilitam melhoria de

velocidade operacional em torno de 20 minutos, a chamada onda verde, ou seja, semáforos sincronizados.

Na segunda parte desse projeto está à implantação de Transporte Escolar Gratuito, em parceria com a Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos (SEMOSP), com o “Programa Asfalto Novo”, principalmente na Zona Rural, para pavimentar os corredores do transporte público, acabando com os discursos das concessionárias sobre o uso de ônibus velhos, citou como exemplo do programa os bairros do Cajupari, Amendoeiras, Vila Itamar, Ribeira e Santo Antônio. O Vereador Álvaro Pires disse estar bastante preocupado que, findando o subsídio aconteça nova paralisação.

O Vereador Coletivo Nós pede um aparte para perguntar ao Secretário se já foi paga a última parcela, pois existem empresas alegando não terem recebido e ameaçam paralisar o sistema. O Senhor Diego Baluz informa que tudo está sendo feito para que isso não ocorra e esclareceu que o subsídio foi feito de dois modos, com uma ajuda financeira de R\$ 2 milhões e 500 Mil e mais R\$ 1 Milhão e 500 Mil, através do programa social “Cartão Cidadão”, totalizando R\$ 4 Milhões, em dinheiro já repassado, faltando apenas à última parcela que vence em janeiro. Retomando a palavra, o Vereador Álvaro Pires diz que os terminais estão abandonados, diz ter perguntado ao Senhor Claudio Ribeiro, se o Governo do Estado tomou alguma medida para ajudar, uma vez que faz uso dos terminais por meio do transporte coletivo semiurbano.

O Senhor Diego Baluz informa que o Governo do Estado faz a isenção do ICMS sobre o diesel, e que ele espera que possam se unir para melhorar o problema do transporte. Diz que os terminais são um dos pilares dos contratos, e que existe um termo de concessão, ou seja, foram cedidos às concessionárias; disse que como gestor da SMTT, tem o entendimento de que os Terminais são de responsabilidade das concessionárias; disse que todas as capitais estão passando por dificuldades no sistema de transporte, e que retornar com o auxílio federal para pagamento da mão de obra do transporte possa ser uma alternativa. Disse que existe em tramite uma negociação entre todos os municípios e o governo federal para que ele possa subsidiar o transporte nos municípios e que esse serviço seja considerado essencial.

O relator retoma a palavra e pergunta se o secretário sabe o volume da gratuidade existente no sistema e quais os projetos e ações da SMTT virão fazer em médio e longo prazo. O Senhor Diego Baluz informou que pelo levantamento feito, a faixa de gratuidade está de 15 a 20% (por cento), e que há necessidade de quando se aprovar uma gratuidade ter uma fonte de custeio, por que se ela não possuir essa fonte, ou o município vai pagar ou haverá aumento de tarifa, e que tem que ser revista à gratuidade de quem tem entre 60 a 64 anos, pois, são poucas cidades que possuem esse benefício social e que também devem ser revistas às demais gratuidades.

O Vereador Álvaro Pires tece comentários sobre uma possível greve em fevereiro (2022), quando finda o subsídio concedido pelo Executivo Municipal e perguntou ao secretário quais são os projetos e o que ele espera daqui para frente na SMTT. O Senhor Diego Baluz diz que desde que entrou na secretaria o projeto era sempre apagar fogo, que quando se puser fim a esse imbróglio que é o sistema de transporte, que possa ser feito planejamento em médio e longo prazo. O Vereador Coletivo Nós pede licença ao relator para fazer um parêntese, o que é concedido, e questiona sobre a empresa contratada pela prefeitura para fazer consultoria e se não há um setor de planejamento na SMTT.

O Senhor Diego Baluz explica que o setor da SMTT é de planejamento e finanças de toda a secretaria e que apenas um servidor não conseguiria fazer o planejamento de trânsito e também de transporte, por isso a necessidade da empresa de consultoria para prestar apoio. O relator agradece e passa a palavra. O Presidente passa a palavra ao Vereador Coletivo Nós que pergunta ao secretário, após sua nomeação, qual tem sido as medidas especificamente em relação à fiscalização dos contratos. O Senhor Diego Baluz informou que a fiscalização se inicia na central de apoio CCO, às 4:00 horas da manhã quando da saída dos ônibus da garagem e se inicia o controle de monitoramento da frota, os agentes de transportes são em número de 40 e eles fazem o monitoramento nas portas das garagens e durante todo o trajeto, e o segundo setor de fiscalização que seria a demanda da comunidade, que são os principais fiscais, pois estão na ponta do sistema e faz papel fiscalizador, tem notificado diariamente as empresas quando ocorre o descumprimento, esclarece que dentro do contrato no anexo 13, há etapas para notificação, que voltou a

funcionar a Junta de Recursos de Infrações (JURI), que julga as infrações e é similar à segunda instância, que a fiscalização é diária e que tem tentado, dentro de suas possibilidades, resolver as demandas e tem, quando necessário, o apoio da Guarda Municipal, quando há problema na segurança.

O Vereador Coletivo Nós citou a Portaria nº 71 da SMTT que criou o grupo de trabalho com função meramente técnica para subsidiar decisões e perguntou qual foi a conclusão desse grupo de trabalho, se houve acompanhamento de servidores da SMTT. O Senhor Diego Baluz esclareceu que quando foi chefe da assessoria jurídica, acompanhou algumas reuniões e que iria encaminhar cópia desse processo, dá exemplo de sugestões oriundas desse grupo e informa que ele foi acompanhado por vários servidores da secretaria. O Vereador Coletivo Nós falou que o grupo de trabalho sugere mudar um dos objetos da licitação e se isso é possível.

O Senhor Diego Baluz esclarece que um dos escopos dos contratos é a gestão e manutenção dos terminais, que ele não possui informações suficientes para dar essa resposta. O Vereador Coletivo Nós fala sobre a solicitação de mudança da responsabilidade dos terminais e questiona sobre os transportes alternativos. O Senhor Diego Baluz informa que está dentro do transporte complementar, e é permitido pela legislação vigente e que é necessário fazer um levantamento técnico e jurídico para sua implantação.

O Vereador Coletivo Nós pergunta quando ele começou na SMTT, como ele a encontrou e se ele tem conhecimento do Conselho Permanente dos Usuários e Prestadores de Serviço do Transporte Público que consta na Lei Orgânica Municipal, em seu Art. 9º, Inciso XX, e qual o papel da CONSULT TRANS na sua gestão. O Senhor Diego Baluz diz que iniciou em 01 de janeiro de 2021, com a gestão do Prefeito Eduardo Braide, e que não tem conhecimento do conselho, mas, que irá procurar saber da legislação existente, esclareceu que a CONSULT TRANS não pode prestar consultoria a nenhuma pessoa jurídica ou física, somente ao município de São Luís com serviço de consultoria e software e que é a superintendência de transporte que presta apoio ao centro de transporte. O Vereador Coletivo Nós fez suas considerações finais.

O presidente, Vereador Chico Carvalho pergunta quais ações que não estão sendo cumpridas pelas prestadoras de serviço e se ele acredita no rompimento

dos contratos. O Senhor Diego Baluz diz que há descumprimentos diários, não cumprem com o mínimo possível e que não acredita que o rompimento dos contratos seria a melhor opção, acha que ainda há soluções mais pertinentes do que um rompimento contratual. O Presidente agradece e diz ter sido contemplado pelos questionamentos dos demais membros e diz que espera contar com a colaboração do secretário para diluir dúvidas vindouras.

O Senhor Diego Baluz agradeceu a todos e diz que estará à disposição, tanto ele, quanto a SMTT e diz esperar que essa CPI possa colaborar e dar soluções para que se possa melhorar o sistema de transporte de São Luís.

O presidente diz que não havendo mais nada a tratar, declarou a reunião encerrada, convocando outra para 25 de janeiro de 2022 às 10:00 horas.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

Principais relatos do Senhor Isaiás Castelo Branco (ex-presidente do Sindicato dos Rodoviários)

O Senhor Isaias esclareceu que foi presidente de 2015 a 2020 e que existe acordo entre os empresários para o atraso de pagamento salarial, o que levaria a paralisação da categoria. Perguntado pelo Relator, qual seria a relação do Sindicato dos Rodoviários com a SMTT e SET, ele esclareceu que é extremamente institucional, pois era necessário se reunirem para tratar do funcionamento do sistema e dos acordos coletivos.

O relator perguntou se os motoristas e os cobradores passavam por cursos específicos de reciclagem; Quando os elevadores dos ônibus não funcionam o motorista pode se recusar a sair para ajudar e quem seria o responsável por essas fiscalizações, o Senhor Isaias Castelo Branco explicou que para se tornarem motoristas tem que possuir carteira de motorista D, curso de acessibilidade, direção defensiva, transporte de passageiros; que os motoristas não devem sair das garagens sem que os elevadores estejam funcionando, entretanto, se eles se recusarem, perdem o dia de serviço.

Que a fiscalização, tanto dos motoristas quanto dos elevadores é da SMTT, pois é ela quem faz o gerenciamento do sistema, cabe ao sindicato orientar aos trabalhadores para realizarem os cursos e quando esses não têm condição, disponibilizar meios para que eles possam fazer. Que o sindicato notifica a SMTT sobre a situação relacionada aos elevadores, entretanto, enquanto presidente, nunca soube que havia sido feita alguma fiscalização por aquele órgão. E que além da SMTT, o sindicato também comunica ao MPT.

Sobre a pandemia da Covid-19 e a greve dos trabalhadores do transporte, se teria recebido informações que na reunião ocorrida na Prefeitura, havia uma pessoa que estaria levando informações sobre um eventual acordo entre o sindicato dos motoristas e o SET, sobre a demissão dos cobradores; se a inadimplência em relação aos trabalhadores persistia mesmo com a injeção de R\$ 4 milhões / mês, pela Prefeitura de São Luís, e se, sendo conhecedor do sistema, teria alguma sugestão ou solução para que fosse resolvido o problema. O Senhor Isaias esclareceu que já não era mais presidente à época da negociação e sim o Senhor Marcelo Brito; que os empresários usaram como artifício para a demissão dos cobradores, na tentativa de segundo eles, equilibrar o sistema, levaram isso ao tribunal para que fossem autorizados a demitir 100% deles, o sindicato usou o item 11 da licitação que trata do pacto financeiro, garantindo assim, que 80% (oitenta por cento) se mantivessem contratados.

Explicou também, que somente 5% das empresas do sistema estão em dia com suas obrigações trabalhistas e que o restante está descumprindo a convenção coletiva de trabalho. Que, em sua opinião, a única solução possível seria uma auditoria séria em todo o sistema e empresa por empresa, pois todos os empresários sabem que a data de negociação dos trabalhadores é 1º de janeiro. Disse que a licitação pareceu apenas uma regulamentação do que já existia de pior no sistema, pois, não foram consultados os trabalhadores, os usuários de transporte, não trataram com as entidades que tratam da mobilidade urbana, os terminais não possuem rampas, não consultaram o Legislativo e nem mesmo seguiram as orientações do Ministério Público em relação aos carros com menos ruídos e motores traseiros; que as empresas que não tinham condições de operar, continuam operando, que houve demissões de trabalhadores e que a intervenção seria a melhor opção, sendo auditada empresa por empresas, pois

constam que existem 800 ônibus no sistema, mas, só 500 e poucos rodam e disse que esse sistema não serve aos trabalhadores e nem aos usuários; perguntado se ele acreditava nas alegações dos empresários sobre o desequilíbrio financeiro, ele respondeu não acreditar, pois essas já existiam e eles tinham conhecimento, se ficaram é porque o sistema é rentável; perguntado se o sindicato dos rodoviários tem acesso ao sistema de bilhetagem e suas planilhas e o que poderia explicar sobre os motivos para deflagração de greve, disse que não poderia falar nada sobre a bilhetagem eletrônica, pois, o sindicato não tinha acesso as informações e nem às planilhas, apenas os cobradores recebiam a planilha na hora de prestar contas; esclareceu que os trabalhadores tem como data base o dia 1 (Primeiro) de janeiro, e nesse período abrem a discussão para o valor do reajuste salarial, ao mesmo tempo, os empresários abrem a discussão sobre o aumento das tarifas, reajuste esse previsto nos contratos anualmente.

PRINCIPAIS CONSIDERAÇÕES SOBRE O DEPOIMENTO DO SENHOR CLÁUDIO RIBEIRO (Ex-secretário da SMTT)

O Senhor Claudio Ribeiro respondeu que na vigência dos contratos de concessão, no anexo 13 do edital da licitação fala das obrigações e que a população reclama da qualidade do serviço; que durante o período como secretário da SMTT, recebeu muitas reclamações tanto de empresários quanto da população, da estrutura viária de São Luís, principalmente da Zona Rural I e II e que os empresários usavam isso para justificar o não cumprimento da colocação de ônibus novos; que a questão dos terminais foi judicializada; que foi feito um grupo de trabalho para discutir os contratos, por causa da pandemia, e que está sendo discutido em Brasília, um auxílio de transporte, pois as gratuidades dadas pelo Governo Federal são custeadas pelo Município; respondeu que assumiu como secretário de 01 de janeiro de 2021 a 30 de outubro de 2021, tendo, no entanto chegado à secretaria em 1998 com o então secretário Pádua de Oliveira Nazareno, como assessor, quando esta ainda era denominada SEMTUR, e que participou do processo licitatório; citou que na lei nº 3.430/1996 havia a determinação da licitação após um período de adaptação;

que a licitação foi provocada pelo Ministério Público, através da Promotora Lítia Cavalcanti, que assinou um TAC com então Prefeito João Castelo, no qual constava a exigência de licitação e que ele estava na assessoria quando isso ocorreu; perguntado por haver reclamações reiteradas de que não haveria fiscalização nas empresas de ônibus, respondeu que isso sempre foi motivo de reclamação, mas, que para que isso não mais ocorra será necessário cuidar da modernização estrutural da secretaria, pois só foi feito um concurso para 250 agentes de fiscalização para cuidar de todo um sistema onde existem problemas, principalmente na zona rural que sempre é penalizada; disse que a frota possui ônibus com elevadores de cadeirantes que não funcionam e que quando fiscalizados são recolhidos; que é imprescindível um concurso para Agentes de Fiscalização; que o município padece com a falta de planejamento em médio e longo prazos e sair da linha de planejar por mandato; que estava na equipe do Senhor Israel e que o mesmo fez os ajustes operacionais no sentido de buscar equilíbrio no período de pandemia; que as cláusulas de remuneração são atualizadas sempre na data de aniversário do contrato em setembro; que ele criou um grupo de trabalho com técnicos da SMTT e empresários; que o reajuste só ocorreu em janeiro de 2018 e que existia uma diferença; que eles estavam herdando uma defasagem de pouco mais de 13% no sistema; que existe a fórmula paramétrica que deve ser usada para ajuste de tarifas no sistema; e que havia sempre divergência entre as planilhas da SMTT e a dos empresários.

4.7 DA 7ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 10 horas do dia 25 de janeiro de 2022, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os Srs. Vereadores Chico Carvalho, Presidente desta CPI, Astro de Ogum, Vice Presidente, Álvaro Pires, relator, Coletivo Nós, Vice Relator, Octávio Soeiro, Geral, Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo e Nizete Gedeon, Secretária. O Presidente declara aberta a sétima reunião da CPI e informa que o convidado, Dr. **OTÁVIO VIEIRA CUNHA FILHO**, Presidente da Associação Nacional do Transporte Urbano (NTU), que se encontra remoto direto de Brasília e passa a palavra ao relator,

Vereador Álvaro Pires faz suas considerações iniciais e diz que a política nacional tem reflexo no sistema de transporte e das consequências da CPI, pergunta ao Senhor Otávio Cunha quais são os problemas enfrentados atualmente pelo setor, se São Luís é um caso isolado, quais os motivos de ter chegado a essas condições, o que de fato acontece.

O Senhor Otávio Cunha esclarece que milita no ramo dos transportes há 45 anos e que por 24 anos foi dono de uma empresa em São Luís, foi presidente do SET nos anos de 80 e 90, foi para Brasília e a 30 anos é presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), que já não possui mais empresa, pois no início dos anos 2000 já havia dificuldade, disse que iria fazer um breve resumo para explicar os motivos, que o sistema que ai está não se sustenta mais com a política que organiza esse serviço de transporte, há deficiência de toda ordem, de infraestrutura, de serviço, por falta de investimento, a prioridade que foi dada ao transporte individual em detrimento ao transporte público coletivo, transporte individual não é solução para transportar grandes massas, disse que o conceito de transporte público exige o modelo multimodal, você tem trens de superfície, metrô, ônibus, VLT, são alternativas dependendo da demanda. A NTU faz o acompanhamento dos dados operacionais do sistema em nove capitais e regiões metropolitanas e disse que pode expandir esses dados para o resto do país, pois a realidade é uma só.

De 94 a 2012 o sistema perdeu 25% da demanda e que de 2013 á 2019 foram 26%, isso se deve a uma série de questões que explicam esse acontecimento, em primeiro lugar, houve erro da constituinte de 1988 que passou a organização do serviço de transporte, inclusive de financiamentos, ao poder público local, aos municípios, mas não transferiu recursos para isso, antes da constituinte, existia a Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU) que era responsável pelo sistema de todo país, entretanto, ainda consta como responsabilidade da União organizar o sistema de transporte público, que o modelo atual em que o passageiro pagante é o único financiador do sistema na grande maioria dos estados, não se sustenta mais, é preciso à implantação de uma política de sustentabilidade.

Diz que o transporte coletivo é seguro e preserva vidas, que sempre foi operado pela iniciativa privada, mas é um serviço público de responsabilidade do Poder

Público, que se calcula a frota necessária pela quantidade de passageiros transportados no horário de pico e o cálculo é de 6 (seis) passageiros por metro quadrado e quem define esse percentual é o poder público. O Vereador Álvaro Pires pergunta se a planilha utilizada é a GECORT ou outra. O Senhor Otávio Cunha explica que a planilha utilizada é a NDP que é o documento legal que contempla e corrige os problemas da antiga planilha.

O relator pergunta qual a diferença entre ela. O Senhor Otávio Cunha diz que a principal diferença é que a planilha da NDP estabelece claramente qual a margem de lucro do operador e a matriz de risco, é a grande mudança, dá oportunidade a cada município de calcular exatamente qual o custo do serviço. Disse ser possível fazer um transporte de qualidade, com tarifas baratas que caibam no bolso do usuário e o empresário preste um serviço de qualidade. Nesse sentido é que está à incógnita e a grande resposta que cada município deve dar.

Existe hoje tramitando no Congresso Nacional uma proposta do Senador Anastásia que cria o Marco Legal para o transporte público inserindo um capítulo de transporte na própria Lei de Mobilidade, a lei nº 12.587, lá define o papel da União, do Estado e do Município, chama a União para participar da definição de parâmetros mínimos de qualidade, eficiência, de produtividade ser perseguidos pelos municípios, portanto, eleva o nível dos serviços que devem ser prestados futuramente, dá maior segurança jurídica aos contratos.

Diz que a maioria dos contratos do país não são cumpridos. Esclarece que por conta da pandemia, houve uma queda na demanda e que os empresários não podem prestar serviço estando no prejuízo. Existe a tarifa pública, que é o quanto o passageiro paga e a tarifa de remuneração, que é aquela que dá sustentabilidade do serviço estabelecido, é um subsídio dado ao passageiro para que ele não pague um valor muito alto, sai do orçamento público ou de outra fonte tarifárias que vierem a ser criadas, segundo o Marco Legal.

Esclarece que o Marco Legal também define outras coisas, obrigação da União de financiar a infraestrutura de transporte do país, 60% do combustível são consumidos no município, entretanto, o recurso da CIDE que chega ao município é a menor parte, 60% deveriam ir para o município. No país temos duas cidades que praticam essa política, em São Paulo a tarifa pega pelo usuário é R\$ 4,50 e

a tarifa de remuneração é acima de R\$ 6,00, portanto, o município subsidia o passageiro com 3 bilhões por ano e em Brasília, 50% é paga pelo usuário e 50% é paga pelo governo. O relator pergunta como é feita a divisão da CIDE, já que o imposto federal é retido na bomba.

O Senhor Otávio Cunha explicou que na divisão da CIDE, 80% do valor ficam para a União e 20% é repassado para o Estado que repassa mais ou menos 6% para o município. Explica que no projeto do Senador Anastásia está definida para que a maior percentagem fique nos municípios, também está nesse projeto, que o valor destinado a União seria aplicado em infraestrutura, faixa seletiva, investimento em trilhos, VLT, em ônibus, o que for necessário à cada cidade, que se está propondo um modelo de concessão patrocinada, reguladas nas leis das parcerias públicas privadas, traz maior segurança jurídica, obrigação de auditorias e mais transparência e comunicação para a sociedade e cria um sistema nacional de informação no âmbito do Governo Federal onde o município é obrigado a dar informações para a União de quantos passageiros transportou. Quando o município precisar de projeto de transporte e precisar de recursos da União, ele apresenta a justificativa técnica e o Governo Federal terá todas as informações do município que já estão nesse banco de dados nacional para comprovar que aquele projeto se encaixa naquele município. Comenta que qualquer projeto nesse sentido, hoje, leva 2 anos no Ministério de Desenvolvimento, e isso cria atraso e com isso não há melhoria.

O relator faz referência ao trabalho da CPI e pergunta se existe um modelo que possa ser seguido por São Luís para que o sistema se auto sustente. O Senhor Otávio Cunha esclareceu que até o mês de maio acontecem as negociações das datas bases dos trabalhadores. Que mais de 50 cidades já deram o reajuste das tarifas, e que esse aumento chegou perto da inflação, que é normal e legal.

A solução que está sendo dada é um pequeno aumento da tarifa, em torno de 10%, que é a inflação e o restante que é necessário para equilibrar o custo do sistema sai do orçamento do município, sabe que o orçamento municipal é apertado, entretanto, acredita que os municípios podem ajudar nesse momento de dificuldades, disse que 5% do orçamento dar para bancar 50% do transporte. Essa é uma solução paliativa.

A previsão é de aumento de arrecadação entre 25 a 40%, existe possibilidade de soluções em que resolva a equação emergencial, informa que se não for feito, existe a possibilidade de haver paralização, ele vai ter que ser assumido pelo poder público municipal que não possui experiência na área, não tem conhecimento de como operar, vai ter o dobro do custo que a iniciativa privada tem. Todas as cidades que fizeram intervenção no transporte público devolveram a iniciativa privada.

Diz que esse modelo pode sim funcionar, entretanto, o que vai resolver é tarifa pública e tarifa de remuneração, cita algumas capitais que já fizeram. Fala do tempo que vai ser necessário para que o Marco do Transporte seja aprovado na Câmara e no Senado Federal, e que se não forem tomadas medidas paliativas, o sistema não vai aguentar esperar. Eventualmente pode ocorrer um período em que as concessionárias tenham que bancar o sistema com dinheiro próprio, mas, o desequilíbrio é tão grande hoje, que seria necessário um aumento de 30% para corrigir esse déficit operacional que existe.

Disse que há um déficit operacional de 17% a nível nacional. Diz que para São Luís, o transporte público é essencial para a vida da cidade, ajuda na dinamização da economia local, considerando que a Câmara está preocupada com isso, é importante que a Câmara Municipal de São Luís, o Ministério Público, Executivo Municipal e os empresários se sentem a mesa para fazer um grande acordo em favor do passageiro, em favor da população menos favorecida. Faz um termo de colaboração, acha que é possível e várias cidades estão fazendo acordos. Elogia a Câmara Municipal de São Luís por essa iniciativa.

O presidente faz referência ao Vereador Albino Soeiro, e passa a palavra ao vereador Octávio Soeiro que faz suas considerações iniciais, diz que todos têm escutado que eles, como agentes políticos mais próximos da população, e que o foco principal da CPI é o contrato de licitação que foi feito em 2016, mas, que não deixam de discutir questões importantes relativas ao transporte coletivo, o trânsito e a mobilidade urbana, só em crises e em greves, é importante discutir soluções e sugestões futuras.

Entende que a regulamentação do transporte complementar ou alternativo, que nesse período de greve foi essencial para a locomoção da população. Qual a opinião do Senhor Otávio Cunha sobre o assunto. O Senhor Otávio Cunha diz

discordar um pouco desse posicionamento e diz que esse tipo de transporte só faz sentido se estiver integrado à rede pública de transporte, os chamados transportes alternativos podem resolver um problema de momento, mas, não é solução, diz que a solução do transporte público tem que ser pensado para quando construir a rede, ser pensado vários tipos de transporte e aí definir a rede e os modos de transporte, não se deve deixar o transporte alternativo fora dessa rede pois o mesmo se tornará predatório, pois só iria funcionar nos momentos de crise e nas linhas onde tem mais passageiros e é mais rentável.

As cidades que não trataram esse problema com responsabilidade para admitir esse serviço como integrado à rede definido pelo poder público, não vai resolver o seu problema de transporte. Diz que ele pode ser útil sob determinadas condições. O Vereador Octávio Soeiro fala do que seria a regulamentação do transporte alternativo, incluindo os na rede de transporte e sendo padronizado, seria mais um entre o leque de opções, que precisa existir uma qualidade no serviço e que muitas cláusulas nesse sentido vem sendo descumpridas, pergunta qual seria a solução do Senhor Otávio Cunha para buscar um reajuste, uma readaptação do contrato para que não se tenha o travamento do transporte público na capital, seja um termo de cooperação técnica ou um termo de ajustamento de conduta junto ao Ministério Público.

O Senhor Otávio Cunha diz que conhece um pouco do transporte de São Luís, saiu do ramo do transporte de São Luís em 2005 por não ver possibilidade desse serviço se sustentar, diz que não houve nenhuma iniciativa do poder público municipal para ajuda no si, que a sistema, diz que a rede pública deve ser racionalizada, eficiente e integrada, que a secretaria deve contar com pessoal habilitado, e os contratos legais possuem deficiência, que é preciso repensar o transporte público e informar a população do que está acontecendo.

Que a pandemia deu muitos ensinamentos e que se deve aproveitar o momento de crise para juntar esforços para encontrar soluções, o sistema não se sustenta, e não é solução desqualificar os contratos ou fazer nova licitação, pois como os serviços de transportes não se sustentam não apareceria interessado.

O Vereador Octávio Soeiro disse que tem discutido com diversos parlamentares que existe na Lei Orgânica o Conselho Permanente dos Usuários e Prestadores de Serviços do Transporte Coletivo e acredita que ele não foi efetivado e que é

de grande importância para a cidade, pois une o poder público e a população permanentemente para discussões e busca de soluções, e que agilize a implantação para que essas discussões não sejam apenas em tempos de crise e sim uma discussão permanente sobre Trânsito e mobilidade urbana, entende que o Plano Diretor e a Lei de Zoneamento precisam ser atualizados para que se possa atualizar o Plano de Mobilidade, parabeniza o Senhor Otávio Cunha por sua participação e encerra seus questionamentos.

O Senhor Otávio Cunha faz algumas observações sobre sua participação e diz que a Lei de Mobilidade Urbana, lei 12.587, deu prazo de 2 anos para que todas as cidades tenham um Plano Diretor. O Presidente passa a palavra para o Vereador Coletivo Nós que se encontra na plataforma. O Vereador Coletivo Nós faz suas considerações iniciais, diz que houve várias modificações e que a planilha usada tem mais de 30 anos, já não há fiscais nos pontos finais e perguntou quais são os custos que estão impactando no sistema de transporte. O Presidente, Vereador Chico Carvalho pede um minuto para solicitar aos demais convidados, senhores Nilson Brasileiro dos Santos e André Luís Rodrigues, que se encontram de forma remota, se os mesmos concordariam em retornarem à CPI na próxima terça feira, dia 01.02.2022 às 9:00 horas, no que os convidados concordam com a solicitação. O Presidente informa que também será ouvido o Senhor Paulo Henrique Guimarães da Silva, presidente do Sindicato dos Usuários do Transporte Coletivo de São Luís.

Continuando sua fala, o Senhor Otávio Cunha , diz não saber qual a planilha usada em São Luís, disse que os custos que mais impactam o serviço hoje é mão de obra e combustível, esses dois representam mais de 75% do custo dos transportes, mão de obras junto com os encargos patronais, o que mais tem afetado é o preço dos combustíveis, que a Petrobras fez aumentos abusivos no preço do diesel, a frota dos ônibus no Brasil envelheceu muito e que há 3 anos não se substitui ônibus no país, que o momento é para tentar salvar o sistema e que existem municípios que estão esperando que a União libere 5 milhões de reais, que é o custo das gratuidades para os idosos maiores de 65 anos e que é um direito que consta na constituição.

O Vereador Coletivo Nós fez referência a Empresa Roma e diz querer fazer uma pergunta sobre existirem 13 reclamações trabalhistas que são daqui de São Luís,

diz estar perguntando, pois existe uma prática na cidade de não se pagar direitos trabalhistas, que isso normalmente é motivo de greve e se ele tem ciência dessas questões.

O Senhor Otávio Cunha disse ter ciência das notificações, que elas são verdadeiras e esclarece que nenhuma é referente aos direitos dos trabalhadores e sim que no ato das rescisões feitas existem alguns recolhimentos que não foram feitos, e que são essas diferenças que já estão sendo negociadas, algumas já com parcelamento em andamento e que o Dr. Maurício Noronha é quem cuida acompanha esses processos e que a empresa ainda possui débito com a União de recolhimento de tributos, exatamente pelo comportamento errado dos empresários.

O Vereador Coletivo Nós pergunta até que ano a Empresa Roma operou em São Luís. O Senhor Otávio Cunha diz que operou de 1984 até 2005. O Vereador Coletivo Nós pergunta se ele conhece um servidor do município e que presta consultoria ao município chamado MANUEL Cruz. O Senhor Otávio Cunha diz conhecer e que é um servidor competente, que boa parte dos problemas que existem hoje foi por conta da extinção de dois órgãos, do GEPOD que formava profissionais para as secretarias, São Luís teve vários profissionais formados, que havia na secretaria uma superintendência de transporte, e que ali havia pessoal mais qualificado do que hoje temos, disse que isso é um problema, pois pensar trânsito e transporte precisa de informação qualificada e falta profissional. No tempo que ele esteve por aqui o Senhor MANUEL da Cruz Júnior já estava e diz que uma empresa não pode ser feita por uma cabeça só no que se refere ao transporte. O Vereador Coletivo Nós diz que a secretaria não possui nenhum planejamento, plano de mobilidade urbana, conselho de política pública que possam ouvir as demandas da população, não tem servidores municipais que pensem o sistema de trânsito e transporte, ao mesmo tempo, a empresa que o Senhor MANUEL da Cruz Júnior presta serviço a prefeitura de São Luís, como consultoria, custa muito caro, para saber qual a sua relação com ele como representante de empresa.

O Senhor Otávio Cunha diz que já estava em São Luís quando da chegada do Senhor MANUEL Cruz, que a cidade possuía um excelente profissional de carreira que se chamava Machadinho, que era um técnico de maior expressão

no transporte público, um homem preparado e chegou a ser diretor; que o Dr. Rubem Brito, que foi secretário, também era uma pessoa formada na área de transporte público, e que nesse período existia uma estrutura boa. Esclareceu que foi presidente do SET e a que sua relação com o Senhor MANUEL da Cruz Júnior era profissional e que teve oportunidade de se reunir com ele, que o mesmo possui muito conhecimento técnico na área de transporte e que na época ele era servidor contratado da secretaria e não consultor independente, disse que sem organização, pessoal qualificado no quadro da Prefeitura, sem planejamento, ficarão só apagando incêndio.

O Vereador Coletivo Nós pergunta por quais motivos os empresários escondem as planilhas da sociedade e não enviam os dados ao Ministério Público e ao TCE, nem a própria Câmara, se existe algum acordo com o poder público para que esses dados não sejam entregues aos órgãos de controle. O Senhor Otávio Cunha fala que os novos contratos de concessão estão amarrados há alguns projetos de formação de propósitos específicos STS, que está propondo no Marco Legal à possibilidade de ter contabilidade auditada e a necessidade de dar transparência a sociedade.

As informações de custo e receita dessa atividade é uma informação superada, pois tem a bilhetagem eletrônica que passa as informações em tempo real, o que existe é uma contabilidade que não está padronizada em relação ao custo, as informações não podem ser negadas a população. Disse que durante muitos anos o poder público esteve sempre muito distante dos empresários com a história de que não queriam se corromper, tinham medo de conversar, não queriam se comprometer, hoje é o poder público que está se colocando na frente para explicar o que está acontecendo. O Presidente pergunta ao relator se ainda tem alguma pergunta.

O relator agradece ao Senhor Otávio Cunha pelas explicações. O Senhor Otávio Cunha agradece e diz ser uma satisfação poder falar sobre transporte público, apresentar soluções. O presidente anuncia a presença do Ver. Astro de Ogum, vice-presidente da CPI. O Vereador Astro de Ogum pergunta se a solução existe então está tudo bem. O Senhor Otávio Cunha diz que o problema existe e é enorme, algumas cidades estão resolvendo com recursos próprios para subsidiar o sistema, mas, apenas resolver a equação financeira não é resolver,

precisa de muito boa vontade e esforço, uma alternativa emergencial com reajuste de tarifa próxima da inflação e um subsídio complementar, não pode é passageiro continuar subsidiando o sistema.

O Vereador Astro de Ogum diz que se preocupa quando ele fala que não se pode romper contrato, mas, se eles estiverem fora dos parâmetros da licitação, a Câmara vai ser obrigada a tomar algumas providências. O Senhor Otávio Cunha faz suas considerações finais e diz não haver solução mágica. O Vereador Astro de Ogum pergunta se o Senhor Otávio Cunha teria um dia para se fazer presente a um Painel sobre trânsito em São Luís e agradece pela experiência.

O presidente agradece a colaboração do Senhor Otávio Cunha e diz que quer encerrar a CPI com um painel pra apresentar o relatório final e as sugestões. Não havendo mais nada a tratar, o Presidente declarou a reunião encerrada convocando outra para o dia 01 de fevereiro de 2022 às 09:00 horas.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

4.8 DA 8ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 10 horas e 19 minutos do dia 01 de fevereiro de 2022, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os Srs. Vereadores Chico Carvalho, Presidente desta CPI, Álvaro Pires, relator, Coletivo Nós, Vice Relator, Octávio Soeiro, Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo e Nizete Gedeon, Secretária. O Presidente declara aberta a oitava reunião da CPI e informa que o objetivo da CPI é apurar irregularidades no contrato de licitação do transporte coletivo e que o primeiro convidado a ser ouvido será o Senhor **NILSON BRASILIANO DOS SANTOS**.

O Presidente passa a palavra ao relator, Vereador Álvaro Pires que faz suas considerações iniciais e pergunta qual a função exercida por ele e em qual período. O Senhor Nilson informa que é funcionário público há 40 anos, que foi superintendente de transporte da SMTT de 2014 a 2018 e que depois foi convidado para trabalhar na MOB para coordenar o sistema de transporte do

Governo do Estado. O Vereador Álvaro Pires perguntou quais eram as providências tomadas contra as empresas quando ocorria algum descumprimento do serviço.

O Senhor Nilson respondeu que foi criada a JURE e através dela se começou a notificar as empresas pelas falhas nas operações que eram feitas pelas ordens de serviços. Está nos anais da secretaria toda a documentação referente ao seu período de trabalho na mesma. O relator perguntou se o município cumpriu sua parte no contrato e se houve aumento de passagem. O Senhor Nilson informa que quem fazia toda a parte técnica e gerenciamento do sistema era a CONSULT TRANS e o gestor, na época, o Dr. Canindé Barros e que ele fazia a gestão nos terminais. Que nesse período foram poucos os aumentos de tarifas. O Vereador Álvaro Pires perguntou se o Senhor Nilson não fazia o acompanhamento. O Senhor Nilson disse que o acompanhamento feito por ele era feito nos terminais e que foi criado um grupo de trabalho de gestão dos terminais onde tudo o que acontece nas operações eram passados para o secretário Canindé Barros.

O relator perguntou que tendo ele acompanhado os contratos, se existia a necessidade de reajuste de tarifas. O Senhor Nilson fez referência ao depoimento do Senhor Otávio Cunha, onde o mesmo havia dito que o sistema vem se arrastando desde antes da licitação, com aumento de várias coisas dentro da cidade, como Uber, Carrinhos. Aumento da gratuidade, que é direito, mas que têm que ser revista essas gratuidades, pois elas são em número excessivo, assim como as carteiras de estudantes, tudo isso causa prejuízo ao sistema de transporte e acha que isso tem que ser revisto pela Câmara, diz que só se sustentará com subsídio do próprio do governo municipal.

O relator diz não saber se a saúde financeira do município conseguiria suportar esse subsídio e diz perceber que vários empresários fazem entregas de ônibus em praça pública, entretanto, os que são colocados para rodar não possuem as condições necessárias. Que concorda que o usuário não pode ser a única fonte financeira de sustentação do sistema, pergunta se ele tem conhecimento de algum empresário que tenha feito à apresentação de ônibus novos e que depois tenham colocado outros para rodar.

O Senhor Nilson diz que todos os ônibus possuem uma numeração e cadastro na secretaria e que na sua época não teve conhecimento, que após a licitação, os ônibus que foram retirados de circulação tiveram seus cadastros cancelados. O relator pergunta se ele poderia falar dos motivos da crise e se ele teria alguma sugestão. O Senhor Nilson fala que é necessário o subsídio do município e que os excessos de gratuidade para determinadas doenças, pois o sistema de transporte tem que ser visto como política e não politicagem.

O Vereador Coletivo Nós pede um aparte ao relator para dizer que algumas gratuidades são questões de políticas públicas e questão de saúde. O Senhor Nilson disse que a gratuidade hoje está melhor do que na sua época. Diz que para se trabalhar o sistema de transporte tem que vê-lo como um todo. O Vereador Álvaro Pires pergunta se a fiscalização referente às fraudes do cartão de gratuidade e dos estudantes não seria responsabilidade da secretaria.

O Senhor Nilson informa que existe a central de estudantes e da gratuidade, mas que elas são muito deficitárias e que a secretaria é muito grande, todos os problemas dos terminais eram passados para o secretário, assim como todos os documentos referentes a esses problemas.

O Presidente passa a palavra ao Vereador Octávio Soeiro que faz suas considerações iniciais e pergunta ao Senhor Nilson de quem seria a responsabilidade pela manutenção e conservação dos terminais e, em sua época, quem era responsável pelos mesmos. O Senhor Nilson fala que no seu entendimento, a manutenção dos terminais seria das concessionárias, mas que as obras estruturais seriam de responsabilidade do poder público, que quando trabalhava foi criado um grupo de trabalho e que essas manutenções eram feitas, que os terminais da Cohab pela Prefeitura e os terminais do São Cristóvão e do Distrito Industrial foram reformados através de convênio entre Governo do Estado, PROCON e Prefeitura Municipal de São Luís.

O Vereador Octávio Soeiro pergunta se ele participou da elaboração do contrato de licitação. O Senhor Nilson respondeu que não participou da elaboração do contrato, que foi fiscalizador, e que o contrato foi elaborado pela Central Permanente de Licitação e a Assessoria Jurídica da SMTT. O Vereador Octávio Soeiro pergunta como fiscal desse contrato. Foram inúmeras vezes que os empresários descumpriram algumas cláusulas e menciona o aplicativo “Meu

Ônibus” que não foi cumprido, dos ônibus fúnebres entre outros, se ele em algum momento questionou ou buscou alguma forma de solucionar essa situação.

O Senhor Nilson diz que, em relação aos carros fúnebres, participou de várias reuniões com as empresas de transporte para que o serviço fosse remunerado e cita que esse serviço é feito pela Secretaria Municipal da Criança e Assistência Social (SEMCAS). O Vereador Octávio Soeiro questiona que esse serviço está no contrato de licitação e que não está sendo cumprido. O Senhor Nilson disse que na sua época conseguiu colocar nos terminais da Praia Grande e Distrito Industrial um ônibus disponível.

O Vereador Octávio Soeiro questiona se o mesmo tinha ciência da contratação da SISTRAN quando da elaboração do projeto base lá na fase inicial. O Senhor Nilson diz que quando houve a primeira reunião na secretaria municipal de transporte, a SISTRAN já estava presente e quem contratou, com certeza. Foi a Prefeitura de São Luís, ele diz não ter tido conhecimento anterior sobre a contratação da empresa, com o staff do gabinete do Prefeito para apresentar essa empresa aos servidores da secretaria de transporte.

O Vereador Octávio Soeiro faz referência sobre a contratação desta empresa, e questiona a ausência de atualização do Plano de Mobilidade, do Plano Diretor e da Lei de Zoneamento, pode ter sido um plano de transporte urbano é feito com contrato de 20 anos, e pergunta se ele, como superintendente de transporte, não questionou a ausência desse plano diretor para elaboração do contrato. O Senhor Nilson diz ter ficado surpreso de não haver na secretaria uma assessoria de planejamento, diz ter cobrado do gestor, pois seria inviável trabalhar sem o apoio da assessoria de planejamento e pediu um Plano Diretor de Trânsito.

O Vereador Octávio Soeiro fala da existência da Lei Orgânica do Município do Conselho Permanente do Usuário e Trabalhadores do serviço de Transporte Coletivo de São Luís, se ele não questionou sua não implementação. O Senhor Nilson disse não ter questionado a existência desse conselho. O Vereador Octávio Soeiro faz suas considerações finais.

O presidente passa a palavra ao Vereador Coletivo Nós que faz suas considerações iniciais e fala que em 2016 o Senhor Nilson foi nomeado para fiscalizar a Viação Primor, quais as cláusulas contratuais que não foram

cumpridas e quais medidas tomadas para que fosse dado um serviço de qualidade para a população.

O Senhor Nilson disse que a responsabilidade maior dele eram nas operações e dentro dos terminais e que todas as dificuldades que a Primor tinha foram feitas notificações, as não obediências as ordens de serviços também, pois existia os coordenadores de terminais junto com os plataformistas faziam a notificação e entregavam uma via para a empresa e a cópia para a secretaria. Todas as empresas faziam parte do sistema de transporte que não faziam as coisas de acordo com as OS e no contrato da manutenção dos terminais eram notificadas. O Vereador Coletivo Nós faz considerações sobre os diferentes entendimentos sobre de quem seria a responsabilidade em relação aos terminais, sendo o Senhor Nilson designado para acompanhar o contrato da CONSULT TRANS e perguntam quais são as obrigações dessa empresa, qual foi o processo de acompanhamento como fiscal do contrato, qual o serviço que ela prestava.

O Senhor Nilson disse que chegou a secretaria e a CONSULT TRANS já existia para fazer todo o estudo técnico, inclusive de fiscalização do sistema, disse que na sua época, os contratos foram apenas renovados e que quem tinha todo o sistema do sistema de transporte era essa empresa que fazia todo o processo e só passava para a superintendência as ordens de serviços que eram para serem executadas e ele passava aos coordenadores de terminais o que tinha que ser feito por cada empresa.

O Vereador Coletivo Nós observa que a CONSULT TRANS seria apenas para prestar consultoria, pergunta quando ela iniciou o trabalho junto à secretaria e faz observações sobre o serviço da SMTT. O Senhor Nilson informou que quando ele chegou à secretaria, o Senhor Manuel da Cruz Junior já se encontrava. O Vereador Coletivo Nós pergunta se ele conhece a expressão venda de linha de ônibus e se tinha conhecimento dessa prática. O Senhor Nilson informou que ele tinha conhecimento que se passava linha de ônibus de uma empresa para outra, não da venda do itinerário.

O Presidente, Vereador Chico Carvalho passa a palavra ao Vereador Raimundo Penha que tece suas considerações sobre o objetivo da CPI para encontrar soluções, diz que participou da Comissão Parlamentar Permanente de Mobilidade Urbana e esclarece alguns pontos citados, principalmente no que se

refere aos terminais e esclarece que todas as vezes que foi a secretaria tratar de assuntos referentes a novas linhas ou horários, em todas as reuniões, o secretário mandava chamar o Senhor Manuel da Cruz Junior.

O Senhor Nilson informa que as notificações de mau uso dos contratos pela empresa se encontram na secretaria e faz os esclarecimentos relativos à CONSULT TRANS e o Senhor Manuel da Cruz Junior. O Presidente agradece a presença do Senhor Nilson Brasileiro e comunica que o próximo convidado, Senhor André Rodrigues, se encontra na plataforma remota e solicita que ele se apresente.

O Senhor **ANDRÉ RODRIGUES** disse que é arquiteto e urbanista formado pela Universidade Estadual do Maranhão, fez concurso público em 2007 e tomou posse em 2008, passou por vários setores da secretaria municipal de Trânsito e transporte, em 2020 foi nomeado coordenador de cadastro e licenciamento do transporte urbano e em 2021 foi convidado para assumir a superintendência de transporte, sendo o primeiro servidor efetivo a assumir esse cargo.

O Presidente passa a palavra ao relator, Vereador Álvaro Pires, que faz suas considerações iniciais e pergunta quais as providências tomadas contra as empresas que não cumpriram os contratos. O senhor André Rodrigues respondeu que todo contrato possui deveres e obrigações, se de uma parte há problema financeiro, o outro lado tem um problema de execução, que não se faz transporte público sozinho, que a fiscalização é desenvolvida em várias frentes, a fiscalização eletrônica feita pelo centro de controle operacional, nos terminais de integração através dos agentes de conservação do espaço, com os agentes de controle coercitivos fazendo as vistorias dos ônibus.

O Vereador Álvaro Pires observou que o ex-secretário Dr. Israel Petrus disse que havia deixado o sistema com equilíbrio financeiro, o que contradizia o Senhor Manuel da Cruz Junior que informou que havia um déficit. O Dr. André disse que o Dr. Israel Petrus deve ter se referido ao equilíbrio da operação do sistema, e que existem estudos para equilibrar a operação do sistema, que os índices para que se garantam o equilíbrio do sistema demandam passageiros e frota operante. O relator perguntou se havia prejuízo no sistema.

O Dr. André diz que existe uma cláusula no contrato que define que a tarifa deve ter reajuste anual, o que não aconteceu, que está revisão deve ocorrer no mês

de setembro, e o primeiro reajuste só foi feito em janeiro e que deve ser feita uma revisão ordinária de 4 em 4 anos e não foi realizada.

O Vereador Coletivo Nós pede um aparte ao relator, e fala que quando a gestão anterior fez a opção por não fazer o reajuste, não faz nenhuma forma de subsidiar para que não houvesse esse déficit. O Dr. André fala que já deveria ter sido feita a revisão ordinária para verificação do contrato para fazerem ajustes necessários para o bom funcionamento do sistema.

Fala de um estudo do IPEA e que a solução será um conjunto de medidas a médio e longo prazo como, por exemplo, tornar o serviço de transporte como essencial. O Vereador Álvaro Pires diz que na atual gestão, quais serão as prioridades para resolver definitivamente esse colapso do sistema. O Dr. André diz que o problema pode ser resolvido se houver um esforço conjunto, disse que a Prefeitura não consegue resolver sozinha.

O Presidente passa a palavra ao Vereador Octávio Soeiro que tece suas considerações iniciais e pergunta por que não foi implantado o Conselho Municipal de Usuários e Prestadores de Serviço do Transporte Público. O Dr. André disse que não sabe o porquê de não ter sido implantado, mas que o Dr. Diego Baluz já mandou que a equipe jurídica da secretaria verificasse para que possa ser implantado.

O Vereador Octávio Soeiro questiona sobre qual a função do Senhor Manuel da Cruz Junior e qual a autonomia dele nessa gestão, o Vereador Coletivo Nós aparteia e pergunta que ele foi nomeado fiscal do contrato da CONSULT TRANS, qual seria a função. O Dr. André esclarece que antes havia uma confusão, mas que nessa gestão foi feito estudo do contrato com a consultoria. Explica que só houve apenas um concurso público e que não foi feito para as funções necessárias. E diz que seria preciso ter no corpo técnico um engenheiro, arquiteto, economista, programador.

O Vereador Octávio Soeiro faz referencia a qualidade de conhecimento, que é preciso um corpo técnico com capacidade e pergunta qual a função de seu Manuel da Cruz Junior, qual a relação com os demais servidores, quando vence o contrato com a CONSULT TRANS e se será renovado. O Dr. André esclarece que hoje o Senhor Manuel da Cruz Junior faz apenas a consultoria, e quando

necessário algum estudo que ele entrega a ele que verifica as informações e leva ao secretário.

Disse que quanto à renovação do contrato, não é ele quem decide e que o contrato encerra em julho de 2022 e que o valor é de 90 a 93 mil reais por mês. O Presidente passa a palavra ao Vereador Coletivo Nós que pergunta em relação ao contrato, quem cuida do sistema de transporte público, o que falta para a SMTT, quais são os grandes gargalos.

O Dr. André disse que falta qualificação técnica dos servidores, descentralização de competência. O Octávio Soeiro perguntou sobre a regulamentação do transporte alternativo, qual era a visão da equipe técnica, se esse tema já havia sido abordado. O Dr. André diz que está sendo analisado pelo corpo técnico da secretaria.

O Vereador Coletivo Nós faz referência ao conselho municipal e ao tratamento dado as lideranças comunitárias quando vão a secretaria. O Dr. André informa que passa a sua equipe que a população deve ser tratada como cliente e que todo o processo é eletrônico. O Vereador Coletivo Nós pergunta sobre como foram entregues os terminais aos consórcios.

O Dr. André informou que quando assumiu não havia nenhuma vistoria técnica o que se pressupõe que todas as estruturas foram recebidas, e que os consórcios deveriam ter feito uma manutenção preventiva e corretiva, pois assim não teria chegado ao que está hoje.

O Presidente agradece a presença do Dr. André e informa que o Senhor Paulo Henrique Guimarães da Silva, presidente do sindicato dos usuários do transporte coletivo de São Luís que seria ouvido, ficará para a próxima reunião. Não havendo mais nada a tratar, o Presidente declarou a reunião encerrada convocando outra para o dia 08 de fevereiro de 2022 às 14:00 horas.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

4.9 DA 9ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 14 horas e 48 minutos do dia 08 de fevereiro de 2022, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os Srs. Vereadores Chico Carvalho, Coletivo Nós, Vice Relator, Octávio Soeiro, Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo e Nizete Gedeon, Secretária. O Presidente declara aberta a nona reunião da CPI e informa que o objetivo da CPI é apurar irregularidades no contrato de licitação do transporte coletivo e pergunta ao convidado, Senhor **PAULO HENRIQUE GUIMARÃES DA SILVA**, presidente do Sindicato dos Usuários do Transporte Coletivo de São Luís, se ele possui alguma coisa contra qualquer dos membros da CPI.

O Senhor Paulo Henrique disse que não. O presidente informa que a CPI já ouviu os empresários, poder público e agora era a vez dos usuários. O presidente passa a palavra ao Vereador Coletivo Nós que faz suas considerações iniciais e pergunta o que representa a CPI para os usuários. O Senhor Paulo Henrique diz que representa um compromisso, um comprometimento e a seriedade que os Vereadores possuem em relação à sociedade.

O Vereador Coletivo Nós pergunta quais são as maiores problemáticas para o transporte público de São Luís, se o sindicato participou de todas as audiências e quais as questões relevantes para serem trazidas a CPI. O Senhor Paulo Henrique explicou que o maior problema é o quadro de horário e as ordens de serviços, pois existem dois quadros de horário, o da SMTT e a dos consórcios, que o sindicato participou de todas as audiências com exceção da que houve na Prefeitura de madrugada, fala que é necessário saber junto a JURE sobre o pagamento das multas por descumprimento do contrato, relação dos julgadores, pois acredita que devem ser advogados, e diz que os pagamentos das multas já passam de meio milhão e ninguém sabe para onde esse dinheiro vai, que existem selos nos ônibus A, B, C e D, que tem que ser colocado pela SMTT quando da vistoria, mas, alguns estão sendo colocados nas empresas, diz que o Senhor MANUEL da Cruz é a peça fundamental da secretaria, é o cara da caixa preta do sistema, que quando é desligado a chave central do sistema e os ônibus não podem rodar, ele possui acesso a chave e confirma que todos seja

comunidade, Vereadores tratam os assuntos na secretaria com o Senhor Manuel da Cruz Junior.

O Vereador Coletivo Nós pergunta como isso funcionava e o Senhor Paulo Henrique diz que seu Manuel é consultor desde a gestão da Prefeita Conceição Andrade, mas que ele toma conta de todo o sistema de transporte, é ele que determina o sistema. O presidente passa palavra ao Vereador Octávio Soeiro que faz suas considerações iniciais e avalia que o Senhor Manuel da Cruz Junior foi citado pelos convidados nas reuniões da CPI e que fica sem saber se ele é funcionário ou prestador de serviço e pergunta se o Senhor Paulo Henrique tratava os assuntos com ele e pergunta sobre os carros fúnebres que está em cláusula contratual.

O Senhor Paulo Henrique diz que no início sim, tratava com o Senhor Manuel da Cruz Junior, que ele é um manipulador dentro da secretaria e que o sindicato tinha o apoio das empresas para os carros fúnebres antes da licitação, mas que hoje já não tem mais. O Vereador Octávio Soeiro pergunta sobre o transporte alternativo e sua regulamentação. O Senhor Paulo Henrique disse que está em parceria com o Senhor Gabriel para que seja regulamentado e padronizado o transporte alternativo, diz que o sistema não é ruim, não é péssimo, apenas esta entregue em mãos de quem só quer ganhar dinheiro.

O Vereador Coletivo Nós disse que representantes de empresas já disseram que mais de 100 ônibus velhos estão rodando na cidade. O Senhor Paulo Henrique diz que foram entregues agora 86 novos ônibus na gestão Eduardo Braide, dito pelo secretário, entretanto, diz que esses ônibus foram entregues em 2017/2018 e que os selos foram tirados de madrugada na garagem, diz que nos terminais não tem nada daquilo que está previsto no contrato, não tem pessoas para orientação, não há segurança e que os selos foram colocados em ônibus que não possuem condições adequadas para circulação.

O Vereador Octávio Soeiro pergunta como o Sindicato age para fiscalizar o sistema, se o sistema é melhor hoje e se o sindicato fez algum tipo de denúncia. O Senhor Paulo Henrique disse que eles formam comissões para se reunirem com o secretário de transporte, saem na madrugada para fiscalizar os ônibus e as ordens de serviço, que o sistema piorou 100% e que já fizeram várias denúncias ao Ministério Público, sentaram com o Dr. Douglas da Vara de Direito

Difusos sobre a retirada de ônibus no período da noite. O Vereador Octávio Soeiro pergunta se o Senhor Manuel da Cruz Junior se mantém na mesma função. O Senhor Paulo Henrique afirma que ele continua dando as cartas na SMTT.

O Vereador Coletivo Nós diz que o compromisso da CPI é a verdade, que não existe linha de planejamento e que o que se espera é que ela possa ajudar um transporte de qualidade. O Senhor Paulo Henrique diz que as reuniões sobre as 300 permissões para o transporte alternativo e táxis, eram feitas com o Senhor Manuel da Cruz Junior e o Senhor Nilson. Que foram entregues 80 placas ao sindicato dos Taxistas e que o que aconteceu é que essas placas foram vendidas, pede que seja convidado o Senhor André para explicar o porquê ele fazia os julgamentos se ele não possui competência profissional para isso e que estará à disposição pra qualquer esclarecimento.

O presidente informa que será apresentado um grande relatório, com apresentação de propostas para a melhoria do sistema de transporte. O Vereador Octávio Soeiro faz suas considerações finais. O presidente fala do motivo pelo qual começou a ideia da CPI. Não havendo mais nada a tratar, o Presidente declarou a reunião encerrada convocando outra para o dia 15 de fevereiro de 2022 às 14:00 horas.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

4.10 DA 10ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 15 horas do dia 15 de fevereiro de 2022, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os Srs. Vereadores Chico Carvalho, remoto, Astro de Ogum, Vice-Presidente, Álvaro Pires, Coletivo Nós, Vice Relator, Octávio Soeiro, Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo e Nizete Gedeon, Secretária.

O Presidente em exercício, Vereador Astro de Ogum, declara aberta a décima reunião da CPI, informa que o Senhor **MANUEL CRUZ JUNIOR** está remoto e

passa a palavra ao relator, Vereador Álvaro Pires que faz suas considerações iniciais e esclarece que as perguntas não são de cunho pessoal e sim para que se possa fazer um relatório bem fundamentado e pergunta se há condição de atenderem o que é solicitado pelos trabalhadores do transporte coletivo e os empresários, o que se deve fazer para eliminar esse transtorno, essa deficiência no setor.

O Senhor Manuel da Cruz Junior informa que a relação é trabalhista e que a população de São Luís não pode pagar; que está sabendo que não há acordo e que o município prorrogou a ajuda, mas que está havendo uma intransigência entre os sindicatos; que é necessário fazer os cálculos da defasagem e coloca algumas alternativas; diz que é necessário que os sindicatos entrem em um acordo. O relator pergunta qual o prejuízo mensal que o sistema possui. O Senhor Manuel da Cruz Junior informa que até agosto era de R\$ 5 milhões e 800 mil, mas que estão aguardando o término da negociação entre os sindicatos para verem se existe ainda essa defasagem, pois o grande peso na estrutura do sistema é a mão de obra, sem considerar a mão de obra, o prejuízo é de R\$ 1.700.000,00 por mês só com a variação do preço do diesel e dos custos com os ônibus.

O Presidente em exercício, Vereador Astro de Ogum, comunicou que por problemas técnicos, o depoimento do Senhor Manuel da Cruz Junior está comprometido e que o mesmo se prontificou a comparecer pessoalmente a CPI no dia 22 de fevereiro às 14:30 h, o que foi acatado pelos demais membros. O presidente informou que seria ouvido o próximo convidado, o Senhor **CHARLES TEIXEIRA**, Presidente da Cooperativa de Táxi e Transporte Alternativo Área Itaqui Bacanga (COOPERTAIB).

O Vereador pede que o Vereador Coletivo Nós, Vice- relator assumira, pois precisará se ausentar, mas que estará remoto acompanhando a reunião. O presidente passou a palavra ao Vereador Coletivo Nós que inicia seus questionamentos perguntando ao Senhor Charles Teixeira o que ele estava achando da CPI.

O Senhor Charles diz, que antes de responder a essa pergunta esclarece que em 2018 eles deram entrada ao processo pedindo a regularização do transporte alternativo e que ele despachou sim com o Senhor MANUEL da Cruz Júnior e

que no processo ele despachou dentro com carimbo da gerência, respondendo a pergunta feita, ele diz que espera que a CPI trouxesse um resultado positivo, não só ao transporte regular de massa, mas também para trazer a esse setor as demais categorias de maneira efetiva.

O Vereador Coletivo Nós pergunta quais as atuações contrárias do Senhor Manuel da Cruz Junior em relação ao transporte alternativa. O Senhor Charles diz que vai buscar um pouco do histórico de luta que começou em 2011, que foi onde se massificou o transporte alternativo na área do Bacanga e Cidade Operária, esse transporte sempre foi muito perseguido e que assim que Edivaldo Holanda Júnior assumiu como Prefeito, foi editado um decreto que previa a apreensão do transporte alternativo e pagamento de multas exorbitantes, eles buscaram se organizar e dar notoriedade junto a sociedade e começaram as tratativas junto a secretaria de transporte e que o Senhor Manuel da Cruz Junior estava presente em todas as reuniões e sempre se posicionava contrário a regulamentação do transporte alternativo.

O vereador Coletivo Nós pergunta, na opinião deles, quem se beneficia pela não regulamentação de outra modalidade de transporte. O Senhor Charles explica que na gestão do Prefeito Edvaldo Holanda Júnior a gestão era muito endurecida em relação ao transporte alternativo, não querendo regulamentar, quando eles deram entrada ao processo nº 64781/2018 na secretaria, foi dado um primeiro parecer pelo Dr. Petrônio Alves Macedo que era chefe da assessoria jurídica nessa época, comparecer favorável a regulamentação encaminhado ao então secretário Dr. Canindé Barros, posteriormente, quando retornaram acompanhados do advogado da cooperativa, Dr. Cunha, o parecer havia sido substituído pelo da Dra. Maria Carolina Marques de Araújo que indeferia o pleito. Disse que na gestão anterior, eles entendem que nos bastidores, foi percebido certo conluio entre a SMTT e os empresários para que eles não fossem regulamentados. Na gestão atual, eles tiveram uma audiência com o Dr. Claudio Ribeiro onde ele se comprometeu a criar um grupo de trabalho para que fosse estudada a efetivação do transporte alternativo.

Quando o Dr. Diego Baluz assumiu a SMTT, a cooperativa esteve com ele e o mesmo disse de maneira direta que não reconhecia a atividade e nem os pontos fixos dos transportes alternativos. Pede que os Vereadores façam uma

intervenção para que se busque realmente a efetivação do transporte alternativo, que tem um trabalho social na área onde operam, pois são eles que fazem os corujões na área Itaqui Bacanga.

O Vereador Coletivo Nós tece comentários sobre a luta pela regulamentação do transporte alternativo e observa que nem quem é contratado pelo município por uma quantia exorbitante não tem ninguém na pasta que seja especialista na área de Trânsito e transporte e que a pasta tem sido gerenciada por pessoas que não entendem de Trânsito e Transportes.

O Presidente em exercício, Vereador Astro de Ogum diz que a questão do transporte alternativo está parecendo uma série de tv, pois essa luta é antiga e que precisará se ausentar por compromisso assumido. O Vereador Octávio Soeiro assume a presidência da CPI e devolveu a palavra ao Vereador Coletivo Nós para que continue seus questionamentos, que fala que alguns carrinhos ganharam placas vermelhas para rodas e pergunta, quantos carros estão rodando e se na visão da cooperativa esse é o modelo ideal. O Senhor Charles Teixeira esclarece que essas permissões não eram para operar no serviço coletivo e sim como taxistas, diz que na época eles foram à secretaria para requererem direitos as permissões e inicialmente, não foram atendidos, que somente após uma grande manifestação na Praça Deodoro é que elas foram liberadas, a secretaria liberou a relação onde consta as 180 permissões com os números do contrato, data de conclusão do processo.

O Vereador Octávio Soeiro faz algumas considerações, fala da importância da regulamentação do Conselho Permanente do Usuário e Prestadores de Serviço do Transporte Coletivo de São Luís se coloca à disposição para lutar pela regulamentação do transporte alternativo e diz defender a padronização e organização do mesmo, demonstra sua dúvida em relação à gratuidade em relação aos idosos e demais categorias que possuem esse direito.

O Senhor Charles Teixeira diz que a questão da gratuidade não seria problema para eles, entretanto, de maneira técnica, seria necessário modificar a lei 4.328 de 01 de março de 2014, Lei da Gratuidade no seu artigo 11.

O vereador Octávio Soeiro diz ser importante o depoimento do Senhor Charles que vem munido de leis e sugestões e pergunta se o mesmo sabe quantos usuários são transportados diária e mensalmente.

O Senhor Charles Teixeira explica que em questão de volume, é dividido em dois eixos, a área da Cidade Operária e a região do Itaqui Bacanga, nesse eixo, a quantidade de operadores deve somar, em média, 320 na última contagem, divididos no Anel Viário, Vila Embratel, Rua da Paz, atrás da Americana e Rua do Outeiro e mais 150 no Anjo da Guarda, dividido entre a Feira do Anjo da Guarda, entrada do Anjo da Guarda e Hospital Aquiles Lisboa, portanto, uma realidade de 470 veículos e transportam mais de 40 pessoas por veículos diariamente nesses locais. Existindo ainda na Zona Rural II o transporte feito por 7 ou 8 vans entre o Mercado Central e Maruari, próximo a Pedrinhas, que transportam por dia cerca de 1.500 pessoas.

O Vereador Octávio Soeiro faz suas considerações sobre a importância da regulamentação do transporte alternativo e pergunta se existe interação entre os demais eixos do transporte alternativo. O Senhor Charles informa que na área Itaqui Bacanga e com um dos representantes da área da Cidade Operária sim. O Vereador Coletivo Nós pergunta ao Senhor Charles se há alguma questão que não tenha sido apresentada e agradece sua presença.

O Senhor Charles diz ter preocupação com algumas autoridades e que não entendem o posicionamento delas, explica que em 13 de fevereiro de 2018 eles sofriam forte opressão por parte da Secretaria Municipal de Trânsito e buscaram a Secretaria de Segurança do Estado para saber o que estava acontecendo. Pede que a CPI acompanhe o desenrolar do processo junto ao Ministério Público. O Vereador Octávio Soeiro passa a palavra ao Vereador Álvaro Pires que está na plataforma. O Vereador Álvaro Pires diz que o depoimento do Senhor Charles Teixeira é importante para que ele possa fazer seu relatório final. O Senhor Charles agradece as palavras e diz se sentirem acolhidos e apoiados pela CPI e pela Casa.

O Vereador Coletivo Nós faz suas considerações finais e agradece a presença do Senhor Charles. O Vereador Octávio Soeiro faz suas considerações finais. Não havendo mais nada a tratar, o Presidente declarou a reunião encerrada convocando outra para o dia 22 de fevereiro de 2022 às 14:00 horas.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

4.11 DA 11ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 15 horas e 35 minutos do dia 22 de fevereiro de 2022, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os Srs. Vereadores Chico Carvalho, Presidente, Astro de Ogum, Vice-Presidente, Álvaro Pires, relator, Coletivo Nós, Vice Relator, Octávio Soeiro, Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo e Nizete Gedeon, Secretária.

O Presidente inicia a reunião informando que na mesma será ouvido o Senhor **MANUEL CRUZ JUNIOR** e passa a palavra do Vice-Presidente, Vereador Astro de Ogum que inicia questionando o Senhor Manuel da Cruz Junior sobre sua nomeação ocorrida em 1996, sobre os transportes alternativos e se seria ele quem disciplina o transporte na cidade.

O Senhor Manuel da Cruz Junior diz desconhecer essa nomeação e que já pediu a Secretaria Municipal de Administração (SEMAD) e ao *Instituto de Previdência e Assistência do Município* (IPAM) informações da mesma. Sobre o serviço complementar, em seu entendimento seria feito através de vans, mas que seu trabalho técnico e operacional é o transporte coletivo, diz que o em relação ao sistema opcional a lei atual não contempla a gratuidade, mas que na parte técnico se consegue operacionalizar o transporte opcional.

Explica que sua empresa faz apoio operacional e gestão financeira para ser passado a secretaria, e a parte dele é fazer cálculos para que não ocorram conflitos. O Vereador Astro de Ogum diz esperar que as comunidades fossem olhadas com carinho, e pergunta se ele tinha conhecimento do projeto feito em São Paulo, fala da situação de abandono dos terminais e devolve a palavra ao Presidente que passa a palavra ao relator, Vereador Álvaro Pires que inicia seu questionamento perguntando ao Senhor Manuel da Cruz Junior quais as cláusulas de remuneração de equilíbrio financeiro estão sendo cumpridas.

O Senhor Manuel da Cruz Junior afirmou que até a atualização das tarifas ocorrida em 2020, tudo estava equilibrado, coma pandemia, o transporte também sofreu e houve um desarranjo operacional e econômico e que a parte dele é fazer os cálculos e apresentar alternativas, mas que cabe ao gesto

negociar com as concessionárias. O relator lamenta que a única fonte de custeio do transporte coletivo seja a tarifa pública, pois não é justo que o usuário seja o único a custear e pergunta o que se pode fazer para que isso não aconteça. O Senhor Manuel da Cruz Junior diz que existem inúmeras sugestões sobre como resolver, que tem receitas que podem ajudar, mas, que serão a médio e longo prazo.

O Vereador Álvaro Pires faz referência a CIDE que não deixa nenhum percentual no município. Diz que o município tem o custo mensal de 800 mil reais por semana em compras de combustíveis, que seria bom fazer parceria com o Governo do Estado que faz uso dos terminais e do sistema de transporte. Pergunta ao Senhor Manuel da Cruz Junior como é feito o relatório e se é entregue protocolado.

O Senhor Manuel da Cruz Junior explica que os processos de licitação possuem uma fórmula paramétrica, que só é usada quando do aumento da tarifa, essa é a periodicidade, anual. O Vereador Coletivo Nós pede um aparte e pergunta de que planilha de custo se está falando. O Senhor Manuel da Cruz Junior diz que a planilha de custo deve ser utilizada de 4 em 4 anos é o que consta na lei, e o que se faz anualmente é a fórmula paramétrica.

O Vereador Álvaro Pires diz que dentro de cinco meses, já houveram duas greves e que conversou com outros membros da CPI sobre a criação de uma Agência Reguladora de Transporte e a atualização do Polo gerador de transporte e pergunta o que teria motivado a última greve. O Senhor Manuel da Cruz Junior disse que alguma coisa deveria ter sido realizada no mês de agosto quando da revisão prevista no contrato que acabou deixando a população refém do contrato. Que existe um projeto de lei na Câmara Federal que prevê o custeio de parte da gratuidade dada aos idosos maiores de 65 anos pela União.

O relator encerra seus questionamentos. O Presidente passa a palavra ao Vereador Coletivo Nós que faz suas considerações iniciais e pergunta quais os sócios da CONSULT TRANS e quais os profissionais que prestam serviço a ela. O Senhor Manuel da Cruz Junior informou que suas duas filhas são sócias na empresa, que foi constituída em 2000 para prestar assessoramento e que nos seus quadros está o Senhor Francisco Benedito Frota, economista, Rafael Portela, engenheiro e Armando Vieira da Silva, técnico em informática.

O Vereador Coletivo Nós pergunta como a planilha de custo é montada, de quem é a responsabilidade e se o Senhor Manuel da Cruz Junior participou de sua elaboração. O Senhor Manuel da Cruz Junior disse que a estrutura da planilha de custo é montada em sua estrutura pela parte operacional, a composição da frota e o índice econômico do momento, que quem faz são os técnicos da SMTT e que ele participa passando as informações e ajudando nos cálculos.

O Vereador Octávio Soeiro pede um aparte e faz algumas considerações iniciais e pergunta ao Senhor Manuel da Cruz Junior de quanto é o faturamento do sistema e qual o déficit existente hoje. O Senhor Manuel da Cruz Junior diz que o déficit até agosto era de 5 milhões e 800 mil reais e de setembro a dezembro mais 1 milhão e 700 mil reais, totalizando o valor de 7 milhões e 500 mil reais mensal sem o cálculo da mão de obra.

O Vereador Coletivo Nós pergunta se existe algum impacto do DPVAT e da demissão dos cobradores ocorridas em 2020 e 2021 na montagem da planilha de custo do sistema. O Senhor Manuel da Cruz Junior informou que o DPVAT não, pois os ônibus não pagam esse imposto, na planilha tem impacto o que pactuou o TRT nas linhas que poderiam operar sem cobradores.

O Vereador Chico Carvalho pede licença para se ausentar e passa a presidência para o Vereador Astro de Ogum. O Vereador Coletivo Nós pergunta quais os serviços prestados por sua empresa e o Vereador Octávio Soeiro complementa se ele tem competência sobre as infrações e multas. O Senhor Manuel da Cruz Junior responde que dá suporte técnico diário a secretaria, mas, sempre na parte operacional, que implantou as rotinas, mas, que a secretaria tem departamentos e órgãos que fazem a fiscalização e as vistorias.

O Vereador Coletivo Nós explana que na condição de consultor o Senhor Manuel da Cruz Junior atendia lideranças comunitárias, representantes de empresas e atende em nome de secretários de gestões anteriores e atual da SMTT. O Senhor Manuel da Cruz Junior diz que participou junto com os técnicos e gestores das reuniões onde era chamado pelo secretário Canindé Barros, que até 2019 era trazido para a área técnica e nessa área participava para ajudar no estudo. O Presidente Vereador Astro de Ogum pede a galeria para se manter ordeira e faz algumas considerações sobre o senhor Canindé Barros e suas limitações motoras.

O Vereador Coletivo Nós pergunta se a empresa pertencente ao Senhor Manuel da Cruz Junior possui uma estrutura própria. O Senhor Manuel da Cruz Junior informa que sua empresa possui sede própria e que em seu contrato consta a obrigatoriedade de sua presença diária na SMTT. O Vereador Coletivo Nós diz que, em depoimento anterior, o senhor Claudio Ribeiro disse que o Senhor Manuel da Cruz Junior era consultor e que era responsável pelo planejamento de rotas, definição de frotas para a superintendência de planejamento, porém, houveram secretários que colocavam o Senhor na linha de frente, o que era estar na linha de frente, como ele atuava nessa linha de frente representando a SMTT, também disse que vários secretários distorciam a função do Senhor Manuel da Cruz Junior. O Senhor Manuel da Cruz Junior diz que até 2019, quando o secretário era o senhor Canindé Barros existia uma forma e de 2020 houve uma alteração e ele se recolheu, mas a parte de consultoria operacional, mas interna. Na administração do senhor Canindé várias vezes ele o colocava a frente para puxar o assunto para dentro e encontrar soluções. Ele diz que nas administrações do Dr. Canindé é que lhe exigiam mais esse assunto de gestão mais positiva. O Vereador Coletivo Nós cita que na 8ª reunião da CPI, onde foi ouvido o Senhor Paulo Henrique, o mesmo disse que o Senhor Manuel da Cruz Junior para evitar manifestações comunitárias, fazia reuniões onde havia negociação, inclusive com pagamento de propina, para desmobilizar as manifestações, o que ele pode falar sobre isso. O Senhor Manuel da Cruz Junior diz não ser verdadeira essa informação.

O Vereador Coletivo Nós pergunta se o Senhor Manuel da Cruz Junior possui a informação de que 60% dos ônibus novos continuam na garagem. O Senhor Manuel da Cruz Junior diz que não faz parte do contrato dele fiscalizar, que existem órgãos na secretaria que fazem isso, ele não sabe informar a secretaria sim. O Vereador Coletivo Nós diz que, nessa mesma reunião o Senhor Paulo Henrique afirmou que as empresas são notificadas e julgadas, e que funcionários da SMTT chamavam essas empresas e negociavam esses pagamentos, se o Senhor tem conhecimento dessa prática. O Senhor Manuel da Cruz Junior diz não ter conhecimento dessa denúncia, que as rotinas que a empresa dele desenvolveu estão todas registradas na secretaria e as defesas são feitas eletronicamente.

O Vereador Octávio Soeiro faz referência sobre o número de vezes que o seu nome foi citado durante quase 8 reuniões anteriores e como consultor técnico conhecia o sistema, dava suporte e não participou do processo de licitação e que chama a atenção o desconhecimento das duas nomeações, que o Dr. José Luís Medeiros disse ter tratado por diversas vezes com o Senhor Manuel da Cruz Junior. O Senhor Manuel da Cruz Junior disse que não participou da elaboração do processo base que contratou a empresa que iria elaborar o projeto base, após a contratação da empresa é que sua função era dar todas as informações necessárias para que pudessem fazer a licitação. O Vereador Octávio Soeiro e o Senhor Manuel da Cruz Junior falam sobre a cláusula dos ônibus fúnebres.

O Vereador Octávio Soeiro faz referência aos ônibus que rodam nas zonas rurais e o descumprimento do contrato, diz que o que já foi apurado pela CPI serve de subsídio para que se solicite a anulação do contrato existente. O Vereador Coletivo Nós tece alguns comentários e pergunta qual a melhor saída para melhorar o transporte coletivo. O Senhor Manuel da Cruz Junior diz que da CPI já saiu uma sugestão, a regulamentação e implantação do Conselho Permanente dos Usuários e Prestadores de Serviços do Transporte Coletivo de São Luís com participação da Câmara no dia a dia da secretaria e que é necessário um segundo tipo de transporte.

O Vereador Octávio Soeiro faz algumas considerações sobre o Conselho. O Presidente Vereador Astro de Ogum diz que se faz necessário uma visita da CPI a SMTT para que se possam esclarecer alguns pontos. O Presidente em exercício, Vereador Astro de Ogum passa a palavra ao relator para que finalize sua participação. O Vereador Álvaro Pires informa que existe na Câmara Federal um projeto de lei que destina 50% do IPVA seja destinado ao município de origem, e pergunta se o Senhor Manuel da Cruz Junior tem conhecimento deste projeto.

O Senhor Manuel da Cruz Junior diz não saber o valor do IPVA recolhido em São Luís, mas que espera que alguma cota, parte desse valor, seja canalizada para um fundo municipal de transporte, e que são várias coisas que se tem que fazer para uma amortização da tarifa do usuário, o relator devolve a palavra ao Presidente em exercício.

O Vereador Coletivo Nós faz suas considerações finais. Não havendo mais nada a tratar, o Presidente em exercício, Vereador Astro de Ogum declarou a reunião encerrada convocando outra para o dia 08 de março de 2022 às 14:00 horas.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

4.12 DA 12ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 14 horas e 57 minutos do dia 08 de março de 2022, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os Srs. Vereadores Chico Carvalho, Presidente, Astro de Ogum, Vice-Presidente, Álvaro Pires, relator, Coletivo Nós, Vice Relator, Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo e Nizete Gedeon, Secretária.

O Presidente inicia a reunião informando que o primeiro convidado a ser ouvido será o Dr. **MADISON LEONARDO ANDRADE SILVA**, presidente da Central Permanente de Licitação de São Luís na época da licitação, e passa a palavra ao Vice Presidente, Vereador Astro de Ogum que faz suas considerações iniciais, fala da aprovação do projeto quando era presidente da Casa, cita as viagens que foram feitas para São Paulo para discussão do projeto base da licitação, fala sobre a situação atual dos terminais de integração e pergunta se na licitação aconteceu somente com as empresas que já estavam operando na cidade ou se participaram empresas de outros estados e pede que ele fale sobre de quem é a responsabilidade de manutenção dos terminais.

O Senhor Madison Leonardo respondeu que toda licitação tem, em sua premissa básica, que seguir transparência total, é regra da licitação para todo o Brasil, disse que empresas de fora competiram e algumas de São Luís ficaram de fora. Explica sobre os pregoeiros da CPL e explica que eram nomeados para cada licitação um ou três, dependendo do objeto, que foram feitas várias visitas aos órgãos de justiça para conhecimento, mesmo não sendo obrigatório, quanto a questão dos terminais, é matéria de questão judicial, e que a obrigação está no contrato e não sabe porque hoje não está sendo cumprido.

O Vereador Astro de Ogum diz que sua proposta seria de quebra do contrato, que é preciso estar muito atento as coisas e fala sobre o projeto que foi aprovado hoje sobre o transporte alternativo. O Presidente Chico Carvalho diz que o Senhor Madison Leonardo falou sobre vícios e problemas, se ele poderia colaborar explicando quais seriam esses problemas no transporte coletivos.

O Senhor Madison Leonardo fala que após a licitação a troca dos ônibus seria gradativo, não imediata, acredita que a evolução do transporte se iniciou após a licitação, como exemplo a implantação do bilhete único e o CCO, e que não sabe dizer a partir de quando o sistema parou e os problemas continuaram, disse que no contrato existe mecanismos para ajudar no equilíbrio do sistema e também para punir, se mesmo com equilíbrio o contrato não foi respeitado.

O Presidente Vereador Chico Carvalho registrou a presença do Vereador Ribeiro Neto e do ex-deputado José Raimundo, em seguida passou a palavra ao relator, Vereador Álvaro Pires. O Vereador Álvaro Pires inicia informando que o objeto da CPI é exatamente o contrato, fala do depoimento do senhor Andros, pergunta ao convidado qual o seu papel na licitação enquanto Presidente da CPL e qual era o critério para escolha do relator de cada licitação.

O Senhor Madison Leonardo fala que sua função era coordenar os trabalhos, distribuição dos trabalhos para os servidores, nomear pregoeiros para cada licitação, a condução dos trabalhos de licitação eram funções dos membros e orçamento, diz que em 2014, quando ele assumiu, havia 1.190 processos na CPL e possuíam entre 10 a 12 pregoeiros.

Disse que cada presidente do órgão tinha seu próprio modo de trabalhar, que em sua gestão, seu critério para escolha dos pregoeiros, ele sempre dividia equitativa, cada pregoeiro tinha cinco processos, no caso da licitação, por ser um processo mais complexo, foram escolhidos os três que possuíam mais experiência dentro da CPL que eram o Andros, Tiago e o Alexandre, que a seu ver, possuíam maior expertise e experiência no ramo de licitações e também tirou alguns processos de suas responsabilidades e redistribuiu para os demais pregoeiros.

O Vereador Álvaro Pires pergunta qual a opinião do Senhor Madison Leonardo sobre o processo de licitação. O Senhor Madison Leonardo diz que a licitação é um marco para a história de São Luís, que não se pode jogar confetes, pois a

qualidade do transporte caiu, diz que muitos não acreditavam que eles conseguiriam passar por todas as fases necessárias para que a licitação ocorresse, ele disse que vê o interesse das empresas em prestar o serviço, mas, a prefeitura tem a obrigação de manter o equilíbrio econômico financeiro, tem que localizar os problemas e atacar para serem resolvidos.

O Relator fala que a CPI entende que a população não pode ser a única forma de custeio, pois sendo uma área metropolitana, o sistema serve também para municípios vizinhos, diz não acreditar que só aumento da tarifa seria a resolução desse problema e que se deveriam encontrar outras formas de custeio e perguntou quais foram os procedimentos legais para a realização da licitação e quais seriam as suas sugestões para a melhoria do sistema de transporte.

O Senhor Madison Leonardo respondeu que tiveram como primeiro passo a soltura pela SMTT do projeto base para contratação de uma empresa para fazer o estudo completo, foi enviado para a SMTT que enviaria o projeto de licitação para a CPL. Depois foi feita a audiência pública e só depois o projeto base foi encaminhado a CPL, disse que houve reunião na sala VIP da Câmara Municipal para apresentação do projeto aos Vereadores. Diz que em sua opinião o problema não é o contrato e sim sua execução, citou os depoimentos do Senhor Manuel da Cruz Junior e ao ver dele, deve se verificar a execução do contrato. Fala da criação da Agência Reguladora e diz haver alternativas, e também de uma comissão imediata com participação da controladoria. O relator devolve a palavra ao Presidente.

O Presidente passa a palavra ao Vereador Coletivo Nós que faz suas considerações iniciais e fala da presença do Senhor Paulo Henrique em todas as audiências com exceção da que teria acontecido secretamente. O Senhor Madison Leonardo explicou que havia reuniões entre a CPL e a Prefeitura para acompanhamento dos passos do processo de licitação, tanto na CPL, na SMTT quanto na Prefeitura, e que ele não participou de nenhuma reunião na madrugada.

O Vereador Coletivo Nós fala que o SET alegou que o processo apresentava falhas, como a não existência de uma planilha de custo, entre outros problemas apontados e que a Prefeitura alegou na época que as concorrentes de outros

estados ficaram de fora do edital, e pergunta se durante a licitação, a CPL teve acesso à planilha de custo do sistema.

O Senhor Madison Leonardo informa que todos tiveram acesso ao processo completo e a planilha, e acrescenta que os mesmos empresários que contestaram na justiça o certame, apresentaram suas propostas dois dias depois. O Vereador Coletivo Nós disse ainda não ter entendido, e pergunta se os empresários tiveram ou não acesso a planilha de custo.

O Senhor Madison Leonardo diz que todos tiveram acesso, e que toda documentação que eles tiveram acesso é a que está disponibilizada no site da CPL e que quem conduziu o processo foi o Senhor Andros. O Vereador Coletivo Nós fala sobre a audiência pública ocorrida no dia 20 de janeiro, diz que a participação popular foi feita por escrito e pergunta ao Senhor Madison Leonardo o porquê, de em São Luís, a participação dos usuários do sistema não ter respeitado e ter sido feito de forma restrita e se no processo licitatório que foi realizado pela CPL essa audiência pública era um dos passos do processo.

O Senhor Madison Leonardo informou que a audiência pública foi realizada pela Prefeitura e que o órgão responsável era a SMTT e que ele estava presente apenas como ouvinte, pois a audiência é um dispositivo obrigatório, entretanto, a metodologia utilizada era de responsabilidade do órgão gestor interessado.

Explicou que toda licitação se inicia com a solicitação do órgão interessado, e que a CPL atende todos os órgãos do Poder Executivo, são esses órgãos que elaboram, através de seus técnicos, os elementos para o projeto básico, após isso é enviado a CPL que pega os elementos do projeto básico e prepara o edital e ele autoriza a publicação, nomeia o pregoeiro, que será responsável pela licitação, para verificar os documentos e depois de tudo realizado é enviado ao gestor solicitante para a homologação do processo, diz que o papel da CPL, durante a audiência, era conferir o checklist para saber se foram cumpridas todas as etapas obrigatórias.

O Presidente agradece a presença do Senhor Madison Leonardo e cumprimenta a Senhora **JORGELLE MARIA REZENDE MATOS FREITAS**, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de São Luís (SET), em seguida pergunta a ela se existem empresas que ainda estão em débito com seus funcionários. A Sra. Jorgelle informou que ainda existem empresas em débito,

entretanto, elas já estariam resolvendo esse problema. O presidente passa a palavra ao relato, Vereador Álvaro Pires que faz suas considerações iniciais e perguntou quais são os principais desafios que ela tem estando à frente do SET. A Sra. Jorgelle diz que nesse período de um ano a frente do SET, foi enfrentar a pandemia e suas incertezas, que sabe que a pandemia atingiu a todos indistintamente, e que o sistema continuou operando colocando seus trabalhadores na linha de frente. A Sra. Jorgelle apresenta os dados referentes ao mês de janeiro de 2022 para que a CPI possa entender o custo do sistema e entrega aos membros esse relatório detalhado. O relator pergunta quais são as dificuldades para o cumprimento do contrato já que ambos descumprem.

A Sra. Jorgelle diz que todo contrato tem obrigações, entretanto, a prefeitura não está cumprindo o que estaria dificultando e exonerando as empresas. O Vereador Álvaro Pires pergunta quais as providências que poderiam ser tomadas diante dessa situação. A Sra. Jorgelle fala das ajudas emergências que foram feitas e da necessidade das mesmas serem mantidas pela Prefeitura para que o sistema não entre em colapso total.

O Vereador Álvaro Pires faz referência a atualização do §3º da Lei do Polo Gerador de Transporte, atualização que deve ser feito de dois em dois anos, do Fundo Especial Municipal de Transporte e diz que têm que se buscar soluções concretas para a resolução do problema do sistema de transporte.

A Sra. Jorgelle parabeniza o relator por suas sugestões e agradece a CPI. O Presidente, Vereador Chico Carvalho faz registro da presença do Dr. Benedito Mamede Pires, Diretor Jurídico da Federação dos Transportes Coletivo dos Estados do Piauí, Maranhão e Ceará, faz referência ao material entregue pelo SET e agradece a presença da Sra. Jorgelle e seus assessores. Não havendo mais nada a tratar, o Presidente declarou a reunião encerrada.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

4.13 DA 13ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às 14 horas e 57 minutos do dia 15 de março de 2022, no Plenário Simão Estácio da Silveira do Palácio Pedro Neiva de Santana, na Câmara Municipal de São Luís, estabelecida à Rua da Estrela nº 257, Centro, reuniram-se os Srs. Vereadores Chico Carvalho, Presidente, Álvaro Pires, relator, Coletivo Nós, Vice Relator, Dr. Samuel Melo, Procurador Legislativo e Nizete Gedeon, Secretária. O Presidente informa aos membros e demais pessoas presentes à reunião, que a convidada que seria ouvida como colaboradora nessa reunião, a Promotora Lítia Cavalcanti, Promotora de Justiça de Defesa do Consumidor, enviou comunicado avisando que, após ouvir seus assessores foi orientada a não participar desta reunião, pois seria a recebedora do relatório final desta CPI. Não havendo mais nada a tratar, o Presidente declarou a reunião encerrada.

Eu, Nizete Cristina Gedeon, redigi e lavrei a presente Ata, que após ser lida e aprovada será assinada pelo Presidente, pelos demais membros presentes e por mim.

5. ANÁLISE SOBRE A LICITAÇÃO E A CONTRATAÇÃO DOS SERVIÇOS DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DE SÃO LUÍS

5.1 PRINCIPAIS ELEMENTOS DE IDENTIFICAÇÃO DA LICITAÇÃO

Processo Licitatório Nº 13599 / 2016

Objeto: Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo de Passageiros

Modalidade da Licitação: Concorrência Pública

Tipo da licitação: Técnica e Preço

Critério de julgamento: Maior outorga combinado com a Melhor Técnica

Esta CPI realizou uma análise objetiva, clara e técnica, sobre o Processo Licitatório nº 13599/2016, que contém um grande volume, com 13 (treze) dossiês, realizado pela Prefeitura Municipal de São Luís, e que tem como objeto a Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município de São Luís, compreendendo:

- I) a operação e manutenção do serviço de transporte coletivo, mediante a disponibilização de ônibus e outras tecnologias que vierem a ser disponibilizadas;
- II) a implantação, disponibilização e operação do sistema de bilhetagem automática (SBA);
- III) operação, conservação e manutenção de terminais de integração.

A análise tem como base, todo o processo licitatório obtido de forma digital, solicitado por esta CPI, à SMTT, que abrange a fase de licitação e da contratação, partindo-se do Volume I até o Volume XIII.

A licitação foi processada e julgada sob a égide do Art. 175 da Constituição Federal, Lei Federal nº 8.987/1995 – que trata do Regime de Concessão e Permissão da Prestação de Serviços Públicos, Lei Federal nº 8.666/1993 – que disciplina a licitação e os contratos administrativos, Lei Federal nº 12.587/2012

– trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Orgânica do Município de São Luís, Lei nº 3.430/1996, alterada pela Lei Complementar nº 05/2015 – que Regulamenta o Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de São Luís e outros normativos de cunho municipal aplicáveis ao objeto da contratação.

5.2 ANÁLISE DA FASE INTERNA DO PROCESSO LICITATÓRIO

VOLUME I:

O primeiro volume trata da abertura e instauração do processo administrativo licitatório nº 13599/2016, que foi iniciado com o PRD nº 09/2016, com objetivo de CONTRATAR serviços de concessão do transporte público coletivo de passageiros no Município de São Luís.

O referido processo foi instruído inicialmente com cópias do processo da Contratação de Consultoria Técnica de nº 14839/2013, decorrente da Concorrência Pública nº 028/2014, tendo como objeto a Elaboração de Projeto Básico para a Concessão dos Serviços do Sistema de Transporte Público (para disciplinar a forma de operação dos serviços do transporte da Capital) e a elaboração das minutas do Edital de licitação para outorga dos serviços, com prazo inicial de execução dos serviços fixado em 8 (oito) meses, contado a partir da data de assinatura da Ordem de Serviço, no valor inicial de R\$ 3.950.000,00 (três milhões novecentos e cinquenta mil reais), firmada com a empresa SISTRAN Engenharia Ltda.

As peças do processo nº 14839 foram juntadas ao processo do Volume I, e dizem respeito às cópias do Projeto Básico e seus anexos, bem como da Minuta do Edital, do Contrato e das cópias das legislações disciplinadoras do objeto, que serviram de base para a deflagração da licitação e contratação dos serviços de concessão do transporte coletivo de passageiros de São Luís.

Seguiram-se as demais cópias dos seguintes documentos:

- i. Edital de Convocação – Audiência Pública, datado de 21 / 12 / 2015, com data de realização para 20 de janeiro de 2016;
- ii. Parecer jurídico da SMTT sobre a licitação e contratação dos serviços;

- iii. Informação da dotação orçamentaria; despacho encaminhando o processo para a Comissão Permanente de Licitação;
- iv. Autorização da autoridade competente da SMTT para as providências da deflagração da licitação;
- v. Parecer da Assessoria de Procedimentos Licitatórios da Central Permanente de Licitação - CPL;
- vi. Despacho do Presidente da CPL autorizando o procedimento licitatório na modalidade Concorrência Pública e indicando os membros da CPL;
- vii. Cópia do Decreto 47.901, de 23 / 03 / 2016;
- viii. Minuta do Aviso de Publicação da Licitação na Modalidade Concorrência Pública Nº 004 / 2016 - CPL;
- ix. Parecer jurídico da Comissão Permanente de Licitação - CPL sobre a Minuta do Edital de Licitação;
- x. Cópias das seguintes normas:
 - Decreto nº 3.463, de 27/03/1996, que disciplina a homologação de itinerários de linhas semiurbanas; Lei nº 4.305, 04/02/2004, que trata sobre o benefício da meia-passagem;
 - Lei Complementar nº 05, 03/12/2015 que revoga e altera os dispositivos da Lei Complementar 3.430, de 31/01/1996;
 - Decreto nº 47.651, 02/12/2015 que altera o Anexo único do Decreto 30.708, 05/07/2007 que dispõe sobre o Regulamento Operacional do Sistema de Bilhetagem Automática do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros;
 - Decreto nº 47.872, 15/03/2016 do ato que justifica a conveniência e a oportunidade de outorga da concessão da lavra do Secretário da SMTT;
 - Publicação do Aviso de Licitação, 28/03/2016.

O Projeto Básico vem instruído com a síntese da composição dos custos do fluxo de caixa do Sistema de Transporte Coletivo de São Luís, relativo a cada Lote (a partir das fls. 317), contendo ainda:

- ✓ A composição de todos os lotes e o equilíbrio econômico entre os lotes e seus indicadores técnicos;

- ✓ Indicadores de insumos (combustível, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios;
- ✓ Indicadores de insumos operacionais: Despesas com Pessoal (pessoal de operação – motorista, cobrador, fiscal; pessoal de operação) e despesas administrativas;
- ✓ Indicadores de insumos operacionais: custo variável (veículo urbano convencional), custo de mão de obra (veículo urbano convencional) e custo fixo (veículo urbano convencional);
- ✓ Investimento em frota: fator de depreciação e cronograma.

Resultado da análise quanto ao aspecto formal e legal

Não há dúvidas que nesta fase do primeiro Volume do processo, a instrução processual obedeceu aos requisitos da Lei 8.666 / 93, das demais normas acima citadas e, em particular, do Decreto Municipal 28.928, de 09/01/2006 que disciplina os procedimentos internos da licitação no âmbito da Prefeitura Municipal de São Luís.

5.3 ANÁLISE DA FASE EXTERNA DO PROCESSO LICITATÓRIO

VOLUME II a VIII:

As análises foram seguidas nos volumes de II a VIII, no tocante a publicação do Aviso de Licitação, as retiradas dos editais pelas empresas e consócios interessadas no certame, os pedidos de esclarecimentos formalizados pelas empresas (empresas Viação Primor, Scania Latin American, Expresso Rodoviário, Mineira Transporte).

As empresas (Expresso Rodoviário, Rio Anil Transporte, Taguatur e Viação Primor), requereram ajustes no edital e impugnações de itens no Edital. Seguiram-se ainda, as respostas aos pedidos de esclarecimentos elaborados pela CPL, bem como as contrarrazões às impugnações.

Após serem vencidas as etapas acima relacionadas, a Central Permanente de Licitação (PPL) iniciou a fase do recebimento dos Envelopes de Habilitação,

Proposta de Preços e Proposta Técnica, com a consequente abertura e julgamento dos mesmos. Estes foram os principais pontos que julgo merecer esclarecimentos, no tocante aos volumes numerados de II a VIII.

VOLUME IX (IX-1 e IX-2):

O Volume IX, conta na verdade com dois (IX 1 e IX 2), e dá referência ao momento de recebimento e abertura dos credenciamentos, dos Envelopes de Habilitação e das Propostas Técnicas e de Preços. Que restou elencado na Ata de Sessão Pública do Recebimento e Abertura dos Envelopes de Habilitação e das propostas de Preços e Técnicas, ocorridos em 12 de maio de 2016 (fls. 3.638), com a presença da Equipe de Fiscalização do Tribunal de Contas do Estado do Maranhão (TCE/MA), os Auditores Alex Costa Rezende de Melo e Karla Herlanger Lima Barreto.

Nesta data, participaram da licitação, por parte das empresas (consórcio), as seguintes licitantes: Nova Ilha, Upaon-Açu, Leste, Via L3 e Central Consórcio; São Benedito, Viação Primor e Oscar Moreira Araújo Filho. Totalizando 8 (oito) participantes.

Esta fase se processou com o credenciamento das empresas / consórcios, seguida da abertura das propostas de preços e de técnicas, bem como a manifestação das participantes sobre os documentos e propostas de cada uma das licitantes (fls. 3.638 a 3.643), ficando assim registradas, na ata de sessão, as propostas (ou outorga) dos consórcios e das empresas, com seus respectivos preços:

- i. O Consórcio Nova Ilha, não deu proposta ao Lote 1, tendo como interesse os lotes 1, 2 e 3, na qual fez as seguintes propostas. R\$ 3.014.282,00 (Três Milhões, Quatorze Mil e Setecentos e Quarenta e Seis Reais), R\$ 2.666.746,00 (Dois Milhões, Seiscentos e Sessenta e Seis Mil Reais) e R\$ 2.706.002,00 (Dois Milhões, Setecentos e Seis Mil Reais), respectivamente.

- ii. O Consórcio Upaon-Açu não apresentou lances aos lotes 1, 2 e 4, lançado proposta apenas ao **LOTE 3**, no valor de R\$ 2.666.746,000
- iii. O Consórcio Leste, não se interessou pelos lotes 1, 2 e 3, ofertando proposta apenas ao 4, no valor de R\$ 2.706.002,00
- iv. A Empresa São Benedito, ofereceu lance apenas ao **LOTE 3**, no valor de R\$ 1.507.141,00
- v. A Viação Primor, ofertou lances aos lotes:
 - ✓ 1, com R\$ 5.409.821,00, ao
 - ✓ 2 com R\$ 3.014.282.000,00 e
 - ✓ 4, no valor de R\$ 2.706.002,00.
- vi. O Consórcio Via São Luís, apresentou lance apenas ao **LOTE 2**, no valor de R\$ 3.014.282.000,00.
- vii. O Consórcio Central apresentou lance apenas ao **LOTE 1**, no valor de R\$ 2.704.910,00.
- viii. O Consórcio “3”, apresentou lance apenas ao **LOTE 3**, no valor de R\$ 2.666.746,00.

Nessa fase, após as devidas manifestações das licitantes, a Central de Licitação suspendeu a sessão para avaliar as propostas de preços e as propostas técnicas, declarando que o resultado da avaliação dos envelopes seria divulgado em data a ser agendada posteriormente.

No dia 18 de maio de 2016, a Central de Licitação publicou o comunicado, informando aos licitantes que, após a conclusão da análise das propostas comerciais e técnicas, o resultado seria divulgado e que, após a sua divulgação, ficaria aberto o prazo de 5 (cinco) dias para que os interessados / licitantes pudessem interpor e impugnar os recursos nos termos da legislação vigente (fls. 3.672).

No dia 30 de maio de 2016, a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SMTT exarou o Parecer Técnico manifestando-se sobre as Propostas Técnicas e de Preços emitindo uma Nota Técnica a fim de subsidiar a Comissão de Licitação no julgamento da análise das propostas.

Em 31 de maio de 2016, foi realizada a Sessão de Análise e Julgamento das Propostas de Preços e de Técnicas, tendo a Comissão de Licitação exarada a Ata do Resultado do Julgamento das Propostas de Preços e das Propostas Técnicas (fls. 3.789), ficando classificadas as seguintes participantes:

Na primeira colocação de acordo com os critérios da licitação, com 57,19 pontos, ficou o Consórcio Central e na segunda colocação ficou a Viação Primor, com 100 pontos, que foram classificadas para administrar o Lote I.

Para o lote II, foram classificadas as seguintes empresas / consórcios: na primeira posição, com 100 pontos ficou o Consórcio Via SL, A Viação Primor também fez 100 pontos, contudo, de acordo com os critérios da licitação, ficou na segunda posição e a Empresa São Benedito fez 47,10 pontos e ficou na terceira posição.

Com 100 pontos anotados, na primeira posição, o Consórcio Upaon Açú foi classificado para administrar o Lote III.

E ambas com pontuação 100, as empresas Viação Primor e Consórcio Leste, foram classificadas para administrar o lote IV, nas posições de 1º e 2º, respectivamente.

No dia 3 de junho de 2016, a Comissão publicou o resultado do julgamento da licitação, fls. 3.846, no Diário Oficial do Município (DOM), abrindo a fase / prazo para a Interposição de Recursos, para que as licitantes se manifestassem sobre os aspectos técnicos e comerciais das propostas, de conformidade com a legislação aplicáveis à matéria.

Recorreram:

- a) Consórcio Nova Ilha, contra sua desclassificação, por não apresentar garantia, mesmo após a Comissão ter realizado diligência junto ao Banco Central;
- b) Empresa São Benedito;
- c) Consórcio 3 (Trans Oeste e TCM);
- d) Consórcio Leste;
- e) Consórcio Via São Luís;
- f) Viação Primor.

Houve por parte das licitantes recursos administrativos impugnando os recursos umas das outras, bem como interposição das contrarrazões, fase essa que se estendeu até ao Volume X, conforme segue análise em linhas abaixo.

VOLUME X:

No Volume X, continuaram as impugnações dos recursos, bem como as contrarrazões apresentadas pelas licitantes. Às fls. 4.307 às fls. 4.343, foi juntado o parecer técnico emitido pelo Setor Técnico competente da SMTT para subsidiar a Comissão de Licitação na análise das manifestações, dos recursos e das contrarrazões, com fundamentos, não só de cunho jurídico, mas também técnicos para responder às licitantes.

Na data de 28 de junho de 2016, a Comissão de Licitação publicou o comunicado, informando que a Sessão para prosseguimento da licitação se daria em 04 de julho de 2016, e, no mesmo documento, informou ainda que a decisão definitiva seria publicada na referida data, 04 de julho (fls. 4.360).

Ainda na mesma data de 28 de junho de 16, às fls. 4.371 às fls. 4.409, consta a Manifestação da Comissão de Licitação acerca dos Recursos Administrativos, sendo juntado, oportunamente, o Decisório dos Recursos Administrativos referente à Primeira Fase, da lavra do Presidente da Central Permanente de Licitação, datado de 28/06/2016, nos termos do art. 109, §4º da Lei nº 8.666/93 (fls. 4.411 a 4.413), publicada no Diário Oficial do Município em 01 de julho de 2016 (fls. 4.417).

O Consórcio Nova Ilha impetrou Mandado de Segurança contra a decisão que a inabilitou (descredenciou) do certame em face do descumprimento do item garantia, tendo o Juízo da 7ª Vara Civil da Comarca de São Luís concedido liminar em favor da impetrante (fls. 4.422-4.427). Em razão disto, a sessão de prosseguimento da licitação fora remarcada através de Decisão Administrativa emitida pela Comissão de Licitação, com período das 09:00 às 14:00 horas, do dia 04 de julho de 2016.(fls. 4.420).

A sessão marcada para as 14:00, do dia 04/07/16, foi iniciada, contudo foi suspensa pela Comissão de Licitação em face de decisão judicial, na qual a

referida a referida Comissão optou pela aceitação da garantia e análise das propostas do Consórcio Impetrante, ao tempo que solicitou análise técnica por conta do Setor Competente da SMTT (fls. 4.431 a 4.432/4.435).

Às fls. 4.437 veio à juntada da Decisão proferida pelo Tribunal de Justiça cassando a liminar concedida em favor do Consórcio Nova Ilha, datada de 07 de julho de 2016, mantendo a decisão preliminar administrativa da Comissão de Licitação, excluindo o referido Consórcio da disputa do certame licitatório (fls. 4.438 a 4.448), dando prosseguimento à fase da licitação em curso, seguindo no Volume XIII, culminando com o julgamento e adjudicação do objeto da licitação.

VOLUME XIII

Neste volume, seguiu-se a fase da análise dos documentos das licitantes classificadas na primeira fase da licitação, o da HABILITAÇÃO, tendo a Comissão de Licitação emitida decisão conclusiva acerca do Julgamento de Habilitação das participantes, consignada na Ata de Reunião datada de 08 de julho de 2016 (fls. 5.559):

“ADJUDICAR o objeto da licitação ao CONSÓRCIO CENTRAL, para o LOTE 01; CONSÓRCIO VIA SL para o LOTE 02; CONSÓRCIO UPAON-AÇU para o LOTE 03, e VIAÇÃO PRIMOR LTOA para o LOTE 04. Por fim, submetemos o resultado desta licitação a Autoridade Competente do órgão de origem, para homologação, se assim julgar conveniente.”

A referida decisão foi publicada no Diário Oficial do Município, em data de 11 de julho de 2016 (fls. 5.603). Às fls. 5.606 consta o Relatório Conclusivo emitido pela Comissão de Licitação sobre a decisão adjudicatória:

“adjudicar o objeto da licitação na forma que segue:”

- Lote 01: CONSÓRCIO CENTRAL
- Lote 02: CONSÓRCIO VIA SL
- Lote 03: CONSÓRCIO UPAON-AÇÚ
- Lote 04: VIAÇÃO PRIMOR LTDA

Encerrada a competência desta Comissão no presente certame, e atendendo ao disposto na Lei Municipal N.º 5.823/2013, submetemos à consideração da autoridade competente do órgão interessado ao ato de adjudicação exarado nos

termos acima exposto, em todos os seus termos, para efeitos de homologação, desde que reconheça a validade e a legalidade do feito.

Resultado da análise quanto ao aspecto formal da Fase Externa da Licitação: Os atos e procedimentos se processaram de conformidade com as normas da Lei 8.666/93 e das demais normas acima citadas no preâmbulo deste Relatório. O procedimento conduzido pela Central Permanente de Licitação não apresenta, em tese, nenhum indício de ilegalidade ou irregularidade nas etapas e fases da licitação.

5.4 ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES ACERCA DAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS

Após a análise, o que se pode considerar é que as cláusulas contratuais refletem aos termos do Edital de Concessão, estando em consonância com as normas aplicáveis à matéria.

Remuneração da Concessionária:

- ✓ Por serviços extraordinários realizados, no caso de disponibilizar veículos para eventos do Município;
- ✓ Pela tarifa pública;
- ✓ Pela tarifa de remuneração;
- ✓ Eventual subsídio, a ser pago pelo Poder Concedente nos termos do Anexo I do Edital.

Resultado da análise

De acordo com a cláusula XX do Edital, a remuneração dos serviços se processa destas quatro formas acima destacadas, durante a execução do contrato pactuado entre as partes. Condição que foi aceita pelos contratantes, tanto na fase externa da licitação, quanto no aceite das propostas e, por fim, na pactuação do ajuste. Portanto, quanto à forma da remuneração, não há desvios de função,

e atende as formas e critérios usualmente usados no Brasil, principalmente à época da licitação.

Equilíbrio Econômico-financeiro

Hely Lopes Meirelles, in Estudos e Pareceres de Direito Público, Revista dos Tribunais, São Paulo, 1991, v. 11, p. 120/1, in verbis:

“O equilíbrio econômico-financeiro é a relação que as partes estabelecem inicialmente no contrato administrativo, entre os encargos do particular e a retribuição devida pela entidade ou órgão contratante, para a justa remuneração do seu objeto (cf. nosso Licitação e Contrato Administrativo, ob. cito, p. 184)”. A Lei de Concessões, Lei 8.987, de 13.02.1995, também encarece a proteção à equação econômico-financeira e exige-lhe a persistência ao longo da relação instaurada. Com efeito, seu art. 9º, estatui que a tarifa do serviço concedido ‘será preservada pelas regras de revisão’.

As concessões de serviços públicos são avenças de longo prazo. Durante esse prazo, diversas situações podem ocorrer e prejudicar o equilíbrio entre prestação e contraprestação originalmente firmado. Algumas dessas situações são corriqueiras e podem facilmente ser previstas (por exemplo, perda do poder de compra da moeda) e outras situações não podem ser previstas ou, embora possam ser previstas, não podem ter suas consequências mensuradas.

Em qualquer caso, contudo, poderá, ao longo do prazo de uma concessão de serviços públicos, ocorrer uma redução da remuneração a que jaz jus o prestador, por circunstâncias alheias a seu controle, o que, por evidente, pode pôr em risco a continuidade da prestação da atividade.

A remuneração por meio da tarifa e das outras formas de remuneração do concessionário tem como objetivo garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, fixada, portanto, pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas na lei e no contrato. Por isso, o art. 18, VIII da Lei nº 8.789/95, que trata das principais cláusulas do contrato, menciona que deve ser indicado critério de reajuste e revisão das tarifas, para preservar o equilíbrio econômico.

Deste modo, o Edital e o Contrato obedecem às normas aplicáveis sobre o objeto aqui considerado.

Previsão do reajuste contratual

De acordo com o item 3.1 do Edital, a forma de manter o equilíbrio econômico-financeiro da tarifa de remuneração será feito mediante reajuste anual por ato do Poder Executivo, com base na fórmula descrita no item 5.1.1 (Fórmula Paramétrica) e através dos critérios estabelecidos no Anexo I do Edital. (5.1)

Para fins de reajuste será aplicada a fórmula paramétrica, corrigida por um fator de cumprimento anual da meta de implantação de veículos com ar-condicionado. (5.1.1). Para o cálculo do reajuste do valor da remuneração da concessionária, será considerado como mês-base o mês da assinatura do contrato. (5.1.1.1)

Resultado

De acordo com a Lei das Concessões (Lei nº 8.987/1995, art. 9º), a tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

Os reajustes das tarifas – geralmente, em bases anuais – podem dar-se pelo recálculo dos custos de operação dos serviços via planilha de custos e, mais recentemente, pelo uso de fórmulas paramétricas – baseadas em índices gerais ou setoriais de preços. *A utilização de fórmulas paramétricas tem como objetivo simplificar o processo, minorando os esforços administrativos exigidos pelo uso da planilha do Geipot (1995) e suas adaptações. Contudo, o que se pode observar ao longo de todo o processo desde a seu início da operação, é que a fórmula paramétrica NUNCA foi obedecida para se atingir o equilíbrio da tarifa do Sistema de Transporte de Coletivo de São Luís. Ao que indica a decisão científica foi deixada de lado e a decisão política foi à cláusula pétrea.*

Previsão da Revisão contratual

Resultado

A tarifa de remuneração deveria ter sido objeto de REVISÃO ORDINÁRIA, segundo os contratos, a cada 4 (anos), contado a partir da sua vigência, ou seja, em julho e setembro de 2020, com o objetivo de:

- (I) aferir a correção da fórmula paramétrica de reajuste anual em face da realidade da concessionária;
- (II) refletir os ganhos de qualidade e eficiência na prestação dos serviços, conforme apurado pelo Poder Concedente;
- (III) rever os índices de avaliação de desempenho e qualidade da prestação dos serviços;
- (IV) promover de forma ampla a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

Nos casos de modificações nas características operacionais do sistema de transporte público coletivo, geradas por fatos imprevisíveis, áleas econômicas extraordinárias, ou riscos assumidos pelo PODER CONCEDENTE quando de sua repartição contratual, é assegurada a revisão extraordinária da TARIFA DE REMUNERAÇÃO.

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da tarifa de remuneração feita por meio da revisão extraordinária deverá ser acompanhada de relatório técnico que demonstre os impactos das ocorrências e das planilhas de custos. Assim observa o Edital:

“A implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro feito por meio da revisão extraordinária da TARIFA DE REMUNERAÇÃO deverá estar fundamentada em RELATÓRIO TÉCNICO ou LAUDO PERICIAL que demonstre os impactos das ocorrências nas projeções do modelo de negócio apresentado pela Concessionária, em especial”:

- ✓ Variação dos custos oriundos de ganhos de produtividade gerados por fatores externos à CONCESSIONÁRIA;
- ✓ Alteração unilateral imposta pelo PODER CONCEDENTE das condições de execução do CONTRATO, que importe variação de custos ou de receitas, para mais ou para menos”.

Resultado

De acordo com a Lei das Concessões (Lei nº 8.987/1995, art. 9º), a tarifa será fixada “tendo em vista o valor constante da proposta vencedora da licitação”.

Além da própria Constituição Federal, a Lei Federal nº 8.987/95 expressamente determina, em uma série de dispositivos, que a remuneração do concessionário deve ser preservada durante toda a vigência da concessão, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro da relação firmada. É assim que referida norma, entre outros comandos:

- (I) determina que a tarifa deve ser preservada (art. 10, caput);
- (II) protege o concessionário contra impactos de natureza tributária (art. 10, §3º);
- (III) impede sua redução por atos unilaterais do poder concedente (art. 10, §4º); e
- (IV) determina que os editais de licitação e os contratos de concessão devem conter cláusulas sobre critérios de reajuste e revisão (art. 18, inciso VIII, e art. 23, inciso IV).

Nesse diapasão, tem-se, por disposição expressa de lei, que remuneração de um concessionário de serviço deve ser preservada contra qualquer alteração que possa ocorrer ao longo do prazo da concessão, seja uma alteração previsível, seja uma alteração imprevisível (ou previsível, mas com consequências incalculáveis).

Exatamente por isso a lei prevê os conceitos de revisão e reajuste das tarifas devidas ao concessionário, pois que são mecanismos destinados a preservar a remuneração devida ao concessionário em um e em outro caso.

Portanto, as cláusulas e forma do equilíbrio econômico-financeiro estão de acordo com as normas aplicáveis à matéria ora em análise.

DA FISCALIZAÇÃO DOS CONTRATOS

No tocante à fiscalização, os contratos dispõem que a FISCALIZAÇÃO é de forma permanente, realizada pela SMTT, contudo, nem o contrato e nem o Edital,

observaram se a fiscalização seria realizada por servidor, por uma comissão ou por um setor técnico do órgão público.

Resultado

Os contratos se executam da seguinte forma:

- (I) execução física;
- (II) execução financeira;
- (III) fiscalização;
- (IV) liquidação;
- (V) pagamento.

Deste modo, a gestão de um contrato abrange estes cinco aspectos. Sendo assim, quanto à fiscalização do Contrato, o ideal é que o órgão contratante disponha de um Setor de Gestão do Contrato voltado para gerenciar, acompanhar e fiscalizar os contratos administrativos em seus aspectos técnicos e administrativos.

Inexecução total ou parcial do contrato

RESULTADO

De acordo com as regras previstas no edital e nos contratos, a inexecução somente ocorrerá se verificada uma das situações abaixo identificadas:

- i. Estiver prestando serviço de forma inadequada, descumprindo normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- ii. Paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses de casos fortuito ou de força maior;
- iii. Perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço.

Um dos eventos acima acarretará, a critério do Poder concedente a declaração de caducidade da Concessão ou a aplicação das sanções contratuais (14.5.3 do Edital).

As infrações e penalidades previstas no Edital, item 13, aplicada no caso de inadimplemento total ou parcial do contrato.

São elas: advertência, multa, caducidade, suspensão temporária e declaração de inidoneidade.

Principais responsabilidades - Do Poder Concedente / Item 8 do Edital

RESULTADO

De acordo com as regras no edital e contrato estão previstas:

- i. Fiscalização permanentemente por meio da SMTT, o contrato;
- ii. Aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;
- iii. Intervir na prestação dos serviços, nos casos autorizados pelo Edital;
- iv. Homologar reajuste e proceder à revisão ordinária e extraordinária da tarifa de remuneração refletindo-a na tarifa pública, na forma do Edital;
- v. Zelar pela boa qualidade do serviço, apurando e recebendo as queixas dos usuários;
- vi. Cumprir e fazer cumprir as normas regulamentares e contratuais;
- vii. Modificar, unilateralmente, as normas regulamentares para melhor adequação do interesse público, respeitando o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Modificações no Sistema de Transporte Coletivo Municipal, por determinação do Poder Concedente:

- i. Alterações de itinerários;
- ii. Implementação de terminais;
- iii. Acréscimo ou supressão de frotas;
- iv. Acréscimo ou supressão de horários;
- v. Ampliação do número de linhas;
- vi. Implantação de pontos de embarque e desembarque.

5.5 ANÁLISE DO CONTRATO FIRMADO ENTRE A PREFEITURA DE SÃO LUÍS E A EMPRESA SISTRAN

RESULTADO

Visando a Contratação dos Serviços de Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo de Passageiros, a Prefeitura Municipal de São Luís, por meio da SMTT, em caráter preliminar, instaurou o processo administrativo licitatório N° 14839/2013, contratando a empresa de Consultoria SISTRAN para elaborar o Projeto Básico e da Minuta do Edital de licitação para outorga dos serviços.

A licitação de contratação da SISTRAN foi realizada na Modalidade Concorrência Pública de n° 028 / 2014 e, na data de 01 de setembro de 2014, foi firmado o Contrato de Consultoria com prazo inicial de 8 (oito) meses, da data da assinatura da emissão da Ordem de Serviço, no valor de R\$ 3.950.000,00 (Três milhões novecentos e cinquenta mil reais).

De acordo com as informações constantes na Anotação da Responsabilidade Técnica (ART), o prazo previsto para o término dos serviços ficou para 19 de agosto de 2015.

Foram realizados três aditivos ao contrato de consultoria:

- i. **O Primeiro Termo Aditivo** teve como objeto a prorrogação do prazo contratual por mais 08 (oito) meses, datado de 29 de maio de 2015, com início em 01.06.2015, e término em 30.01.2016.
- ii. **O Segundo Termo Aditivo**, datado de 03.12.2015, teve como objeto a alteração de quantitativos no percentual de 24,5% (vinte e quatro ponto cinco por cento), alterando o valor contratual em mais **R\$ 967.750,00 (Novecentos e sessenta e sete mil setecentos e cinquenta reais)**, ficando o valor final do contrato em R\$ **4.917.750,00 (Quatro milhões novecentos e dezessete mil setecentos e cinquenta reais)**, com fundamento no art. 65, “b”, §1° da Lei 8.666/93.

- iii. **O Terceiro Termo Aditivo**, datado de 20.01.2016, teve também como objeto a prorrogação do prazo contratual por mais 08 (oito) meses, com início em 31.01.2016 a 30.09.2016.

As informações sobre o processo da contratação de consultoria para elaboração do projeto básico foram extraídas do Processo 13599/16 (fls. 316), que tem como objeto a Contratação dos Serviços de Concessão.

5.6 DA OCORRÊNCIA DA PRECLUSÃO ADMINISTRATIVA - INOBSERVÂNCIA DO DETERMINADO NO EDITAL - VIOLAÇÃO A VINCULAÇÃO DO EDITAL

Fatos supervenientes observados:

[1] Foi detectado que há vícios gritantes na Licitação e no processo pós-licitação, dentre esses:

- (i) Sindicato da categoria patronal não tem autorização para emitir Atestado de Capacidade Técnica (ACT), pois essa função é prerrogativa do Poder Público.
- (ii) O ranqueamento adotado na licitação como critério de seleção das empresas não tem fundamentação legal;
- (iii) Nos quesitos de exigências pós-licitatórias faltou fiscalização diligente e tempestiva por parte da SMTT e Prefeitura, pois várias empresas contratadas descumpriram compromissos importantes pactuados conforme disposto no Edital e nos respectivos contratos;
- (iv) enfatiza-se a falta de fundamentos técnicos mais consistentes no Edital visando a definição de preços / custos das linhas licitadas; e que este assunto é crucial e exige Análise Técnica muito qualificada e detalhada, lacuna esta que parece persistir há décadas;

[2] A CPI considera importante que o Relatório seja objetivo, visando a apontar evidências sólidas para que o Ministério Público do Maranhão oportunamente possa abrir um processo investigativo mais amplo e aprofundado, para o que procederam as análises sobre os seguintes pontos:

(i) pré-licitação e a realização do certame:

- ✓ análise da licitação em si, dos seus aspectos técnicos;
- ✓ a juridicidade do Edital e de seu Projeto Básico e;
- ✓ seus eventuais vícios de origem.

(ii) pós-licitação:

- ✓ avaliação da qualidade dos serviços (operação) após a licitação;
- ✓ a falta de cumprimento das obrigações das empresas vencedoras;
- ✓ os métodos e procedimentos de fiscalização adotados pela SMTT para checar todos os itens de responsabilidade das empresas de ônibus;
- ✓ níveis e estatísticas de reclamação dos usuários;
- ✓ a funcionalidade e a manutenção dos terminais de integração.

6. DO SISTEMÁTICO DESCUMPRIMENTO DOS CONTRATOS, DAS IRREGULARIDADES NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS E SUAS REPERCUSSÕES ECONÔMICAS E SOCIAIS

Preambularmente, impõe-se destacar que, em geral, a população usuária dos serviços de transporte coletivo, são cidadãos de baixa renda. Nesse contexto, os impactos do transporte urbano sobre a essa faixa da população, podem ser compreendidos de duas formas, indireta e direta. Os impactos indiretos referem-se às externalidades do transporte urbano sobre a competitividade das cidades e seus efeitos sobre a atividade econômica. Altos custos de transporte provocados pelos severos congestionamentos de tráfego, por exemplo, limitam as escolhas de localização das empresas e elevam os custos de produção, o que afeta o emprego e a renda. Os impactos diretos, por sua vez, envolvem o acesso aos serviços e às atividades sociais básicos e às oportunidades de trabalho dos mais pobres.

A inexistência ou a precariedade na oferta dos serviços e as altas tarifas do transporte público, por exemplo, restringem as oportunidades de trabalho dos mais pobres (na procura de emprego ou no deslocamento ao local de trabalho), condicionam as escolhas do local de moradia, e dificultam o acesso aos serviços de saúde, educação e lazer.

Seguindo a análise dos elementos trazidos a esta CPI, facilmente podemos afirmar que o descumprimento dos contratos de concessão, tanto pelo Poder Concedente quanto pelas Concessionárias, é verdade absoluta!

Em São Luís, a prestação dos serviços de transporte coletivo urbano, sofre com diversas irregularidades cometidas, principalmente, na execução dos serviços outorgados, com profundos reflexos econômicos e sociais, gerando grande descontentamento e prejuízos à população de São Luís. Nesse sentido, há de se ter em vista que os contratos firmados outorgaram, por 20 (vinte) anos, um conjunto amplo de atividades, dentre as quais: (i) a operação e manutenção do serviço de transporte coletivo mediante a disponibilização de ônibus, ou outras tecnologias que vierem a ser disponibilizadas; (ii) a implantação da fase 2 –

gestão de frota e operação de sistema de bilhetagem automática, e (iii) a operação, manutenção e conservação de terminais de integração.

Verifica-se, portanto, que em decorrência do processo licitatório realizado pelo Município, os contratos firmados outorgaram às concessionárias, a prestação dos serviços de transporte coletivo urbano, englobando todos os elementos inerentes aos serviços, em seu aspecto operacional e econômico (frota, terminais e bilhetagem automática). A licitação, na prática, deveria estabelecer uma nova concepção do sistema delegando à iniciativa privada toda a gestão de um sistema de serviço público essencial, restando ao Poder Público o exercício das atividades de gestão, regulação e de fiscalização e controle sobre seus aspectos operacionais e econômicos, na salvaguarda dos interesses públicos e sociais envolvidos.

A formatação dessa concessão foi uma decisão tomada em 2011, no bojo de um TAC nº 004/2011, firmado perante a 2ª Promotoria de Justiça Especializada na Defesa do Consumidor da Capital que, considerou a obrigatoriedade legal de realização de certame licitatório para a delegação de serviços públicos, estabeleceu, dentre outras coisas, a deflagração do processo licitatório. Ocorre que na prática, o que se verificou foi que pouco mudou da realidade anterior. A SMTT não fez uso dos instrumentos de gestão do sistema, deixou de cumprir obrigações do contrato pelo próprio Poder Concedente.

Por parte das concessionárias, no sentido de diminuir custos, deixou de cumprir a programação de frota, viagens de itinerários e horários socialmente necessários, garantindo apenas as viagens capazes de maximizar lucros.

Há de se tornar relevante e inimaginável, que mesmo após um processo licitatório extenso e complicado, após a assinatura dos contratos, a vigência das cláusulas contratuais garantindo a fórmula paramétrica como base para a revisão tarifária – nada disso foi cumprido e em setembro 2017 – Não houve realinhamento tarifário, o cálculo realizado pelas concessionárias e pela própria Prefeitura de São Luís apontava para uma tarifa de remuneração no valor de **R\$ 3,07 (Três Reais e sete centavos)**.

Entretanto, a Prefeitura de São Luís descumpriu tal obrigação já no primeiro ano de vigência contratual, protelando para o ano seguinte e prometendo o reajuste conforme previa o contrato, contudo, em janeiro 2018, houve um reajuste de **R\$**

0,20 (vinte centavos), na tarifa pública de **R\$ 2,90 (dois reais e noventa centavos)**, para **R\$ 3,10 (três reais e dez centavos)**. Mas naquele ano, os cálculos da Fórmula Paramétrica, realizados pelas contratadas, com base no item 5º. do contrato de concessão, apontavam que a tarifa de remuneração deveria ser de **R\$ 3,16 (três reais e dezesseis centavos)**, após a análise dos índices da fórmula paramétrica e planilhas constantes no item **DA FÓRMULA PARAMÉTRICA E PLANILHAS DE CÁLCULO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO SISTEMA**, deste Relatório.

6.1 DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO E REVISÃO ORDINÁRIA

A tarifa de remuneração deveria ter sido objeto de REVISÃO ORDINÁRIA, segundo os contratos, a cada 4 (anos), contado a partir da sua vigência, ou seja, em julho e setembro de 2020, com o objetivo de:

- (I) aferir a correção da fórmula paramétrica de reajuste anual em face da realidade da concessionária;
- (II) refletir os ganhos de qualidade e eficiência na prestação dos serviços, conforme apurado pelo Poder Concedente;
- (III) rever os índices de avaliação de desempenho e qualidade da prestação dos serviços;
- (IV) promover de forma ampla a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

Nos casos de modificações nas características operacionais do sistema de transporte público coletivo, geradas por fatos imprevisíveis, áleas econômicas extraordinárias, ou riscos assumidos pelo PODER CONCEDENTE quando de sua repartição contratual, é assegurada a revisão extraordinária da TARIFA DE REMUNERAÇÃO.

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da tarifa de remuneração feita por meio da revisão extraordinária deverá ser acompanhada de relatório técnico que demonstre os impactos das ocorrências e das planilhas de custos. Assim observa o Edital:

“A implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro feito por meio da revisão extraordinária da TARIFA DE REMUNERAÇÃO deverá estar fundamentada em RELATÓRIO TÉCNICO ou LAUDO PERÍCIAL que demonstre os impactos das ocorrências nas projeções do modelo de negócio apresentado pela Concessionária, em especial”:

- ✓ Variação dos custos oriundos de ganhos de produtividade gerados por fatores externos à CONCESSIONÁRIA;
- ✓ Alteração unilateral imposta pelo PODER CONCEDENTE das condições de execução do CONTRATO, que importe variação de custos ou de receitas, para mais ou para menos.

De acordo com a Lei das Concessões (Lei nº 8.987/1995, art. 9º), a tarifa será fixada “tendo em vista o valor constante da proposta vencedora da licitação”.

Além da própria Constituição Federal, a Lei Federal nº 8.987/95 expressamente determina, em uma série de dispositivos, que a remuneração do concessionário deve ser preservada durante toda a vigência da concessão, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro da relação firmada. É assim que referida norma, entre outros comandos:

- (I) determina que a tarifa deve ser preservada (art. 10, caput);
- (II) protege o concessionário contra impactos de natureza tributária (art. 10, §3º);
- (III) impede sua redução por atos unilaterais do poder concedente (art. 10, §4º); e
- (IV) determina que os editais de licitação e os contratos de concessão devem conter cláusulas sobre critérios de reajuste e revisão (art. 18, inciso VIII, e art. 23, inciso IV).

Nesse diapasão, tem-se, por disposição expressa de lei, que remuneração de um concessionário de serviço deve ser preservada contra qualquer alteração que possa ocorrer ao longo do prazo da concessão, seja uma alteração

previsível, seja uma alteração imprevisível (ou previsível, mas com consequências incalculáveis).

Exatamente por isso a lei prevê os conceitos de revisão e reajuste das tarifas devidas ao concessionário, pois que são mecanismos destinados a preservar a remuneração devida ao concessionário em um e em outro caso.

Portanto, as cláusulas e forma do equilíbrio econômico-financeiro estão de acordo com as normas aplicáveis.

No presente caso, apesar de ser regra contratual, o que ficou constatado foi que a referida revisão não foi realizada, sem qualquer razão plausível. Configurando descumprimento de obrigação do Poder Concedente, representado pelo órgão gestor do sistema, no caso a SMTT.

Para o melhor entendimento da revisão tarifária, é fundamental termos em mente que a Lei nº 12.587/12 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, trouxe em seu artigo 8º, que trata da política tarifária, uma das suas principais inovações, que é a definição da Tarifa pública (valor da passagem paga pelo usuário) e Tarifa de remuneração (valor pago ao operador para a prestação do serviço de transporte público coletivo).

Para que seja efetuada a revisão tarifária, buscando uma tarifa justa, é fundamental o monitoramento dos custos dos serviços de transporte público por ônibus, considerando a diversidade das características operacionais e estruturantes da rede de transporte de São Luís.

O Contrato de Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo de São Luís prevê na CLÁUSULA 4 – DA REMUNERAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA e CLÁUSULA 5 – DA MANUTENÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO DO CONTRATO, os parâmetros, a fórmula e periodicidade da revisão das tarifas.

Depreende-se das declarações e documentos apresentados perante esta CPI, que ao longo da vigência contratual, o Poder Concedente descumpriu as regras, por eles estabelecidas, ao conceder reajustes sem a observância dos regramentos contratuais, o que, conforme declaração do Consultor Manuel Cruz, resultou em déficit do sistema, com consequências gravíssimas, principalmente para os usuários.

7 DO NÃO CUMPRIMENTO DA REVISÃO ORDINÁRIA A CADA 4 ANOS

A REVISÃO ORDINÁRIA deveria ter sido realizada, segundo as cláusulas previstas nos contratos, a cada 4 (quatro) anos, contados a partir da sua vigência, ou seja, nos meses de Julho de 2020 (Contrato PRIMOR) e Setembro de 2020 (Contratos Consórcios), com o objetivo de:

- (I) aferir a correção da Fórmula Paramétrica de reajuste anual em face das realidades das concessionárias;
- (II) refletir os ganhos de qualidade e eficiência na prestação dos serviços, conforme apurado pelo Poder Concedente;
- (III) rever os índices de avaliação de desempenho e qualidade da prestação dos serviços;
- (IV) promover de forma ampla a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão.

Nos casos de modificações nas características operacionais do sistema de transporte público coletivo, geradas por fatos imprevisíveis, fatores econômicos extraordinários, ou riscos assumidos pelo PODER CONCEDENTE quando de sua repartição contratual, é assegurada a revisão extraordinária da TARIFA DE REMUNERAÇÃO.

O não cumprimento da Revisão Ordinária, para evidenciar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Coletivo de São Luís, deveria ter sido realizado e acompanhado por relatórios técnicos que demonstrem os impactos das ocorrências e das planilhas de custos, tal como observava o Edital da Licitação.

“A implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro feito por meio da revisão ordinária deverá estar fundamentada em RELATÓRIO TÉCNICO ou LAUDO PERÍCIAL que demonstre os impactos das ocorrências nas projeções do

modelo de negócio apresentado pela Concessionária, em especial”:

Há de se destacar ainda, que a variação dos custos gerados por fatores externos à CONCESSIONÁRIA, que são os insumos para o efetivo funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo, que desde o ano 2016; vem subindo de forma assustadora e sem controle.

Deste modo, o não cumprimento da revisão ordinária desencadeou um série de panes e consecutivos erros em todo o Sistema no Transporte Coletivo Público de São Luís.

Resultado

De acordo com a Lei das Concessões (Lei nº 8.987/1995, art. 9º), a tarifa será fixada “tendo em vista o valor constante da proposta vencedora da licitação”.

Além da própria Constituição Federal, a Lei Federal nº 8.987/95 expressamente determina, em uma série de dispositivos, que a remuneração do concessionário deve ser preservada durante toda a vigência da concessão, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro da relação firmada. É assim que referida norma, entre outros comandos:

- (I) determina que a tarifa deve ser preservada (art. 10, caput);
- (II) protege o concessionário contra impactos de natureza tributária (art. 10, §3º);
- (III) impede sua redução por atos unilaterais do poder concedente (art. 10, §4º); e
- (IV) determina que os editais de licitação e os contratos de concessão devem conter cláusulas sobre critérios de reajuste e revisão (art. 18, inciso VIII, e art. 23, inciso IV).

Nesse diapasão, tem-se, por disposição expressa de lei, que remuneração de um concessionário de serviço deve ser preservada contra qualquer alteração que possa ocorrer ao longo do prazo da concessão, seja uma alteração

previsível, seja uma alteração imprevisível (ou previsível, mas com consequências incalculáveis).

Exatamente por isso a lei prevê os conceitos de revisão e reajuste das tarifas devidas ao concessionário, pois que são mecanismos destinados a preservar a remuneração devida ao concessionário em um e em outro caso.

Portanto, as cláusulas e forma do equilíbrio econômico-financeiro estão de acordo com as normas aplicáveis à matéria ora em análise.

8 DA FÓRMULA PARAMÉTRICA DE CÁLCULO ECONÔMICO-FINANCEIRO E REVISÃO TARIFÁRIA

A formatação dessa concessão foi uma decisão tomada em 2011, no bojo de um TAC nº 004/2011, firmado perante a 2ª Promotoria de Justiça Especializada na Defesa do Consumidor da Capital que, considerou a obrigatoriedade legal de realização de certame licitatório para a delegação de serviços públicos, estabeleceu, dentre outras coisas, a deflagração do processo licitatório. Ocorre que na prática, o que se verificou foi que pouco mudou da realidade anterior. A SMTT não fez uso dos instrumentos de gestão do sistema, deixou de cumprir obrigações do contrato pelo próprio Poder Concedente.

Por parte das concessionárias, no sentido de diminuir custos, deixou de cumprir a programação de frota, viagens de itinerários e horários socialmente necessários, garantindo apenas as viagens capazes de maximizar lucros.

Há de se tornar relevante e inimaginável, que mesmo após um processo licitatório extenso e complicado, após a assinatura dos contratos, a vigência das cláusulas contratuais garantindo a fórmula paramétrica como base para a revisão tarifária – nada disso foi cumprido e em setembro 2017 – Não houve realinhamento tarifário, o cálculo realizado pelas concessionárias e pela própria Prefeitura de São Luís apontava para uma tarifa de remuneração no valor de **R\$ 3,07 (Três Reais e sete centavos)**.

A Prefeitura de São Luís descumpriu o primeiro ano de vigência contratual, protelando para o ano seguinte e prometendo o reajuste conforme previa o contrato, contudo, em janeiro 2018, houve um reajuste de **R\$ 0,20 (vinte centavos)**, na tarifa pública de **R\$ 2,90 (dois reais e noventa centavos)**, para **R\$ 3,10 (três reais e dez centavos)**. Mas naquele ano, os cálculos da Fórmula Paramétrica, realizados pelas contratadas, e com base no item 5º do contrato de concessão, apontavam que a tarifa de remuneração deveria ser de **R\$ 3,16 (três reais e dezesseis centavos)**, após a análise dos índices da fórmula paramétrica e identificaram-se as diferenças abaixo:

- ✓ Na tabela i1 que trata do índice de reajuste da mão de obra, os valores finais do cálculo de mão de obra feitos pela Prefeitura de São Luís estão dando

a variação média de **5,6093%** e nos cálculos feitos pelas concessionárias / SET com base nos salários que constam nas convenções coletivas dos anos de 2017 e 2018, o valor de **6,6067%** subtraindo um valor pelo outro dá a diferença de **0,9974%**. Como mostram os quadros abaixo.

Prefeitura de São Luís:

CÁLCULO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUIS

Memória de Cálculo - i1

set/16					
Mão de Obra	Salário	TK Alimentação	Plano Saúde/Odont	Fator	Total
Motorista	1.650,00	490,00	96,73	2,50	5.591,83
Cobrador	957,00	490,00	96,73	2,50	3.859,33
Fiscais	961,20	490,00	96,73	0,2874	450,62

dez/17					
Mão de Obra	Salário	TK Alimentação	Plano Saúde/Odont	Fator	Total
Motorista	1.750,00	520,00	93,82	2,50	5.909,55
Cobrador	1.015,00	520,00	93,82	2,50	4.072,05
Fiscais	1.041,00	520,00	93,82	0,2874	475,60

Total Remuneração			
Mão de Obra	set/16	dez/17	Variação
Motorista	5.591,83	5.909,55	
Cobrador	3.859,33	4.072,05	
Fiscais	450,62	475,60	
Total	9.901,77	10.457,20	5,6093%

i1 - % Médio de Variação 5,6093%

1 - 5,6093% (cinco inteiros e seis mil e noventa e três décimos de milésimos por cento)

Concessionárias / SET:

CÁLCULO DO SET

Memória de Cálculo - i1

Varição Mão de Obra. Item 5.1.1 do Contrato

set/16					
Mão de Obra	Salário	TK Alimentação	Plano Saúde/Odont	Fator	Total
Motorista	1.650,00	490,00	144,30	2,50	5.710,75
Cobrador	957,00	490,00	144,30	2,50	3.978,25
Fiscais	981,20	490,00	144,30	0,2874	484,29

dez/17					
Mão de Obra	Salário	TK Alimentação	Plano Saúde/Odont	Fator	Total
Motorista	1.750,00	520,00	183,21	2,50	6.083,03
Cobrador	1.015,00	520,00	183,21	2,50	4.245,53
Fiscais	1.041,00	520,00	183,21	0,2874	495,54

Total Remuneração			
Mão de Obra	set/16	dez/17	Varição
Motorista	5.710,75	6.083,03	
Cobrador	3.978,25	4.245,53	
Fiscais	484,29	495,54	
Total	10.153,29	10.824,09	6,6067%
i1 - % Médio de Varição			6,6067%

i1 - 6,6067% (seis inteiros e seis mil e sessenta e sete décimos de milésimos por cento)

- Na tabela i2 que trata da variação do preço do óleo diesel, a prefeitura não apresentou as referências das notas fiscais de diesel de setembro de 2016, ela fez o cálculo com base em valores sem referência, valor esse de **R\$ 2,28078** e as concessionárias, para o mesmo período chegaram ao cálculo com base em duas notas fiscais de diesel uma no valor de **R\$ 2,11500** e **R\$ 2,21093** dando a média de **R\$ 2,16297**.
- Para dezembro de 2017, a Prefeitura de São Luís apresentou uma nota no valor de **R\$ 2,46749** e outra nota não referenciável no valor de **R\$ 2,48210**, chegando à média de **R\$ 2,47437**. Já as concessionárias, para o mesmo período apresentaram Nota Fiscal de **R\$ 2,46749**.

As referidas notas apresentadas pela Prefeitura de São Luís resultam em uma variação média de **8,4880%** e as notas apresentadas pelas empresas resultam em uma variação média de **14,0791%** subtraindo as medias resulta em uma diferença de **5,5911%**.

Prefeitura de São Luís:

Memória de Cálculo - i2

Variação do preço de óleo diesel. Item 5.1.1 do Contrato

set/16							
Item	Fornecedor	Nº Nota Fiscal	Data Emissão	Descrição	Valor Unit.	Peso / Frota Op	Valor Médio
VALOR ÓLEO DIESEL LICITAÇÃO					2,28078		
TOTAL							
PREÇO MÉDIO					2,28078		

dez/17							
Item	Fornecedor	Nº Nota Fiscal	Data Emissão	Descrição	Valor Unit.	Peso / Frota Op	Valor Médio
1	PETRÓLEO SABBA S.A.	270455	28/12/2017	ÓLEO DIESEL BS500	2,46749	484	1,30521
2				ÓLEO DIESEL S10	2,48210	431	1,16916
TOTAL						915	
PREÇO MÉDIO					2,47437		

i2 - % DE VARIAÇÃO DO PREÇO DE ÓLEO DIESEL 8,4880%

i2 - 8,4880% (oito inteiros inteiros e quatro mil oitocentos e oitenta décimos de milésimos por cento)

Concessionárias / SET

Memória de Cálculo - i2

Variação do preço de óleo diesel. Item 5.1.1 do Contrato

set/16							
Item	Fornecedor	Nº Nota Fiscal	Data Emissão	Descrição	Quant.	Valor Unit.	Valor Total
1	ALESAT COMB S.A.	192408	19/09/2016	ÓLEO DIESEL BS500	15.000	2,11500	31.725,00
2	PETRÓLEO SABBA S.A.	223687	01/09/2016	ÓLEO DIESEL BS500	15.000	2,21093	33.163,95
TOTAL					30.000		64.888,95
PREÇO MÉDIO					2,16297		

dez/17							
Item	Fornecedor	Nº Nota Fiscal	Data Emissão	Descrição	Quant.	Valor Unit.	Valor Total
1	PETRÓLEO SABBA S.A.	270545	28/12/2017	ÓLEO DIESEL BS500	15.000	2,46749	37.012,35
TOTAL					15.000		37.012,35
PREÇO MÉDIO					2,46749		

i2 - % DE VARIAÇÃO DO PREÇO DE ÓLEO DIESEL 14,0791%

i2 - 14,08% (quatorze inteiros e oito centésimos por cento)

- Na tabela i3 a Prefeitura de São Luís não apresentou todos os valores do IPA-DI utilizando somente os valores do período de **setembro de**

2016 a setembro de 2017 resultando no valor acumulado de -3,48. As concessionárias fizeram o cálculo com base no período de setembro de 2016 a dezembro de 2017 resultando no valor acumulado de -1,45. A diferença entre valores acumulados é de -2,03.

Prefeitura de São Luís:

Memória de Cálculo - i3

Variação do índice "IPA-DI – Índice de Preços ao Produtor Amplo. Item 5.1.1 do Contrato

Mês	Valores (em %)											
	set/16	out/16	nov/16	dez/16	jan/17	fev/17	mar/17	abr/17	mai/17	jun/17	jul/17	ago/17
	-0,03	0,04	-0,01	1,10	0,34	-0,12	-0,78	-1,96	-1,1	-1,53	-0,67	0,26
Acumulado	-0,03	0,01	0,00	1,10	1,44	1,32	0,53	-1,44	-2,52	-4,01	-4,66	-4,41
Mês	set/17	out/17	nov/17	dez/17								
	0,97											
Acumulado	-3,48											

IPA-DI ACUMULADO NO PERÍODO DE SETEMBRO/2016 À SETEMBRO/2017
i3 = -3,48% (três inteiros e quarenta e oito centésimos por cento negativo)

Concessionárias / SET:

Memória de Cálculo - i3

Variação do índice "IPA-DI – Índice de Preços ao Produtor Amplo. Item 5.1.1 do Contrato

Mês	Valores (em %)											
	set/16	out/16	nov/16	dez/16	jan/17	fev/17	mar/17	abr/17	mai/17	jun/17	jul/17	ago/17
	-0,03	0,04	-0,01	1,10	0,34	-0,12	-0,78	-1,96	-1,1	-1,53	-0,67	0,26
Acumulado	-0,03	0,01	0,00	1,10	1,44	1,32	0,53	-1,44	-2,52	-4,01	-4,66	-4,41
Mês	set/17	out/17	nov/17	dez/17								
	0,97	-0,03	1,06	1,07								
Acumulado	-3,48	-3,51	-2,49	-1,45								

Fonte: http://www.portalbrasil.net/ipa_di.htm (acessado em: 03/10/2019)

IPA-DI ACUMULADO NO PERÍODO DE SETEMBRO/2016 À DEZEMBRO/2017
i3 = -1,45% (um inteiro e quarenta e cinco centésimos por cento negativo)

Na tabela i4 o INPC da Prefeitura de São Luís está igual ao das Concessionárias / SET.

- No fq os valores da Prefeitura de São Luís estão iguais aos das Concessionárias / SET.
- No resultado final do cálculo da Fórmula Paramétrica, os valores apresentados pela Prefeitura de São Luís resultaram em uma tarifa de pública de R\$ 3,10, e nos cálculos apresentados pelas Concessionárias

/ SET. a tarifa de remuneração deveria ser R\$3,16, apontando um prejuízo de R\$ 0,06 (seis centavos) por passagem.

Prefeitura de São Luís:

REAJUSTE DA TARIFA		
FÓRMULA PARAMÉTRICA		
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$		
R - Índice de reajuste a aplicar entre os períodos considerados		
i1 - Variação do reajuste de remuneração de pessoal no Município de São Luis, apurada a partir do dissídio coletivo da categoria.		
i2 - Variação do preço de óleo diesel para grandes consumidores.		
i3 - Variação do índice "IPA-DI - Índice de Preços ao Produtor Amplo - Índice de Preços por Atacado - Disponibilidade Inema - FGV.		
i4 - Variação INPC.		
fq - Para os 10 (dez) primeiros anos da CONCESSÃO, o valor de "fq" é 0 (zero) em caso de não cumprimento da meta, e 1 (um) em caso de cumprimento da meta de implantação de frota com ar condicionado. Após o décimo ano, o valor é igual a 0 (zero).		
i 1 =	5,61%	
i 2 =	8,49%	
i 3 =	-3,48%	
i 4 =	2,54%	
fq =	0,63	
R =	6,868%	
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$		
R = 6,868% (seis inteiros e oitocentos e sessenta e oito milésimos por cento)		
Cálculo do Reajuste da Tarifa Pública		
Valor Atual	% R	Valor Reajustado
R\$ 2,90	6,868%	R\$ 3,10

Concessionárias / SET

REAJUSTE DA TARIFA		
FÓRMULA PARAMÉTRICA		
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$		
R - Índice de reajuste a aplicar entre os períodos considerados		
i1 - Variação do reajuste de remuneração de pessoal no Município de São Luis, apurada a partir do dissídio coletivo da categoria.		
i2 - Variação do preço de óleo diesel para grandes consumidores.		
i3 - Variação do índice "IPA-DI - Índice de Preços ao Produtor Amplo - Índice de Preços por Atacado - Disponibilidade Inema - FGV.		
i4 - Variação INPC.		
fq - Para os 10 (dez) primeiros anos da CONCESSÃO, o valor de "fq" é 0 (zero) em caso de não cumprimento da meta, e 1 (um) em caso de cumprimento da meta de implantação de frota com ar condicionado. Após o décimo ano, o valor é igual a 0 (zero).		
i 1 =	6,61%	
i 2 =	14,08%	
i 3 =	-1,45%	
i 4 =	2,54%	
fq =	0,63	
R =	9,072%	
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$		
R = 9,072% (nove inteiros e setenta e dois milésimos por cento)		
Cálculo do Reajuste da Tarifa de Remuneração		
Valor Atual	% R	Valor Reajustado
R\$ 2,90	9,072%	R\$ 3,16

Há de se destacar que, em setembro de 2018, data base, conforme prevê os Contratos, novamente não houve o reajuste da tarifa, repassando para o mês de janeiro de 2019, na qual houve um reajuste de R\$ 0,30 (trinta centavos) na tarifa pública, passando pra R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos), com dados e cálculos da Prefeitura de São Luís.

Os cálculos realizados pelas Concessionárias / SET, com base no item 5 (Fórmula Paramétrica), do contrato de concessão, apontavam que a tarifa de remuneração deveria ser de **R\$ 3,46** dando uma diferença de R\$0,063 (seis centavos), por passagem.

- Na tabela i1 os valores da mão de obra apresentados pela prefeitura são os mesmos apresentados pelas Concessionárias / SET.
- Na tabela i2 os valores do preço do diesel apresentados pela Prefeitura de São Luís, são os mesmos apresentados pelas Concessionárias / SET.
- O INPC e o IPA-DI também são os mesmos.
- O fq apresentado pela Prefeitura de São Luís é de 0,496 e o fq apresentado pelas Concessionárias é de 1 dando a diferença de 0,504.

Prefeitura de São Luís

REAJUSTE DA TARIFA		
FÓRMULA PARAMÉTRICA		
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$		
<p>R - Índice de reajuste a aplicar entre os períodos considerados i1 - Variação do reajuste de remuneração de pessoal no Município de São Luís, apurada a partir do dissídio coletivo da categoria. i2 - Variação do preço de óleo diesel para grandes consumidores. i3 - Variação do índice "IPA-DI - Índice de Preços ao Produtor Amplo - Índice de Preços por Atacado - Disponibilidade Interna - FGV. i4 - Variação INPC. fq - Para os 10 (dez) primeiros anos da CONCESSÃO, o valor de "fq" é 0 (zero) em caso de não cumprimento da meta, e 1 (um) em caso de cumprimento da meta de implantação de frota com ar condicionado. Após o décimo ano, o valor é igual a 0 (zero).</p>		
i 1 =	6,32%	
i 2 =	12,12%	
i 3 =	8,74%	
i 4 =	3,44%	
fq =	0,496	
R =	9,902%	
<p>$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$ R = 9,902% (onze inteiros e oitocentos e setenta milésimos por cento)</p>		
Cálculo do Reajuste da Tarifa Pública		
Valor Atual	% R	Valor Reajustado
R\$ 3,10	9,902%	R\$ 3,407

Consórcios / SET

REAJUSTE DA TARIFA		
FÓRMULA PARAMÉTRICA		
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$		
<p>R - Índice de reajuste a aplicar entre os períodos considerados i1 - Variação do reajuste de remuneração de pessoal no Município de São Luís, apurada a partir do dissídio coletivo da categoria. i2 - Variação do preço de óleo diesel para grandes consumidores. i3 - Variação do índice "IPA-DI - Índice de Preços ao Produtor Amplo - Índice de Preços por Atacado - Disponibilidade Inerna - FGV. i4 - Variação INPC. fq - Para os 10 (dez) primeiros anos da CONCESSÃO, o valor de "fq" é 0 (zero) em caso de não cumprimento da meta, e 1 (um) em caso de cumprimento da meta de implantação de frota com ar condicionado. Após o décimo ano, o valor é igual a 0 (zero).</p>		
i 1 =	6,32%	
i 2 =	12,12%	
i 3 =	8,74%	
i 4 =	3,44%	
fq =	1	
R =	11,918%	
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$ <p>R = 11,918% (onze inteiros e oitocentos e setenta milésimos por cento)</p>		
Cálculo do Reajuste da Tarifa Pública		
Valor Atual	% R	Valor Reajustado
R\$ 3,10	11,918%	R\$ 3,469

No mês de janeiro de 2020, a Prefeitura de São Luís apontou em seus estudos que a tarifa de remuneração teria um reajuste de **R\$ 0,30 (trinta centavos)**, passando para **R\$ 3,70 (três reais e setenta centavos)**, aplicados pela Prefeitura. Já os cálculos realizados e levantados pelos Consórcios / SET, com base no item 5º do contrato de concessão, apontam que a tarifa de remuneração deveria ser de **R\$ 3,79 (três reais e setenta e nove centavos)**, resultando em uma diferença de **R\$ 0,09 (nove centavos)** por passagem.

- Na tabela i1 que trata do reajuste da mão de obra apresentado pela prefeitura a variação de mão de obra é de 5%, já no estudo apresentado pelos Consórcios / SET, a variação é de 11,62%, pois foi levado em consideração os reajustes que constam nas convenções coletivas de 2018 e 2019.

Prefeitura de São Luís:

FORMULA PARAMÉTRICA				
CÁLCULO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUIS - 2019/2020				
<small>(Período Dezembro de 2018 a Dezembro de 2019) - Tarifa de Remuneração do Sistema</small>				
Memória de Cálculo - i1				
<small>Variação Mão de Obra. Item 5.1.1 do Contrato de Concessão</small>				
dez/18				
Mão de Obra	Salário	TK Alimentação	Plano Saúde ¹	Total
Motorista	1.750,00	520,00	163,21	2.433,21
Cobrador	1.015,00	520,00	163,21	1.698,21
Fiscais	1.041,00	520,00	163,21	1.724,21
dez/19				
Mão de Obra ²	Salário	TK Alimentação	Plano Saúde	Total
Motorista	1.837,50	546,00	171,37	2.554,87
Cobrador	1.065,75	546,00	171,37	1.783,12
Fiscais	1.093,05	546,00	171,37	1.810,42
Total Remuneração				
Mão de Obra	dez/18	dez/19	Variação	
Motorista	2.433,21	2.554,87		
Cobrador	1.698,21	1.783,12		
Fiscais	1.724,21	1.810,42		
Total	5.855,63	6.148,41	5,00%	
i1 - % Médio de Variação				5,00%

i1 - 5% (cinco inteiros, zero centésimos por cento)

Consórcios / SET:

FORMULA PARAMÉTRICA				
CÁLCULO DAS CONCESSIONÁRIAS - 2019/2020				
<small>(Período Dezembro de 2018 a Dezembro de 2019) - Tarifa de Remuneração do Sistema</small>				
Memória de Cálculo - i1				
<small>Variação Mão de Obra. Item 5.1.1 do Contrato de Concessão</small>				
dez/18				
Mão de Obra	Salário	TK Alimentação	Plano Saúde ¹	Total
Motorista	1.750,00	520,00	163,21	2.433,21
Cobrador	1.015,00	520,00	163,21	1.698,21
Fiscais	1.041,00	520,00	163,21	1.724,21
dez/19				
Mão de Obra ²	Salário	TK Alimentação	Plano Saúde	Total
Motorista	1.965,00	584,00	171,37	2.720,37
Cobrador	1.136,00	584,00	171,37	1.891,37
Fiscais	1.169,00	584,00	171,37	1.924,37
Total Remuneração				
Mão de Obra	dez/18	dez/19	Variação	
Motorista	2.433,21	2.720,37		
Cobrador	1.698,21	1.891,37		
Fiscais	1.724,21	1.924,37		
Total	5.855,63	6.536,11	11,62%	
i1 - % Médio de Variação				11,62%

i1 - 11,62% (seis inteiros, vinte e dois centésimos por cento)

- Na tabela i2, os preços do diesel apresentados pela Prefeitura de São Luís são os mesmos apresentados pelos Consórcios / SET.
- Na tabela i3 o IPA-DI apresentado pela Prefeitura é o mesmo apresentado pelos Consórcios / SET.

- Na tabela i4 o INPC apresentado pela Prefeitura de São Luís é o mesmo apresentado pelas Concessionárias / SET.
- O fq apresentado pela Prefeitura de São Luís é o mesmo apresentado pelas Concessionárias / SET.
- No resultado final do cálculo da Fórmula Paramétrica, os cálculos apresentados pela prefeitura resultaram na tarifa publica de R\$3,70 (três reais e setenta centavos) e pelos cálculos apresentados pelas Concessionárias / SET, a tarifa de remuneração deveria ser de R\$3,79 (três reais e setenta e nove centavos), apontando para uma perda de R\$ 0,09 (nove centavos) por passagem.

Prefeitura de São Luís

REAJUSTE DA TARIFA	
FÓRMULA PARAMÉTRICA	
REFERENCIA: Dezembro/2019	
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$	
R - Índice de reajuste a aplicar entre os períodos considerados	
i1 - Variação do reajuste de remuneração de pessoal no Município de São Luís, apurada a partir do dissídio coletivo da categoria.	
i2 - Variação do preço de óleo diesel para grandes consumidores.	
i3 - Variação do índice "IPA-DI - Índice de Preços ao Produtor Amplo - Índice de Preços por Atacado - Disponibilidade Interna - FGV.	
i4 - Variação INPC.	
fq - Fator de qualidade para investimentos feitos na frota com ar condicionado.	
i 1 =	5,00%
i 2 =	4,50990%
i 3 =	9,60%
i 4 =	4,48%
fq =	0,5998
R =	8,106%
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$	
R = 8,106% (oito inteiros, onze milésimos por cento)	
Cálculo do Reajuste da Tarifa Publica	
Valor Atual	R\$ 3,40
% R	8,11%
Valor Reajustado	R\$ 3,68

Consórcios / SET

REAJUSTE DA TARIFA															
FÓRMULA PARAMÉTRICA			REFERENCIA: Dezembro/2019												
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$															
R - Índice de reajuste a aplicar entre os períodos considerados															
i1 - Variação do reajuste de remuneração de pessoal no Município de São Luís, apurada a partir do dissídio coletivo da categoria.															
i2 - Variação do preço de óleo diesel para grandes consumidores.															
i3 - Variação do índice "IPA-DI - Índice de Preços ao Produtor Amplo - Índice de Preços por Atacado - Disponibilidade Interna - FGV.															
i4 - Variação INPC.															
fq - Fator de qualidade para investimentos feitos na frota com ar condicionado.															
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tbody> <tr><td>i 1 =</td><td>11,62%</td></tr> <tr><td>i 2 =</td><td>4,51997%</td></tr> <tr><td>i 3 =</td><td>9,60%</td></tr> <tr><td>i 4 =</td><td>4,48%</td></tr> <tr><td>fq =</td><td>0,5998</td></tr> <tr><td>R =</td><td>11,366%</td></tr> </tbody> </table>		i 1 =	11,62%	i 2 =	4,51997%	i 3 =	9,60%	i 4 =	4,48%	fq =	0,5998	R =	11,366%		
i 1 =	11,62%														
i 2 =	4,51997%														
i 3 =	9,60%														
i 4 =	4,48%														
fq =	0,5998														
R =	11,366%														
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$															
$R = 11,366\%$ (oito inteiros, onze milésimos por cento)															
Cálculo do Reajuste da Tarifa de Remuneração															
		% R	Valor Reajustado												
Valor Atual	R\$ 3,40	11,37%	R\$ 3,79												

No mês de janeiro de 2021, não houve reajuste da tarifa, e de acordo com os números realizados pelos Consórcios / SET, com base no item 5. (paramétrica) do contrato de concessão, apontam que a tarifa de remuneração deveria ser de **R\$ 4,12 (quatro reais e doze centavos)**. E como justificativa de para o não reajuste, a Prefeitura de São Luís, pagou mensalmente, de novembro a dezembro de 2021, referente a subsídio, a importância de **R\$ 2.500.000,00 (dois milhões e quinhentos mil reais)**, e em dezembro de 2021, referente a cartão cidadão, a importância de **R\$ 1.499.832,00 (um milhão, quatrocentos e noventa e nove mil reais)**.

REAJUSTE DA TARIFA															
FÓRMULA PARAMÉTRICA		REAJUSTE EM: JANEIRO/2021													
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$															
R - Índice de reajuste a aplicar entre os períodos considerados															
i1 - Variação do reajuste de remuneração de pessoal no Município de São Luís, apurada a partir do dissídio coletivo da categoria.															
i2 - Variação do preço de óleo diesel para grandes consumidores.															
i3 - Variação do índice "IPA-DI - Índice de Preços ao Produtor Amplo - Índice de Preços por Atacado - Disponibilidade Interna - FGV.															
i4 - Variação INPC.															
fq - Fator de qualidade para investimentos feitos na frota com ar condicionado.															
<table border="1"> <tbody> <tr><td>i 1 =</td><td>0,47%</td></tr> <tr><td>i 2 =</td><td>2,62%</td></tr> <tr><td>i 3 =</td><td>31,73%</td></tr> <tr><td>i 4 =</td><td>5,45%</td></tr> <tr><td>fq =</td><td>1,0000</td></tr> <tr><td>R =</td><td>11,266%</td></tr> </tbody> </table>		i 1 =	0,47%	i 2 =	2,62%	i 3 =	31,73%	i 4 =	5,45%	fq =	1,0000	R =	11,266%	Reajuste MO: Salário Sem Inflação Variação do Diesel (Jan/20 a Dez/20) Variação do IPA-DI (Jan/20 a Dez/20) Variação do INPC (Jan/20 a Dez/20) fq = 100%	
i 1 =	0,47%														
i 2 =	2,62%														
i 3 =	31,73%														
i 4 =	5,45%														
fq =	1,0000														
R =	11,266%														
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$															
R = 11,266% (treze inteiros, setecentos e trinta e nove milésimos por cento)															
Cálculo do Reajuste da Tarifa Pública															
		% R	Valor Reajustado												
Valor Atual	R\$ 3,70	11,266%	R\$ 4,12												

Em fevereiro de 2022, após uma crise descontrolada no sistema, com aumento de insumos derivados do petróleo, reajuste de mão de obra e após paralisações no Sistema de Transporte, houve um reajuste na tarifa pública em **R\$ 0,20 (vinte centavos)**, passando para uma tarifa **R\$ 3,90 (três reais e noventa centavos)**, porém a prefeitura não apresentou dados e muitos menos os cálculos que culminaram para o reajuste da referida tarifa. Nos cálculos realizados dos pelos Consórcios / SET, com base no item 5º do contrato de concessão, apontam que a tarifa de remuneração deveria ser de **R\$ 5,08 (cinco reais e oito centavos)**, resultando em uma diferença de **R\$ 1,18 (um real e dezoito centavos)**, por passagem. Tanto que a Prefeitura de São Luís, nos meses de Janeiro e Fevereiro de 2022, pagou mensalmente aos Consórcios / SET, o subsídio no valor de **R\$ 2.500.000,00 (dois milhões e quinhentos mil reais)**, e pagou mensalmente de Janeiro de 2022 a Abril de 2022 a quantia de R\$1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais), referente ao Cartão Cidadão.

Consórcios / SET:

REAJUSTE DA TARIFA															
FÓRMULA PARAMÉTRICA			REFERENCIA: Janeiro/2022												
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$															
R - Índice de reajuste a aplicar entre os períodos considerados															
i1 - Variação do reajuste de remuneração de pessoal no Município de São Luis, apurada a partir do dissídio coletivo da categoria.															
i2 - Variação do preço de óleo diesel para grandes consumidores.															
i3 - Variação do índice "IPA-DI - Índice de Preços ao Produtor Amplo - Índice de Preços por Atacado - Disponibilidade Inerna - FGV.															
i4 - Variação INPC.															
fq - Fator de qualidade para investimentos feitos na frota com ar condicionado.															
<table border="1" style="margin: auto;"> <tbody> <tr><td style="text-align: center;">i 1 =</td><td style="text-align: center;">14,04%</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">i 2 =</td><td style="text-align: center;">59,20%</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">i 3 =</td><td style="text-align: center;">58,88%</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">i 4 =</td><td style="text-align: center;">16,16%</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">fq =</td><td style="text-align: center;">1,0000</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">R =</td><td style="text-align: center;">37,392%</td></tr> </tbody> </table>				i 1 =	14,04%	i 2 =	59,20%	i 3 =	58,88%	i 4 =	16,16%	fq =	1,0000	R =	37,392%
i 1 =	14,04%														
i 2 =	59,20%														
i 3 =	58,88%														
i 4 =	16,16%														
fq =	1,0000														
R =	37,392%														
$R = [(0,492 \times i1) + (0,238 \times i2) + (0,188 \times i3) + (0,082 \times i4)] + (0,04 \times fq)$															
R = 37,392% (trinta e dois inteiros, zero e cinquenta e três milésimos por cento)															
Cálculo do Reajuste da Tarifa de Remuneração															
		% R	Valor Reajustado												
Valor Atual	R\$ 3,70	37,392%	R\$ 5,08												

9 DA ESTIMATIVA DE ECONOMIA DE CUSTOS DO SISTEMA

Os muitos congestionamentos provocados pelo crescente uso dos automóveis particulares em São Luís, que atualmente concentra uma frota de aproximadamente 500 mil veículos, tem afetado negativamente o desempenho operacional do transporte público de passageiros, aumentando o tempo das viagens e aumentando os custos da operação. Nas vias de São Luís, os ônibus disputam espaço com os automóveis. De acordo com dados obtidos por meios de levantamentos de consultoria especializada, a CONSULT TRANS, contratada pela SMTT, medidas de priorização do transporte coletivo são apontadas como necessárias e urgentes para reverter esta situação.

Os levantamentos apontam a direção que o poder público deve tomar para retirar os ônibus dos congestionamentos, por meio da implantação de faixas exclusivas com uma forma de priorização rápida, barata e gerando economia ao sistema de transporte coletivo.

De acordo com o estudo/levantamento, as faixas exclusivas para o transporte coletivo reduzem o impacto das externalidades promovidas pelo tráfego geral, proporcionando um ganho de velocidade; proporcionando pontualidade na programação das viagens – gerando a confiabilidade do usuário – e redução dos custos operacionais – que pesam nas planilhas de custos do sistema. Acentua-se a este estudo preliminar da CONSULT TRANS, o fato de que avaliar o benefício da implantação das faixas exclusivas para o transporte coletivo de São Luís ultrapassa uma análise de seus resultados imediatos e atinge-se o benefício da reserva de espaço público destinado a um modal que transporta com racionalidade significativa grande parcela da população de habitantes da Ilha do Maranhão, tanto ao sistema urbano, quanto ao semiurbano.

Sabendo-se deste estudo/levantamento, a Prefeitura Municipal de São Luís iniciou a implantação de um programa de faixas exclusivas a fim de melhorar a qualidade do transporte público ofertado, contudo, devido à urgência e caos no transporte, a medida foi adotada sem um debate específico sobre os impactos positivos e negativos inerentes a este tipo de intervenção. Deste modo, a realidade demonstrou que os resultados esperados, não foram atingidos.

Sem a divulgação de dados concretos, a medida foi recebida com descrédito e desconfiança por parte da população e empresariado local. Deste modo, é necessário um estudo mais aprofundado, a fim de reavaliar de forma direta e objetiva os resultados da implantação das faixas exclusivas, com relação especificamente a variação de velocidade média, consumo de combustíveis, a partir de estudos de casos.

Há de se destacar também o impacto ambiental, haja vista que com a implantação de Faixas Exclusivas haverá a redução do consumo de combustível e emissão de poluentes, provenientes dos ganhos de velocidade média dos ônibus. Tais resultados devem ser conhecidos por gestores públicos a fim de motivar a adoção de políticas públicas coerentes com os princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (Lei Federal nº 12.587/12). Também devem atingir a sociedade como um todo de forma a enriquecer o debate público sobre mobilidade urbana e meio ambiente.

Ainda de acordo com os estudos/levantamentos da CONSULT TRANS da SMTT, a estimativa de economia ao Sistema de Transporte Coletivo de São Luís foi realizada por meio dos tempos de viagens de cada linha monitorada pelo sistema do Centro de Controle de Operações (CCO) e da M2M, em diversos níveis de aumento de velocidade. Adotou-se o aumento mínimo de 5,00% (cinco por cento), que é extremamente conservador em nível de execução, mesmo assim, a redução estimada foi de **R\$ 1.203.558,45 (Hum Milhão, Duzentos e Três Mil, Quinhentos e Cinquenta e oito reais e quarenta e cinco centavos)**.

O estudo/levantamento conclui que é necessário que a SMTT e a Prefeitura de São Luís, realizem a implantação de corredores exclusivos ao transporte público coletivo de São Luís. Ratifica ainda que os corredores deverão ter pistas preferenciais, fiscalizadas por videomonitoramento e semáforos inteligentes que se comuniquem com os validadores dos ônibus.

10 DO DETALHAMENTO FINANCEIRO, NOTAS FISCAIS RECEBIDAS E DETALHAMENTO DA FROTA

O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de São Luís (SET), entidade sindical empresarial, inscrita no CNPJ: 05.750.146/0001-78, sediada à Rua Barão de Bagé, 11, Apicum, Centro, CEP: 65.025-840, São Luís, Capital do Maranhão. Veio por meio de sua presidente **Jorgelle Maria Rezende Matos Freitas**, encaminhar, em resposta a diligência e pedido via ofício do Relator da CPI, vereador **Álvaro Pires**, documentação com o (I) Demonstrativo detalhado do Faturamento Total e específico das Concessionárias por todo o período da Licitação; (II) Planilhas de custos do Sistema de Transporte Coletivo de São Luís, por concessionárias; (III) Relação da Frota, com número de placas, chassis e idade dos veículos.

Todo este acervo documental, consta no Anexo 1 – Item “a” Anexo 2 – Item “b”, Anexo 2.1.1 – Notas Fiscais do Consórcio Central; Anexo 2.1.2 Notas Fiscais do Consórcio VIA SL; Anexo 2.1.3 Notas Fiscais do Consórcio UPAON-AÇÚ e Anexo 2.1.4 Notas Fiscais da Empresa PRIMOR.

11 DA TARIFA DE REMUNERAÇÃO

Para se compreender a política tarifária é necessário ser entendida como o conjunto de decisões do Poder Público no estabelecimento de uma estrutura tarifária para o transporte público coletivo, incluindo a definição dos preços, estratégia de cobrança e opções de pagamento, com base em objetivos econômicos, financeiros, sociais e ambientais, em convergência com ações condizentes à política de mobilidade urbana.

A Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. Neste cenário, a política tarifária é vista como instrumento de ocupação equilibrada da cidade, na medida em que favorece ou restringe o acesso dos cidadãos ao uso de bens e serviços locais.

A Lei inova, quando trata da regulação econômica, pois prevê que a tarifa de remuneração da prestação de serviço decorra do processo licitatório. Desta forma, que a tarifa de remuneração, não necessariamente deve ser igual à tarifa pública, cobrada dos usuários.

Em seu artigo 9º o citado diploma legal preceitua:

“Art. 9º - O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, **sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.**

§ 1º - A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º - O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º - A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4º - A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

§ 5º - Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extras tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º - Na ocorrência de superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º - Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º - Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º - Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

Segundo a Agência Nacional de Transporte Público - ANTP (2017), a política tarifária estabelece as muitas modalidades de preços aos usuários, as formas de pagamento, os descontos, eventuais benefícios e vantagens, bem como, os respectivos beneficiários. Deste modo é necessário compreender a diferença entre as tarifas pública e a TARIFA DE REMUNERAÇÃO. Segundo a Agência, a primeira corresponde ao valor do preço público instituído por ato específico do

poder público outorgante (Prefeitura de São Luís), e cobrado ao usuário pelo uso do transporte público. A segunda corresponde ao custo do serviço prestado, por passageiro registrado, pagante ou equivalente, também chamada de tarifa técnica, que são obtidas por meio da Planilha Paramétrica.

Ao influenciar as decisões diárias da população, em termos de (a) qual modo utilizar, (b) onde realizar atividades, (c) onde morar, entre outras, a política tarifária impacta não somente a mobilidade urbana, mas também o desenvolvimento urbano, o desenvolvimento econômico, além de muitos outros aspectos da vida dos habitantes nas cidades.

Já a Lei Nº 12.587/12, que dispõe sobre a Política de Mobilidade Urbana estabelece claramente a diferença entre Tarifa Pública (paga pelo usuário) e a Tarifa de Remuneração (paga pelo Poder Concedente), do transporte coletivo, na qual afirma claramente que, se a tarifa paga pelos usuários não for suficiente para cobrir com os custos da operação, pode ser necessário utilizar recursos públicos, na forma de subsídio, para financiar a diferença.

A política tarifária no Brasil é um tema que recebe muita atenção da população, dos meios de comunicação e do Poder Público. Aumento no preço das tarifas públicas (pagas pelos usuários) são alvo de manifestações, críticas e muitas vezes levam o gestor público à desgraça política, chegando a ter impacto direto na avaliação dos mesmos. Nos últimos anos, este assunto entrou em forte pauta, principalmente, no ano de 2013, no mês de junho, na qual o aumento nos preços dos insumos vinculados ao petróleo, desencadeou manifestações populares em todo país, este movimento foi conhecido por “Manifestações dos 20 centavos” que chegaram a atingir mais de 400 cidades. Naquela ocasião, houve um congelamento das tarifas em várias capitais brasileiras e questionamentos sobre a metodologia utilizada para o cálculo da tarifa.

Com o crescimento da desconfiança no transporte coletivo público e dos grandes congestionamentos nas principais cidades brasileiras, tem-se buscado garantir formas de estimular os usuários a continuarem neste tipo de transporte, e até mesmo atrair usuários que trocaram para o transporte, por meio outros meios individuais. Para ser competitivos, os sistemas de transporte público coletivo necessitam de melhorias em diversos atributos que influenciam o usuário a permanecer nesta modalidade. A confiança no transporte coletivo público requer

uma série de fatores, tais como: a escolha do modo de transporte (modais), o tempo de viagem, disponibilidade a qualquer horário, confiabilidade, conforto, segurança, custo acessível. Entendendo este cenário, o Poder Público precisa garantir, por um lado, o aumento da qualidade dos serviços oferecidos, reduzindo os tempos de viagem, tempo de espera, melhor informação aos usuários e adotando frotas que ofereçam maior conforto, e talvez a equação mais difícil - não elevar o valor das tarifas de remuneração dos operadores.

Para se garantir um sistema eficiente em São Luís é necessário buscar definir uma política tarifária que possa contribuir para a atração e fidelização dos usuários. Uma das formas de melhorar a qualidade de um sistema de ônibus é aumentando a oferta de serviços, com o objetivo de reduzir o tempo de espera e aumentar a confiabilidade. Ao mesmo tempo, ao aumentar frequência dos ônibus, por meio de outro tamanho de veículo e com faixas exclusivas é possível reduzir a ocupação dos veículos e aumentar o conforto dos passageiros. No entanto, é necessário estabelecer mecanismos de regulação dos contratos em que permitam ao Poder Público garantir e fazer garantir cláusulas contratuais, realizando periodicamente o monitoramento e fiscalização do cumprimento dos serviços programados e dos níveis de qualidade estabelecidos nos contratos e regulamento do transporte. Como resultado, em curto prazo, pode haver um aumento do custo de operação por passageiro, mas o novo padrão de qualidade pode ajudar a trazer mais usuários para o transporte público coletivo. Para aumentar a oferta de serviços e ao mesmo tempo minimizar o aumento dos custos, é necessário tornar a frota do sistema mais eficiente. Em primeiro lugar, **aumentar a velocidade média dos veículos e reduzir a exposição a congestionamentos, por exemplo, através de corredores exclusivos**, os ônibus conseguem fazer mais viagens por dia, sendo possível aumentar a oferta para uma mesma frota, com a mesma quantidade de mão de obra. Ainda, os corredores permitem aumentar a regularidade e confiabilidade do sistema.

Adicionalmente, existe a possibilidade de otimizar a operação e não elevando a tarifa de remuneração, ajustando a oferta dos serviços, proporcionando serviços diretos onde existe demanda, ou criando serviços troncais e alimentadores para atender melhor regiões com baixas frequências de serviços diretos. É possível, inclusive, ter tamanhos de ônibus diferentes em cada tipo de serviço, para

otimizar o custo de operação. Nestes casos, o que se busca é aumentar a oferta para uma mesma tarifa de remuneração ou reduzir o custo e a tarifa pública para atrair usuários. Muitas cidades caminharam em direção a sistemas de bilhetagem eletrônica inteligentes, em sua maioria através de chips, reconhecimento facial sem contato, que permitem mais facilmente imprimir políticas tarifárias com descontos aos usuários, diminuindo possíveis fraudes e proporcionando transferência entre linhas de ônibus de acordo com um conjunto de regras. Antes da implantação destas tecnologias, as integrações, em geral, eram realizadas apenas em terminais fechados.

A realidade do Sistema de Transporte Coletivo de São Luís, historicamente, tem com única fonte de custeio, o usuário, ou seja, a remuneração dos serviços é eminentemente tarifária.

Somente, a partir de novembro/2021, que o Poder Concedente passou a pagar subsídio, sob a denominação de auxílio emergencial, da ordem de R\$ 4.000.000,00 (quatro milhões de reais), para fazer frente aos custos do sistema de transportes.

Porém, documentos apresentados a esta Comissão demonstram a existência de déficit tarifário.

O que nos leva à constatação patente de que há um severo, grave e insustentável desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de Concessão para Prestação de serviços de Transporte Coletivo Urbano no Município de São Luís pela CONSULT TRANS e pela própria SMTT. A tarifa de remuneração praticada pelo Município de São Luís, desde o primeiro ano de vigência contratual, não guarda a mínima sintonia com custos do sistema, sendo uma realidade que no período pandêmico e principalmente pela política de preços dos combustíveis praticada pelo Governo Federal, a situação se agrava diariamente. Tal situação reclama que o Poder Concedente, no caso o Município de São Luís, efetive a revisão da Tarifa de Remuneração no sentido de restabelecer a equação financeira dessa remuneração do serviço, em face do iminente e calamitoso esgotamento da manutenção do serviço de transporte, que foi licitado, contratado com os Consórcios vencedores. Exigindo-se das concessionárias metas de eficiência e qualidade dos serviços.

12 DOS REPRESENTANTES LEGAIS DOS CONSÓRCIOS E VIAÇÃO PRIMOR

Os quatro contratos em vigência por meio dos processos licitatórios realizados pela Prefeitura de São Luís (Poder Concedente), abaixo elencados, tem como representantes legais, os Srs. **ROMEU AGUIAR CARVALHO, CPF: 083.905.096-87**, representando a Viação Primor, por meio do **Contrato nº 017 / 2016 - Processo nº 050.13599/2016** – Concorrência Pública 04/2016; **JOÃO LUÍS REZENDE MATOS, CPF: 450.323.003-49**, representando o Consórcio Upaon-Açu, por meio do **Contrato nº 018/2016 - Processo nº 050.13599/2016** Concorrência Pública 04/2016; **JOSÉ MEDEIROS, CPF: 050.233.003-15**, representando o Consórcio Central, por meio do **Contrato nº 019/2016 - Processo nº 050.13599/2016** Concorrência Pública nº 004/2016 e **EULER DE CARVALHO DUARTE, CPF: 056.146.786-20**, representando o Consórcio Via SL, por meio do **Contrato Nº 020/2016) Processo nº 050.13599/2016** - Concorrência Pública nº 004/2016.

12.1 DA VIAÇÃO PRIMOR

VIAÇÃO PRIMOR LTDA, inscrita no CNPJ (MF) sob o nº 06.291.900/0001-11, com data de abertura em 05/08/1969, situada à Avenida, Daniel de La Touche, nº 1500, Cohama, São Luís-MA, CEP: 65.074-115, Representada por um grupo societário que tem como diretor representante, o Senhor, ROMEU AGUIAR CARVALHO, CPF: 083.905.096-87, residente e domiciliado em São Luís, nesta Capital, estado do Maranhão.

12.2 DO CONSÓRCIO UPAON AÇU

CONSÓRCIO UPAON-AÇÚ, inscrito no CNPJ (MF) sob o nº 26.066.428/0001-20, com data de abertura em 03/08/2016, situado à Rua das Macaúbas, nº 18, Quadra 51, Jardim São Francisco, São Luís-MA, CEP: 65.076-180, Representado por um grupo societário consorciado, a saber: VIPER

TRANSPORTE E TURISMO LTDA; PATROL TRANSPORTE CONSTRUCAO E TERRAPLENAGEM LTDA; VIAÇÃO AROEIRAS LTDA; EXPRESSO RIO NEGRO LTDA; AUTOVIARIA MATOS LTDA; SETA TRANSPORTES LTDA; PLANETA TRANSPORTES LTDA; SPEED CAR LOCAÇÃO E TURISMO EIRELI e JORGELLE MARIA REZENDE MATOS FREITAS, todas representadas pelo Senhor JOÃO LUÍS REZENDE MATOS, CPF: 450.323.003-49, residente e domiciliado em São Luís, nesta Capital, São Luís do Maranhão, quando da assinatura do contrato, em 2016.

12.3 DO CONSÓRCIO CENTRAL

CONSÓRCIO CENTRAL, inscrito no CNPJ: 26.066.439/0001-00, com data de abertura em 30/08/2016, situado à Avenida Senador Vitorino Freire, SN, Centro, São Luís, MA, CEP: 65.010-655, representado por um grupo societário consorciado, a saber: RIO ANIL TRANSPORTE E LOGÍSTICA LTDA; MEDS PARTICIPACOES LTDA e LARISSA NASCIMENTO MEDEIROS, todas representadas pelo Senhor JOSÉ MEDEIROS, CPF (MF) nº 050.233.003-15, residente e domiciliado em São Luís, Capital do Maranhão.

12.4 DO CONSÓRCIO VIA SL

CONSÓRCIO VIA SL, inscrito no CNPJ (MF) sob o nº 25.970.355/0001-34, com data de abertura em 17/08/2016, situado na Estrada da Maioba, 2000, Bairro da Forquilha, São Luís, MA, CEP: 65.054-040, representado por um grupo societário consorciado, a saber: TRANSPORTE URBANO SÃO MIGUEL DE UBERLÂNDIA LTDA; EXPRESSO REI DE FRANÇA LTDA, todas representadas pelo Senhor EULER DE CARVALHO DUARTE, CPF (MF) nº 056.146.786-20, residente e domiciliado em São Luís, Capital do Maranhão.

13 CONCLUSÃO

Após exaustiva análise do acervo coletado nas reuniões e oitivas desta Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), diligências às empresas, Sindicato das Empresas do Transporte Coletivo de Passageiros de São Luís (SET), Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT), e que, de forma isenta, imparcial e transparente promoveu investigações, tendo em vista que a presente CPI tem poderes de investigação próprias das autoridades judiciais, além de outros previstos nos regimentos das respectivas Casas, para a apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, como neste caso, encaminhadas ao Ministério Público do Maranhão, para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores

Concluímos pela adoção de forma imediata, por parte da Prefeitura Municipal de São Luís, mormente pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT), e no que couber, por parte da Mesa Diretora da Câmara Municipal, solidariamente, das seguintes ações, atos e providências visando melhorias efetivas e duradouras para aumento da segurança, conforto, acessibilidade, sustentabilidade e da qualidade do sistema de transporte coletivo e do trânsito no Município de São Luís:

- I. Criação e estruturação, com a máxima urgência, de um departamento, ou órgão específico para a fiscalização, análise, processamento e julgamento dos processos administrativos em primeira e segunda instância, de forma célere e imparcial, que obedeçam aos princípios legais e constitucionais atinentes ao devido processo;
- II. A imediata fiscalização de todo o Sistema de Transporte Coletivo da Capital, seja de fato, exercida pelo poder público municipal, a competência com o pessoal, com conhecimento técnico em visando possibilitar maior eficácia à fiscalização.
- III. Instrução, capacitação, aprimoramento e reciclagem frequente do conhecimento técnico dos agentes fiscalizadores, para que sejam

capazes de acompanhar as mudanças frequentes da legislação, proporcionando uma atuação com maior eficácia e primazia.

- IV. Contratação e formação de pessoal para fiscalização de trânsito e transporte para que atenda a proporção indicada pelo Departamento Nacional de Trânsito;
- V. Adequar e tornar mais clara a metodologia de cálculo da idade média dos veículos do transporte coletivo, aplicando somente o que determina a Lei nº 3.430/1996, ou seja, que seja considerada a idade do veículo no máximo 10 (anos), para os convencionais e 12 (anos) articulados.
- VI. Que as reposições dos veículos da frota sejam feitas com veículos zero quilômetro a fim de garantir a renovação da frota e conseqüente melhoria na prestação de serviços;
- VII. A realização de uma política de inclusão social no transporte público coletivo do município em favor das pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida (idosos, obesos e grávidas) com a implementação de condições de acessibilidade nas paradas de ônibus em toda a São Luís.
- VIII. Estabelecer diretrizes e fiscalizar a sistemática dos cursos de treinamento e reciclagem oferecidos pelas empresas e concessionárias aos seus funcionários, principalmente os cursos de relacionamento com o público usuário do transporte; definindo quais cursos devem ser ministrados, carga horária mínima, periodicidade a que os colaboradores devam ser submetidos à aprendizagem, devendo, inclusive, exigir a comprovação por parte das concessionárias da efetivação dos treinamentos para admissão e reciclagem dos funcionários;
- IX. Estabelecer um abrangente programa de educação de trânsito e de incentivo ao uso do transporte coletivo, de bicicletas e ciclovias, de calçadas acessíveis, de veículos elétricos visando ao desenvolvimento sustentável de São Luís;
- X. Que a Prefeitura São Luís realize e execute de forma imediata, serviços e obras de pavimentação de alta resistência nos pontos de parada e em todos (100%) os corredores e itinerários das linhas de ônibus dentro dos bairros, comunidades e demais localidades de São Luís.
- XI. Que sejam consideradas todas as medidas indicadas

- XII. Que a Prefeitura de São Luís disponibilize de forma clara, no Portal da Transparência e em sites de propriedade do Executivo Municipal e da SMTT, informações objetivas e documentos de fácil acesso sobre (i) os investimentos públicos com subsídios e demais gastos com o sistema de transporte coletivo e (ii) todos os documentos e informações de textos, áudios, fotos e vídeos relacionados aos trabalhos da CPI-TC, o que deve ser feito pela Câmara Municipal de igual modo, em atendimento à LAI – Lei de Acesso à Informação nº 12.527/2011;
- XIII. Que a Mesa Diretora da Câmara Municipal faça a remessa protocolar do presente relatório e seus anexos ao Ministério Público do Estado do Maranhão, para adoção das providências legais e cabíveis que julgarem necessárias;
- XIV. Que a Mesa Diretora da Câmara Municipal envie cópia integral em meio digital do presente relatório e seus anexos aos Consórcios que operam o serviço de transporte público no Município para ciência do teor dos trabalhos da presente CPI e para adoção das medidas apresentadas para a melhoria da prestação de serviço público coletivo.

Diante de todo o exposto, a Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo da Câmara Municipal de São Luís formada pelos vereadores Francisco Carvalho, Astro de Ogum, Octávio Soeiro, Álvaro Pires, Jhonathan (Coletivo Nós), considera que, após árduo trabalho, cumpriu a sua função precípua de investigar por intermédio de documentos apurados pelos integrantes desta CPI, respeitando os princípios constitucionais do contraditório, e ampla defesa dos investigados, prestigiando o estado democrático de direito e, sobretudo, encaminhando sugestões para melhorias efetivas do sistema de transporte coletivo de passageiros de São Luís.

É o relatório, e é como voto, levando à apreciação dos demais pares da Comissão Parlamentar de Inquérito.

14 DOS ENCAMINHAMENTOS

14.1. ENCAMINHAMENTOS TÉCNICOS DE PLANEJAMENTO E GESTÃO

ATUAÇÃO EFETIVA NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR

Inicialmente, considerando a Constituição Federal, em seu art. 182, ao preconizar que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Considerando ainda, o Art. 45, inciso X, da Lei Orgânica do Município, que destina à Câmara Municipal a competência para dispor sobre sua organização e funcionamento, legislar sobre as matérias de competência do Município, especialmente no que se refere ao Plano Diretor do Município, entendemos e pleiteamos que esta augusta Casa Legislativa, ao revisar o Plano Diretor desta cidade, pense a integração dos modos de transporte, criando ou revisando zonas de circulação, para efeito positivo na vida da cidade.

Ainda, o Plano Diretor deve realizar “Leitura Comunitária” a fim de mapear os deslocamentos da população, circulação viária, a dinâmica dos transportes na cidade, quantificar a frota de veículos, ônibus, automóveis, bicicletas, identificar e priorizar os polos geradores de tráfego, priorizando, equitariamente, os investimentos em Mobilidade nas Zonas Especiais de Interesse Social-ZEIS e zona rural de São Luís.

ATUALIZAÇÃO DOS INSTRUMENTOS LEGAIS QUE REGIMENTAM A POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO EM ESPAÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS DE SÃO LUÍS

Tendo em vista que o estacionamento é um dos maiores sustentáculos da utilização do modelo automotivo individual, é fundamental a atualização dos marcos legais que regulamentam a Política de Estacionamento em espaços públicos e privados de São Luís, citam-se em especial os seguintes diplomas

legais: Lei nº 3327 de 03 de fevereiro de 1995, Lei nº 5825 de 20 de dezembro de 2013 e Lei nº 461 de 05 de abril de 2017, aprovadas por esta Casa. Para que seja criada uma nova fonte de custeio do sistema de transporte coletivo, nos moldes já praticados noutros centros urbanos.

É urgente adequar a legislação dos polos geradores de tráfego (shopping centers, centros comerciais, empreendimentos residenciais, universidades e de serviços). Prevendo a criação de uma Tarifa Pública, com definição de zonas, regularização da fiscalização e criação de medidas de controle. Essas ações combinadas podem contribuir com o financiamento do transporte público urbano, nos vários modais de transporte público em São Luís.

REVISÃO DO PROCESSO LICITATÓRIO

Durante as investigações desta CPI, identificamos que houve um equívoco no processo de Licitação dos Transportes do Município no ano de 2016, tendo em vista que ainda não havia Lei de Mobilidade Urbana aprovada em São Luís.

A Lei 12.587/12, legislação federal que regimenta a Mobilidade Urbana no país em seu Art. 10, define os passos para implementação do processo licitatório, exatamente os que foram ignorados pela falta de parâmetros de uma política.

Em 2017, a Câmara de Vereadores aprovou a Lei nº 6.292, instituindo Política de Mobilidade Urbana de São Luís. Razão pela qual, após esta primeira experiência de Licitação é imprescindível revisá-la, a afim de torná-la mais eficiente, instituindo as tarifas sociais para bairros de baixa renda, possibilitando as linhas de transporte inter-feiras dos bairros e integrando os diversos modais de transporte.

FISCALIZAÇÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

O principal objetivo do processo licitatório do transporte público foi contratar um serviço eficiente, de qualidade e com tarifa modica.

Para que sejam preservados os interesses da população usuária, o contrato de concessão precisa ser executado em sua totalidade e para que tal ocorra, a fiscalização é pressuposto básico, e no caso do transporte público é

fundamental que o órgão gestor exerça o controle da operação e acompanhamentos da variação dos custos do sistema.

No caso de São Luís constatou-se que a SMTT, não dispõe de equipe capacitada e em número suficiente para realizar a atividade de fiscalização com excelência.

DOS CRÉDITOS DO SISTEMA

Desde a implantação do SBA – Sistema de Bilhetagem Automática, os créditos adquiridos pelos usuários, são múltiplos da tarifa praticada quando da sua aquisição. Este tipo de crédito tem gerado uma polêmica que se arrasta a décadas, que é o famigerado “crédito flutuante”.

Para pôr fim a toda esta problemática, sugerimos a adoção do crédito monetário, assim todas as vezes que o cartão for utilizado é debitado a valor referente à tarifa vigente.

ACESSO UNIVERSAL AO CARTÃO DE TRANSPORTE E AO CRÉDITO ELETRÔNICO

A adoção do dinheiro eletrônico é uma política que tem se consolidado em todos os setores da sociedade moderna.

No setor de transporte não pode ser diferente, é necessário oportunizar ao usuário um acesso facilitado ao cartão de transporte e ao crédito eletrônico, o que implicará em maior segurança, retirando dinheiro em moeda circulando nos coletivos, bem como resultará num ganho de tempo para o embarque dos passageiros.

A forma da aquisição dos créditos deverá ser diversificada, através de postos de venda, aplicativos, rede credenciada, etc.

Não podemos descartar que o sistema, também, oferecer ao usuário a possibilidade de pagar a tarifa, mediante PIX ou débito.

A adoção desta medida deverá ser contemplada na implantação da Fase 2 do SBA, prevista no Projeto Básico do Processo Licitatório.

DECRETAÇÃO DA INTERVENÇÃO NO TRANSPORTE PÚBLICO, GARANTINDO A CONTINUIDADE DOS SERVIÇOS

Sugerimos ao Prefeito Eduardo Braide, no uso de suas atribuições legais, Decretar Intervenção no Sistema de Transporte de São Luís, nomeando um interventor, com o objetivo de assegurar a continuidade dos serviços, buscando a preservação do interesse público.

Ao mesmo tempo, sugerimos que sejam realizadas apurações sobre as razões das falhas na prestação dos serviços; auditoria nas contas da empresa Primor e dos Consócios - Consorcio Central, Consórcio Upaon-Açú, Consórcio ViaSL, levantando assim o custo real da operação dos serviços, a fim de apresentar a esta cidade um Diagnóstico das condições econômico-financeiras, técnicas e de capacidade operacional da prestação dos serviços, bem como, apontar as formas de resolução das problemáticas que assolam o sistema.

DECRETAÇÃO DA CADUCIDADE DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

Recomenda-se ao Prefeito de São Luís, através do uso de sua atribuição legal, decretar a CADUCIDADE dos Contratos de Concessão da Concorrência nº004/2016/CPL, relativo ao Serviço Público de Passageiros por Ônibus celebrados, respectivamente, com o Consorcio Central, Consórcio Upoun-Açu, Consórcio ViaSL e Empresa Primor.

Sugerimos que seja decreta a caducidade do contrato, na forma do art. 38 da Lei 8.987/1995, para o Poder Concedente intervenha e assumo o controle do sistema de transporte publico de Sao Luis, em virtude da precariedade, ineficiência , inadequações e indícios de várias outras irregularidades na prestação dos serviços pelo concessionário.

Ressaltamos que deve ser assegurada uma efetiva transição, para que a população não sofra ainda mais com a precariedade do sistema. Nesse sentido, a Lei Federal nº 8.987, de 13/02/1995 permite que o poder concedente possa intervir em uma concessão para assegurar a adequação na prestação de um serviço e o cumprimento das normais contratuais.

EXTINÇÃO DOS TERMOS DE PERMISSÃO DE USO DOS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO

Durante a vigência dos contratos de concessão dos transportes, um dos aspectos que tem causado bastante questionamentos, é a manutenção dos Terminais de Integração, sendo, inclusive, objeto de ação judicial e intenso debate sobre o que se entende por manutenção.

Em meio a esta briga judicial, encontra-se o usuário do transporte público, que a cada dia é obrigado a utilizar estes espaços, expondo em risco sua integridade física.

Foi um equívoco do processo licitatório, incluir os terminais de integração no objeto da concessão, neste cenário, a extinção dos Termos de Permissão de Uso dos Terminais de Integração da PRAIA GRANDE, COHAMA, COHAB/COHATRAC, SÃO CRISTOVÃO E DISTRITO INDUSTRIAL, é a solução mais adequada, buscando o Poder Público Municipal estabelecer parcerias público privadas, para a exploração e investimentos na modernização dos mesmos.

INSTAURAÇÃO DE AUDITORIA PÚBLICA NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Considerando as competências da CGM, previstas no Art. 74 da CF, na Lei 4822/07 de São Luís e do Art. nº 59 da Lei de Responsabilidade Fiscal, que preveem o planejamento, coordenação e execução políticas, diretrizes, normas, ações e providências que sejam atinentes à defesa do patrimônio público, ao controle interno, à auditoria pública, à correição, à prevenção, ao combate à corrupção e ao incremento da transparência da gestão, no âmbito da Administração Pública Municipal; sugerimos a instauração de auditoria pública nos contratos de concessão do sistema de transporte coletivo de São Luís, com vistas a identificar eventuais descumprimentos de obrigação contratual.

As concessionárias ao longo dos anos alegam prejuízo e desequilíbrio do contrato e o Município sequer contesta o déficit do Sistema de Transporte com a apresentação de seus números, por isso a importância da auditoria.

ATUALIZAÇÃO DA ESTRUTURA DA SMTT

Sugerimos que seja atualizada a estrutura administrativa da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes – SMTT, dotando-a de condições estruturais e corpo técnico para a gestão eficiente de todo o sistema de transporte da Cidade, cabendo nesse órgão, departamentos de educação de trânsito, engenharia de tráfego, fiscalização e operação de trânsito, setor de estatística, Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI), planejamento e fiscalização dos transportes, dentre outros que se fizerem necessários.

Além disso, o Poder Executivo Municipal deve encaminhar para a Câmara de Vereadores, Projeto de Lei criando cargos necessários para essa atualização. Além de realizar concurso público para as áreas técnicas da secretaria, buscando a legalidade do processo e qualificação da gestão.

CONVOCAÇÃO DO CONSELHO DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO LUÍS

Recomendamos que seja convocada reunião do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana de São Luís, regulamentado pela Lei nº 421 de 23 de novembro de 2016 e vinculado à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, com nomeação dos representantes do poder público e chamamento dos representantes da sociedade civil. Bem como garantindo as condições necessárias para o pleno funcionamento do Conselho, incluindo a execução do planejamento e o monitoramento das ações.

DA TRANSPARÊNCIA DOS DADOS DO SISTEMA

Recomendar à SMTT que divulgue, mensalmente, de forma clara e objetiva, a Planilha de Custos do Sistema de Transporte Coletivo de São Luís, individualizando cada item, de modo a possibilitar o acesso dos cidadãos a esses dados, que são de grande interesse social.

Bem como divulgar a memória de cálculo da fórmula paramétrica, acompanhada da evolução dos índices que a compõem, pondo um fim na famosa “caixa preta” do sistema de transportes.

MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL

Sabe-se que as comissões parlamentares de inquérito, têm poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, nos termos do § 3º, do art. 58 da Constituição Federal, promovem o indiciamento do suspeito e as conclusões, sendo o caso, são encaminhadas ao Ministério Público para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores.

SOBRE O GESTOR DO CONTRATO, EX-PREFEITO EDVALDO HOLANDA JUNIOR

O então prefeito de São Luís, o senhor, Edvaldo de Holanda Braga Júnior, como gestor do executivo municipal, em 2016, ano em que ocorreu a Concorrência Pública nº 004 / 2016, que originou os contratos dela decorrentes, delegou as funções administrativas e executoras à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes – SMTT, que era a gestora operacional dos contratos e do Sistema de Transporte Público Coletivo de São Luís. O ex-prefeito, embora não seja o agente direto envolvido no processo é necessário que se fundamente se foi omissos, conivente com os erros e equívocos apresentados no Sistema de Transporte Público Coletivo de São Luís. Há de se destacar ainda, que o senhor Edvaldo de Holanda Braga Júnior, não foi intimado, e sequer foi convidado ou convocado para prestar esclarecimentos na presente Comissão.

Na gestão do Prefeito Edvaldo Holanda Braga Júnior ocorreram 6 (seis) reajustes de tarifa, sendo que, em nenhum destes, foram apresentadas as Planilhas de Custos, ou sequer um Balanço do fluxo financeiro de entradas e saídas no caixa da empresa Primor e dos três consórcios, contrariando o princípio de gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação estabelecido na Lei Federal Nº 12.587/2012. Este mesmo marco legal, em seu parágrafo único, do Art. 10, estabelece que: "Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei."

Destacamos que também foi durante a gestão do Prefeito Edvaldo Holanda Júnior que aconteceu a última licitação entre a prefeitura de São Luís e a empresa CONSULT TRANS, pertencente ao Sr. MANUEL Cruz Junior e familiares, empresa simples que exerce o direito no contrato de cerca de R\$ 1 milhão e 300 mil reais ao ano.

O Sr. MANUEL da Cruz Junior, em denúncias e provas colhidas nesta CPI se mostrou como uma espécie de 'braço' da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT, sendo ele quem toma as decisões finais no que se refere ao transporte público da cidade. Entendemos que foi nesta gestão, a partir de um contrato e licitação que foi permitido que a mencionada empresa tivesse poder de gerência sobre uma autarquia do Executivo Municipal.

Ainda, houve omissão da gestão pública municipal no que tange o 'desaparecimento' de saldo em cartões de vale transporte no início de 2020, com créditos que são cumulativos e sem prazo de validade, sendo que até o momento presente, nenhum ressarcimento ou explicação foi feita de forma oficial, ficando as pessoas comuns, trabalhadores e estudantes com prejuízo financeiro.

Destaca-se também, que houve quebras sistemáticas de contrato no que se refere à oferta do serviço prestado pelas concessionárias do serviço de transporte coletivo. Com abandono total dos Terminais de Integração da cidade, alguns foram judicializados para que pudessem passar por melhorias na estrutura. A partir da análise dos contratos celebrados em decorrência da Concorrência nº004/2016/CPL, observamos que é responsabilidade da empresas e consórcios contratados a 'conservação, manutenção e operação' o que efetivamente não ocorreu, não foram tomadas medidas capazes de proteger e resguardar o bem público.

DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

A problemática do transporte público se agravou com a pandemia e com a elevação dos custos do sistema. Da análise das informações, depoimentos e documentos trazido a esta CPI, constatamos que há um severo, grave e insustentável desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de Concessão

para Prestação de serviços de Transporte Coletivo Urbano no Município de São Luís.

Tal situação reclama que o Poder Concedente, no caso o Município de São Luís, a adoção de medidas urgentes que reduzam o custo do sistema, bem como efetive a revisão da Tarifa de Remuneração no sentido de restabelecer a equação financeira dessa remuneração do serviço, em face do iminente e calamitoso esgotamento da manutenção do serviço de transporte, cujos efeitos já atingem os usuários, tais como envelhecimento da frota, falta de manutenção, etc.

Uma vez que o sistema, tem como fonte de custeio o usuário através da tarifa pública e a tarifa de remuneração praticada pelo Município de São Luís não guarda a mínima sintonia com os custos suportados pelas Concessionárias na execução dos serviços licitados, situação que se agrava diariamente.

Não podemos transferir para o usuário, todos o ônus de ter um serviço de qualidade, salta aos olhos a falta de uma política pública de transportes, compromisso revelada pela omissão histórica do gestor do sistema, no caso o Município de São Luís.

A solução dos problemas do transporte coletivo passa pelo comprometimento das partes envolvidas, que não podem, simplesmente, ficarem sentados e de braços cruzados assistindo passivamente a agonia dos usuários, que a cada dia veem a crise se agravar, com as concessionárias alegando prejuízos exponenciais, a população clamando por melhorias nos serviços. E não há uma discussão séria para enfrentar todos essa problemática.

Não podemos mais esperar se nenhuma medida urgente não for implementada, o caos e colapso com a paralisação da prestação de serviço é iminente!

É neste cenário sombrio que se encontra o Sistema de Transporte em São Luís, marchando a cada dia para uma paralisação nefasta a todos, salvo se efetivamente o Município de São Luís e Concessionárias, promovam aquilo que se obrigaram contratualmente

- I) Elaborar o **Plano de Transporte Urbano Integrado (PTUI)**, previsto na Lei federal nº 10.257, de 10/07/2001, que instituiu o **ESTATUTO DA CIDADE**. Esse plano é elemento essencial para embasar e

orientar os Planos Diretores Territoriais. O **PTUI** nunca foi implementado em São Luís, o qual – como condição *sine qua non* - deve servir como elemento norteador de toda e qualquer licitação de Transportes Públicos;

- II) Em caráter de urgência promover a elaboração do novo **PLANO DIRETOR TERRITORIAL DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS**, (com definição de zonas especiais com gabarito livre) e **planos diretores setoriais** específicos e detalhados para os povoados proto-urbanos da ZONA RURAL, bem como a elaboração de novos instrumentos legais, dentre estes:
- i. Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo;
 - ii. Lei do Código de Construção e Obras em geral;
 - iii. Lei do Código de Toponímia;
 - iv. Lei do Código de Posturas;
 - v. Lei do Código de Saneamento Básico, Drenagem e Educação Ambiental;
 - vi. Lei de Parcerias Público-Privadas e Concessões (PPPC)
- III) Implementar um **Programa de PPPC** visando à gestão, modernização, ampliação e operação dos **TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO** (existentes e outros a construir) como centros comerciais dinâmicos (modelo rodoviária com shopping) e de serviços públicos operados por empresas privadas mediante licitação pública, conforme projetos básicos a serem definidos pela Prefeitura mediante concurso público;
- IV) Implementar um **Programa de Treinamento e Reorientação Profissional de COBRADORES**, visando a reinserção destes no mercado de trabalho, em função do processo de adoção da cobrança eletrônica virtual de tarifa, ficando proibida a função motorista-cobrador com manuseio de dinheiro em espécie;
- V) Implementar um **Programa de Requalificação de Abrigos de Pedestres e Usuários do Transporte Coletivo** em todos os **PONTOS DE PARADA** (100%) das linhas de ônibus;

- VI) Implementar com urgência um **Programa de Pavimentação de Alta Qualidade** (com alta resistência e durabilidade), **Drenagem, Sinalização e Limpeza Pública Eficientes** em todas as vias que sirvam de suporte para LINHAS DE ÔNIBUS nas zonas urbanas e rurais, com destaque especial para as **Faixas Exclusivas e/ou de Prioridade para Ônibus (FEBO)**; idem **Programa Tolerância Zero com Buracos (PTZB)** nas faixas e linhas de transporte coletivo;
- VII) Tornar obrigatória a prestação de serviços de transporte coletivo com frota de ônibus 100% com dispositivos de AR CONDICIONADO, em horários a serem regulamentados;
- VIII) Iniciar estudos e programas de incentivo para implementação gradual de frota de ônibus (e transportes alternativos) com (i) uso de combustível de **HIDROGÊNIO VERDE** e (ii) **MOTORES ELÉTRICOS**;
- IX) Retomar, em caráter de urgência, os estudos para implantação efetiva e eficiente dos modais **VLT e BRT**, conforme previsão disposta em novo PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO LUÍS, de modo harmônico e integrado com os sistemas metropolitanos sob gestão estadual;
- X) Promover um programa urgente de reforma e modernização administrativa visando a aprimorar os sistemas municipais de planejamento participativo, a gestão, a fiscalização, a transparência e os elementos estruturantes e de sustentabilidade das redes de **Mobilidade Urbana e Rural, Acessibilidade, Segurança Viária e Educação Socioambiental de Trânsito** e todas as demais funções da SMTT, SEMOSP, Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação (SEMURH) e outros entes com ingerência funcional e informacional nas questões dos Transportes Coletivos no Município de São Luís;
- XI) Elaborar e implantar com urgência o **PLANO CICLOVIÁRIO** (implantação de novas ciclovias, com orçamentação compatível e Parcerias Público-Privadas e Concessões (PPPC)) no Município de São Luís; como elementos de otimização da Qualidade de Vida e de menor demanda de transporte coletivo em curtas itinerâncias;

- XII) Elaborar e implantar com urgência o **PLANO PEDONAL** de aumento da segurança e acessibilidade dos **PEDESTRES** e de nivelamento e ajardinamento de **CALÇADAS** e passeios públicos (com orçamentação compatível e Parcerias Público-Privadas (PPP)) no Município de São Luís, como elementos de otimização da Qualidade de Vida e de menor demanda de transporte coletivo em curtas itinerâncias;
- XIII) Articular os Poderes Legislativos e Executivos nos quatro municípios da Ilha do Maranhão em parceria com os entes estaduais responsáveis pela gestão dos transportes coletivos da **Região Metropolitana na Ilha do Maranhão**, visando a sincronizar as interfaces semiurbanas e metropolitanas e os respectivos planos de mobilidade municipais com o plano de mobilidade metropolitana;
- XIV) Estabelecer as normas e regulamentos para o funcionamento adequado do sistema de **TRANSPORTES ALTERNATIVOS** por vans, carrinhos e outros modais;
- XV) Criação de uma **Câmara Técnica Especial** “ad hoc” da Câmara Municipal (composta por profissionais especialistas de várias áreas técnicas com experiência comprovada) para funcionar exclusivamente como **Observatório** dos Transportes Públicos Convencionais e Alternativos neste município, subordinada à Comissão Parlamentar Permanente (CPP) de Mobilidade Urbana, Regularização Fundiária e Ocupação do Solo Urbano;
- XVI) Cumprimento estrito, compreensivo e tempestivo da obrigatoriedade legal de **TRANSPARÊNCIA** ética, normativa, orçamentária, financeira, institucional, administrativa e documental, mediante divulgação de todos os atos administrativos, decretos, portarias, documentos técnicos (bancos de dados, mapas de geoprocessamento de todas as linhas e pontos de parada, planos, boletins de fiscalização, relação de multas lavradas pagas e não pagas, incluindo **fórmulas paramétricas** de cálculo de reajuste de tarifas) e leis concernentes ao Sistema de Transportes Coletivos nos Portais da Transparência do Poder

Executivo e do Poder Legislativo, em conformidade com os dispositivos de Lei de Acesso à Informação nº 12.527/2011.

- XVII) Atender, dentre outras obrigações legais de impacto direto na formulação de planos de transportes coletivos, com diligência de diagnóstico, planejamento e operação aos dispositivos das seguintes leis:
- i. Lei federal do ESTATUTO DA CIDADE (EDC) (Lei nº 10.257, de 10/07/2001);
 - ii. Lei 12.587/2012; que instituiu a POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (PNMU);
 - iii. Lei federal do ESTATUTO DA METRÓPOLE (EDM) (Lei nº 13.089, de 12/01/2015);
 - iv. Lei federal do Estatuto da Pessoa com Deficiência (EPD) nº 13.146, 06/07/2015. Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência.
- XVIII) Aprofundar investigações aos gestores da SMTT e outros agentes públicos municipais ou seus prepostos terceirizados, por eventual nexos culposos ou dolosos se omitiram ou contribuíram para má gestão do Sistema, a qual foi oriundo da Concorrência Pública 004/2016 e na fiscalização dos respectivos contratos dela decorrentes,
- XIX) Auditar e investigar as empresas privadas e seus dirigentes e Responsáveis Técnicos que negligenciaram os serviços de manutenção dos Terminais de Integração, os sindicatos patronal e dos trabalhadores, inclusive, visando a apuração de eventuais conluios que evidenciam a paralisação do sistema. .

[fim da PARTE B – RELATÓRIO FINAL]

[PARTE C] ANEXOS (em meio digital somente)

- I. REQUERIMENTO DE ORIGEM: nº 1723/2021, de 01/11/2021
- II. RESOLUÇÃO DA MESA DIRETORA: nº 047/2021; de 26/11/2021
- III. ATA DA SESSÃO DE INSTALAÇÃO DA CPI: 06/12/2021
- IV. REGIMENTO INTERNO DA CPI: aprovado em 14/12/2021.
- V. PLANO DE TRABALHO DA CPI ??????
- VI. DOCUMENTOS RELATIVOS À CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/201
 - i. Projeto Básico da Licitação
 - ii. Minuta do Contrato
 - iii. Edital da Licitação
 - iv. Publicação do Edital
 - v. Relação de empresas participantes do certame
 - vi. Ata de Registro do resultado da licitação
 - vii. Publicação do Resultado final da licitação
 - viii. Publicação dos Resumos de Contratos
 - ix. Contrato com a empresa SISTRAN Engenharia Ltda, sediada em São Paulo, para fazer um estudo sobre a Licitação,
 - x. Lei Complementar nº 005/2015,
 - xi. Ata da Audiência Pública no Auditório da FIEMA (janeiro 2016) onde foi lançado o edital de licitação.
 - xii. Dois decretos da Prefeitura regulamentando a licitação.
- VII. CONTRATO LOTE 1 DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/201
- VIII. CONTRATO LOTE 2 DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/201
- IX. CONTRATO LOTE 3 DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/201
- X. CONTRATO LOTE 4 DA CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 004/201
- XI. TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO (Tdl): Registros fotográficos (junho 2022).
- XII. ÍNTEGRA DAS PROPOSIÇÕES DO COLETIVO NÓS - PT