

## 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 fim 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 módica.

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