



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS  
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES - SMTT**

**Parecer técnico. nº 2858311/2025 - SMTT**

**São Luís - MA, 11 de dezembro de 2025**

**Processo SEI nº 16101.003253/2025**

**Data: 10 de dezembro de 2025**

**Assunto: Análise técnico-operacional do subsídio tarifário – adequação proporcional ao quantitativo de frota efetivamente operante da 48ª Parcada - Competência Novembro/2025.**

**I. INTRODUÇÃO E OBJETO**

O presente parecer técnico tem por finalidade subsidiar a decisão administrativa referente ao pagamento da 48ª parcela do subsídio tarifário de novembro de 2025, previsto como receita complementar do Sistema de Transporte Coletivo de São Luís.

Em consonância com o Despacho 92808 Memória de Cálculo (2796540), o valor bruto integral do subsídio apurado para a competência de novembro de 2025, calculado a partir de 4.494.933 passageiros equivalentes à razão de R\$ 1,35 por passageiro, totaliza R\$ 6.068.159,55 (seis milhões, sessenta e oito mil, cento e cinquenta e nove reais e cinquenta e cinco centavos).

Registra-se que o modelo de subsídio adotado pelo Município parte do pressuposto de que o cálculo da receita complementar está vinculado à operação integral da frota planejada, cujo dimensionamento incorpora custos de combustível, manutenção, mão de obra, peças, infraestrutura e demais insumos vinculados à circulação dos veículos.

Assim, considerando que a frota efetivamente operada pelas concessionárias no mês de novembro de 2025 foi inferior ao quantitativo previsto no planejamento operacional, torna-se necessário ajustar o valor do subsídio ao custo real da operação, adotando-se critério estritamente técnico-contábil e sem qualquer natureza sancionatória. Ressalte-se que tal ajuste não implica renúncia, limitação ou prejuízo às prerrogativas da Administração Municipal de, em procedimento próprio e com as garantias legalmente instituídas, apurar eventuais descumprimentos contratuais e aplicar, quando cabível, as sanções previstas nos instrumentos regulatórios.

**II. FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA E ECONÔMICA DO AJUSTE PROPORCIONAL**

O subsídio tarifário municipal é concebido como receita complementar destinada a contribuir para a continuidade, estabilidade e regularidade da operação do sistema de transporte coletivo, assegurando condições adequadas para a prestação do serviço público essencial, conforme os parâmetros definidos no planejamento operacional.

Essa função econômico-operacional do subsídio implica que:

1. O valor integral do subsídio corresponde ao custo de operação com a totalidade da frota prevista no planejamento (708 veículos em dias úteis).

2. Quando o número de veículos em circulação é menor, há redução direta e comprovável dos principais insumos de custeio, tais como:

- consumo de combustível,
- desgaste de pneus e peças,
- manutenção corretiva e preventiva,
- número de motoristas, cobradores e equipes alocadas,
- despesas gerais de operação por km rodado.

3. Assim, a redução de frota implica menor custo operacional, o que torna incompatível o repasse integral do subsídio calculado para a frota total.

O repasse do subsídio deve ser balizado pela garantia do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, pressupondo a entrega integral do serviço conforme as regras de operação e planejamento. Quando o volume de serviço efetivamente entregue é inferior ao volume contratualmente devido (medido, neste caso, pelo empenho da frota planejada), o valor da contraprestação pecuniária deve ser ajustado para recompor o nexo causal entre o custo e o serviço realizado.

Dessa forma, o ajuste proporcional não decorre da apuração de descumprimento contratual, mas de adequada compatibilização entre o custo real da operação e a receita complementar necessária à sua manutenção, conforme os parâmetros econômico-operacionais do sistema.

Tal providência, de natureza estritamente técnica, ocorre sem prejuízo das demais competências fiscalizatórias da Administração, que permanecem hígidas e poderão ser exercidas por meio de processos específicos destinados à verificação da execução contratual e à eventual aplicação das penalidades cabíveis, em estrita observância:

- ao princípio da economicidade (art. 70 da CRFB);
- ao dever de boa gestão fiscal;
- ao equilíbrio operacional e financeiro do sistema de transporte.

### III. AVALIAÇÃO DA FROTA OPERANTE – NOVEMBRO/2025

Os registros do SBA e do CCO demonstram o quantitativo médio de frota efetivamente operada no mês de referência, conforme dados extraídos dos sistemas de monitoramento da SUTRANSP.

A frota global contratada do sistema para dias úteis, conforme Portaria n.º 33/2025 de SMTT é de 708 (setecentos e oito) veículos, e os relatórios de aferição indicam uma média de empenho de apenas 572 veículos em dias úteis no período de apuração. Esta deficiência operacional constitui uma quebra na regularidade e continuidade do serviço público essencial, exigindo a modulação do pagamento do subsídio.

A relação entre a frota contratualmente exigida e a média de frota empenhada, culminando no percentual de desvio operacional para cada Consórcio, com ênfase no patamar de dias úteis, o qual concentra a maior demanda e o maior volume de recursos subsidiados.

A quebra do parâmetro de frota mínima se manifestou individualmente nos lotes das concessionárias da seguinte forma inequívoca, considerando a frota mínima operacional (sem reserva) requerida para cada Lote de acordo com a Portaria 33/2025 da SMTT.

#### FROTA MÍNIMA OBRIGATÓRIA:

TIPO DE DIA	CENTRAL	VIA SL	UPAON AÇU	PRIMOR	TOTAL
-------------	---------	--------	-----------	--------	-------

ÚTIL	199	107	222	180	708
SÁBADO	155	85	177	144	566
FERIADO	119	64	133	108	424
DOMINGO	119	64	133	108	424

#### MÉDIA DE FROTA EMPENHADA :

TIPO DE DIA	CENTRAL	VIA SL	UPAON AÇU	PRIMOR	TOTAL
ÚTIL	184	46	179	162	572
SÁBADO	130	38	117	89	374
FERIADO	107	0	88	77	271
DOMINGO	91	20	84	57	252

#### PERCENTUAL DE CUMPRIMENTO:

CENTRAL	VIA SL	UPAON AÇU	PRIMOR	TOTAL
88,4%	37,0%	74,4%	78,3%	73,6%

#### PERCENTUAL DE DESVIO OPERACIONAL:

CENTRAL	VIA SL	UPAON AÇU	PRIMOR	TOTAL
11,6%	63,0%	25,6%	21,7%	26,4%

No mês de novembro de 2025, foram verificadas insuficiências significativas na prestação do serviço por parte de alguns consórcios, resultando em um desvio operacional médio global (medido pela diferença entre a frota mínima obrigatória e a frota efetivamente empenhada em dias úteis) de média aproximadamente de 26,4%.

O Consórcio Via SL vem apresentando percentuais de empenho de frota gravemente inaceitáveis, ainda, deflagrou movimentos paredistas em 100 % da frota no período de 14/11/2025 a 25/11/2025, que comprometeram o mínimo exigido, circunstância que ativa a aplicação imediata do regime de compensação previsto no art. 127-A da Lei nº 3430 de 31 de janeiro de 1996, com redação da Lei Complementar nº 07/2025.

#### IV. ADEQUAÇÃO PROPORCIONAL DO SUBSÍDIO À OPERAÇÃO EFETIVA

Considerando a diferença entre a frota planejada (base para cálculo do subsídio integral) e a frota operante, procede-se ao cálculo proporcional, aplicando-se à parcela de novembro a metodologia de recomposição baseada no percentual de frota efetivamente operada em dias úteis, sábados, domingos e feriados.

A tabela a seguir apresenta exclusivamente o ajuste econômico, para cada consórcio, entre:

- custo estimado (subsídio bruto) e
- custo real (subsídio proporcional).

CONSÓRCIO	SUBSÍDIO BRUTO (R\$)	DESVIO OPERACIONAL (%)	AJUSTE FINANCEIRO (SUBSÍDIO PROPORCIONAL) (R\$)
Central	R\$ 2.206.438,65	11,6%	R\$ 256.843,66
Via SL	R\$ 548.002,13	63,0%	-
Upaon Açu	R\$ 1.826.480,48	25,6%	R\$ 467.587,00
Primor	R\$ 1.487.238,30	21,7%	R\$ 321.894,09
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 6.068.159,55</b>	-	<b>R\$ 1.391.566,09</b>

**V. DO DESCONTO DECORRENTE DA APLICAÇÃO DO ART. 127-A DA LEI COMPLEMENTAR 3.430/1996, ALTERADA PELA LEI COMPLEMENTAR N.º 07, DE 18 DE FEVEREIRO DE 2025**

Em razão da paralisação integral promovida pelo Consórcio Via SL, no período de 14/11/2025 a 25/11/2025, caracterizando hipótese de incidência do art. 127-A da Lei Complementar n.º 3430/1996, alterada pela Lei Complementar n.º 07, de 18 de fevereiro de 2025, e considerando a disponibilização de corridas por aplicativo pela Prefeitura, para minimizar os impactos decorrentes da não operação, procede-se ao desconto previsto no parágrafo único do citado artigo.

Com a aplicação do ajuste financeiro para os Consórcios Central, Upaon Açu e Primor, e da compensação integral para o Consórcio Via SL, o Subsídio Líquido a ser repassado é redefinido para o somatório dos valores remanescentes.

Consórcio	Passageiro Equivalente	Tarifa Subsidiada (R\$)	Subsídio Bruto (R\$)	Desvio Operacional (%)	Ajuste Financeiro (R\$)	Subsídio a ser Repassado (R\$)
Central	1.634.399	R\$ 1,35	R\$ 2.206.438,65	11,6%	R\$ 256.843,66	R\$ 1.949.594,99
Via SL	450.928	R\$ 1,35	R\$ 548.002,13	65,0%	R\$ 345.241,34	R\$ -
Upaon Açu	1.352.949	R\$ 1,35	R\$ 1.826.480,48	25,6%	R\$ 467.587,00	R\$ 1.359.265,26
Primor	1.101.658	R\$ 1,35	R\$ 1.487.238,30	21,7%	R\$ 321.894,09	R\$ 1.165.072,19
<b>TOTAL</b>	<b>4.494.933</b>		<b>R\$ 6.068.159,55</b>	<b>26,4%</b>	<b>R\$ 1.391.566,09</b>	<b>R\$ 4.473.932,44</b>

Observa-se que, para o Consórcio Via SL, cujo subsídio bruto era de R\$ 548.002,13, a compensação integral resulta na redução a zero do valor a ser repassado, em cumprimento ao mandamento legal de resarcimento das despesas emergenciais assumidas pelo Município. A compensação aplicada ao Consórcio Via SL ultrapassa, inclusive, o valor de ajuste calculado com base apenas no percentual de desvio operacional (R\$ 345.241,34), sendo adotado o valor total do subsídio devido para garantir o abatimento integral dos custos de contratação de OTTCs e serviços correlatos, cuja despesa comprovada supera o crédito do subsídio.

A compensação decorre da paralisação operacional provocada pelo próprio consórcio, ocorrida entre os dias 14 e 25/11/2025, conforme demonstrado no Relatório de Empenho de Frota - Novembro/2025 (2855443), fato que viola o dever de manutenção da frota, cuja inobservância ensejou a contratação emergencial de OTTCs para atendimento da população. Assim, em conformidade com o comando legal vigente e com o princípio da responsabilização objetiva do concessionário pelos danos e prejuízos

decorrentes da interrupção indevida do serviço, impõe-se a compensação automática dos valores retidos para quitação dos créditos das OTTCs, até a integral recomposição do passivo gerado pela paralisação imputável ao VIA SL.

## V. RESULTADO DO AJUSTE

Após a aplicação da metodologia proporcional e do desconto previsto no parágrafo único do art. 127-A da LC 3430/96, o valor a ser considerado para pagamento do subsídio do mês de novembro de 2025 é de **R\$ 4.473.932,44** (quatro milhões, quatrocentos e setenta e três mil, novecentos e trinta e dois reais e quarenta e quatro centavos).

Cumpre destacar que o valor alcançado decorre de desconto legalmente previsto e de ajuste proporcional, com amparo direto no art. 108 da Lei Complementar nº 3.430/1996, que estabelece que a remuneração das concessionárias deve observar, entre outros parâmetros, a quilometragem percorrida, o número de passageiros transportados, o tipo e a idade da frota operante e o desempenho operacional.

Nesse sentido, ao considerar a frota efetivamente em circulação no mês avaliado, o Município apenas adequa o valor do subsídio ao volume real da operação, em conformidade com o modelo legal de remuneração variável e com o dever de assegurar a continuidade e regularidade do serviço público. Trata-se, portanto, de medida estritamente técnica e compatível com a legislação de regência, sem natureza sancionatória e sem prejuízo das prerrogativas fiscalizatórias da Administração, que permanecem plenamente preservadas.

## VI. CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTO

Diante do exposto, opina-se pela autorização do pagamento do subsídio referente a novembro/2025, com aplicação do ajuste proporcional fundamentado exclusivamente na operação efetiva da frota, respeitando-se:

- o modelo econômico do subsídio,
- a redução real dos custos operacionais,
- a boa governança fiscal,
- e o dever de adequar o gasto público ao serviço efetivamente prestado.

**Encaminhe-se ao Senhor Secretário Municipal de Trânsito e Transportes para ciência e deliberação.**

**FRANCISCO CARLOS COSTA JUNIOR**  
**Superintendente de Transporte Interino – SMTT**  
**Matrícula 35.476**  
**Portaria 5.818/2024/SMTT**



Documento assinado eletronicamente com login e senha por **Francisco Carlos Costa Junior**, **Administrativo**, em 11/12/2025, às 10:57, conforme Lei Nº 14.063, de 23 de setembro de 2020.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site  
[https://sei.saoluis.ma.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=1](https://sei.saoluis.ma.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=1) informando o código verificador **2858311** e o código CRC **506DAD90**.

---

Processo nº: 16101.035330/2025

Documento nº: 2858311v2 - SMTT