



**PREFEITURA MUNICIPAL DE CONGONHAS**  
**CIDADE DOS PROFETAS**

Ofício n.º PMC/GAB/DRLEG/032/2025.

Congonhas, 06 de maio de 2025.

Exm. Sr.

Averaldo Pereira da Silva,

Presidente de Mesa Diretora da Câmara Municipal de Congonhas.

ASSUNTO: Resposta a Requerimento

Prezado Senhor,

Em atenção ao Ofício 069/2025/Secretaria, encaminhamos a V.Exa. a comunicação interna abaixo relacionada na qual a devida secretaria presta os esclarecimentos necessários em relação ao requerimento.

- PMC/SESP/186/2025 (Requerimento Nº 114/2025);

Aproveitamos a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência e aos demais pares nossos votos de elevada estima e consideração.

Câmara Municipal de Congonhas



PROTOCOLO GERAL 1208/2025  
Data: 06/05/2025 - Horário: 16:35  
Legislativo

**THIAGO DIAS LEITE SEABRA**

**Diretor de Relações Legislativas**



## **COMUNICAÇÃO INTERNA PMC/SESP/186/2025**

**DATA:** 06/05/2025

**DE:** José Roberto da Costa – *Secretário M. de Seg. Pública e Trânsito*

**PARA:** Hiago Dias Leite Seabra – *Diretor de Relações Legislativas*

Prezado,

Em atenção à Comunicação Interna PMC/GAB/DRLEG/030/2025, requerimento N° 114/2025, seguem as respostas.

Atenciosamente;

**JOSE ROBERTO DA  
COSTA:426920166  
53**

Assinado de forma digital por  
JOSE ROBERTO DA  
COSTA:42692016653  
Dados: 2025.05.06 14:37:40  
-03'00'

---

**José Roberto da Costa**  
*Secretário Municipal de Segurança Pública e  
Trânsito*

[www.congonhas.mg.gov.br](http://www.congonhas.mg.gov.br)



prefeituradecongonhas



Canal Congonhas-MG



PrefeituradeCongonhas

Praça Pres. Juscelino Kubitschek, 135 - Centro, Congonhas - MG, 36415-000 | (31) 3732-0800

Em atenção à Comunicação Interna PMC/GAB/DRLEG/030/2025, requerimento N° 114/2025, seguem as respostas.

- 1) A SESP acompanha os relatórios gerados pela empresa Norte Consultoria e Assessoria em Negócios Ltda., conforme estabelecido contratualmente, a qual detém capacitação técnica para as análises e para a conclusão quanto à existência de eventual desequilíbrio econômico-financeiro. Essa verificação pela SESP foca na conformidade, consistência e coerência dos dados apresentados com a realidade operacional do sistema de transporte coletivo municipal, não constituindo uma nova análise técnica.
- 2) Sim, pelos relatórios gerados pela empresa Norte Consultoria e Assessoria em Negócios Ltda., conforme documentos anexos. Esses relatórios traduzem as auditorias e análises realizadas pela Norte.
- 3) A constatação da defasagem se deu após a empresa permissionária apresentar ao município relatórios sobre o déficit financeiro, fato este que gerou o subsídio.
- 4) A defasagem se deu devido ao valor pago pela passagem, tendo em vista que não há reajuste no valor desde 15/09/2019 quando foi feito o último reajuste na tarifa passando de R\$ 3,60 para os atuais R\$ 3,80, bem como pela inflação acumulada no período.
- 5) A defasagem financeira foi reconhecida sim, tanto é que foi feito um acordo judicial no governo anterior quando a empresa alegou prejuízos na pandemia (março de 2020 até maio de 2022), quando em junho de 2022 foi aprovado o projeto de lei nesta casa autorizando um subsídio de R\$ 234.000,00, conforme Lei nº 4.086 de 14 de junho de 2022. Essa lei autorizou a concessão de subsídio ao serviço de Transporte Público Coletivo de Passageiros no Município de Congonhas.
- 6) Estamos enviando a esta casa um novo projeto de lei substitutivo que visa aumentar o valor do subsídio repassado à empresa para que ela possa atender às demandas solicitadas pela população. O objetivo desse aumento é permitir que a empresa Turin atenda adequadamente às necessidades da população.

- 7) Com a aprovação do aumento do subsídio poderemos cobrar mais da empresa Turin para atender às demandas solicitadas ainda na vigência deste contrato.
- 8) A Norte Consultoria e Assessoria em Negócios Ltda., é responsável pela elaboração de relatórios e detentora da capacitação técnica necessária para analisar e concluir sobre a existência de um possível desequilíbrio econômico-financeiro, entretanto não tem a obrigação de notificar a Concessionária nesse sentido.
- 9) O município faz vistorias anuais nos veículos utilizados no transporte público, e a empresa Norte realiza levantamentos das linhas conforme relatórios.
- 10) Todos os pedidos são repassados à empresa Turin, que analisa a possibilidade de atendimentos das novas demandas.



Belo Horizonte (MG), 14 de abril de 2025.

Ilmos. Srs.

JOSÉ ROBERTO DA COSTA

Secretário Municipal de Segurança Pública e Defesa Civil e Social de

OSMAR SEABRA

Diretor de Mobilidade Urbana e Trânsito de

CONGONHAS (MG)

REFERÊNCIA: 9º (nono) Relatório Técnico – Primeiro Trimestre 2025.


Prezados (as) Senhores (as),

Em atenção ao disposto em nosso contrato referentemente a “*Contratação de serviços técnicos especializados de consultoria, assessoria e fiscalização, nos termos do inciso III e IV, artigo 13 da Lei 8.666/93, competindo à Contratada a análise mensal da planilha de custos operacionais fixos apresentados pela concessionária, bem como fiscalização do cumprimento, pela concessionária TURIM dos serviços de transporte coletivo municipal, das regras do artigo 5º da Lei Municipal nº 4.086/2022*”, o qual originou-se do Processo Licitatório na modalidade de Pregão Eletrônico N.º 168/2022, passamos a relatar.

## 1. INTRODUÇÃO

Como parte dos trabalhos de auditoria foram realizados levantamentos nas normas que regulam a matéria em questão, no processo licitatório homologado, no contrato celebrado com a empresa concessionária, nos documentos contábeis e comprovantes apresentados.

Utilizou-se como melhor método de abordagem os processos operacionais de uma auditoria de gestão, tendo em vista que suas técnicas cobrem um espectro bastante amplo de procedimentos, métodos de avaliação, políticas e tarefas sendo desenhadas para analisar, avaliar

  
PAULO GIOVANNI GIAROLA  
CORECON/MG 6207

  
PAULO GIOVANNI GIAROLA  
CORECON/MG 6207

e rever o desempenho administrativo, sem deixar de lado a necessidade de demonstração de possíveis irregularidades que porventura venham a ser detectadas.

Além de ser um método, a auditoria de gestão possui uma abrangência que facilita a revisão dos processos e avaliação, bem como identifica a devida responsabilização pelas atividades governamentais. Além disso, todas as informações são levantadas e produzidas nos mais diversos níveis da organização pública e privada (concessionária).

Portanto, nossos trabalhos foram desenvolvidos com base na Auditoria de Gestão com o objetivo de promover “*accountability*”, ou seja, o direito que cada cidadão tem de saber sobre o desempenho de seus governantes e a “obrigação” desses governantes de prestarem contas de suas ações, não só explicitando as políticas e objetivos adotados, como também a forma como os recursos públicos foram empregados e os resultados alcançados.

Com vista da necessidade de se determinar a legitimidade, autenticidade e correção dos atos administrativos, nas formas e princípios universais preconizados pelas Constituições Federal e do Estado de Minas Gerais, e, notadamente, na busca da eficácia e eficiência da Gestão Pública, procedeu este levantamento de dados ao exame da legalidade documental, da correção contábil e da normalidade e essencialidade do custo da despesa, objetivando o resguardo da execução contratual.

Na consecução dos trabalhos, este levantamento se orientou pelas normas e diretrizes estatuídas pela Lei N.º 8.666/93, de 21 de junho de 1993, que regulamenta o art. 37, inciso XXI da CR e institui normas para licitações e contratos da Administração Pública, Lei N.º 4.320, de 17 de março de 1964, que ordena normas gerais de direito financeiro para elaboração e controle das leis orçamentárias, na Lei Complementar nº 101, de 04/05/2000, Lei de Responsabilidade Fiscal. Também se utilizou como parâmetros de orientação as Instruções Normativas e Consultas publicadas pelo Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais e as Resoluções do Conselho Federal de Contabilidade que tratam de critérios para o registro contábil dos atos e dos fatos que afetam ou possam a vir a afetar o patrimônio das entidades do setor público e privado.

Nossos exames foram realizados de acordo com as normas e os procedimentos geralmente aceitos, adaptados para o presente caso, incluídas a verificação da documentação e dos registros existentes, por amostragem, na extensão e profundidade julgadas necessárias ao entendimento dos fatos, consubstanciados nos itens a seguir relacionados.

Ressaltamos que o presente relatório registra as informações de dados do segundo trimestre, condensando-se os números avaliados no primeiro trimestre do presente exercício e anteriores.

**1.1.** A premissa metodológica a ser aplicada, foi o estudo da legislação a respeito do transporte coletivo municipal, a avaliação de regularidade do (s) contrato (s) de concessão (ões), dos seus respectivos termos aditivos.

Nesse sentido, como forma de verificação de regularidade foi estabelecida a necessidade de uma averiguação dos termos contábeis e operacionais das empresas que operam no transporte coletivo urbano e rural do Município de Congonhas (MG), onde especificamente foram designados profissionais das diversas áreas exigidas no procedimento licitatório de origem do contrato assinado entre as partes, para os apontamentos dos atos verificados.

Também foi designada uma pesquisa de campo para verificação da situação fática dos serviços realizados.

Finalmente, averiguada a situação financeira da composição das tarifas, nos termos apresentados pela empresa concessionária, a fim de apuração do presente relatório técnico.

## **2. DA ANÁLISE DO PROCESSO LICITATÓRIO, CONTRATOS E TERMOS ADITIVOS**

O Termo de Referência apresentado, demonstrou uma evolução do número de veículos (frota) pertencente à cidade de Congonhas dos anos de 1994 e 2003, apresentando o seguinte comportamento<sup>1</sup>:

TIPO DE VEÍCULO	QUANTIDADE EM 1994	QUANTIDADE EM 2003	ANÁLISE DE VARIAÇÃO HORIZONTAL	ANÁLISE DE VARIAÇÃO VERTICAL 1994	ANÁLISE DE VARIAÇÃO VERTICAL 2003
COLETIVOS	43	86	100,00%	1%	1%
DUAS RODAS	304	733	141,12%	8%	9%
TRATORES	59	82	38,98%	1%	1%
VEÍCULOS CARGA	834	1.418	70,02%	21%	17%
VEÍCULOS DE PASSEIO	2.810	5.986	113,02%	69%	72%
<b>TOTAL</b>	<b>4.050</b>	<b>8.305</b>	<b>105,06%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

A presente tabela em suas três últimas colunas demonstra respectivamente, o percentual de: variação da frota entre o período de 1994 e 2003, a equivalência de cada tipo de veículo comparativamente ao total da frota nos exercícios de 1994 e 2003.

<sup>1</sup> **OBSERVAÇÃO:** As análises HORIZONTAL E VERTICAL são verificações comparativas dos números apresentados em dados períodos. Sendo a análise horizontal, uma perspectiva (percentual) de evolução dos números de um determinado período até outra conjuntura e a análise vertical, a demonstração percentual dos números (isoladamente) que compõe todo o conjunto e a demonstração de sua participação no total alcançado.

Vejamos que naquela ocasião já se mostrava uma grande evolução do número total de veículos, sendo que os veículos de passeio foi a que mais cresceu em números percentuais e a frota de veículos coletivos, apesar do crescimento em números absolutos, permaneceu com os mesmos 1% (um por cento) da frota.

Para demonstrar a realidade atual, buscamos como fonte de pesquisa o site do Ministério dos Transportes, que passou a compilar os dados de forma mais detalhada a partir do ano de 2006. Assim, temos o seguinte comportamento do crescimento vegetativo da frota de veículos do Município de Congonhas, considerando os dados até julho de 2024:

TIPO DE VEÍCULO	QUANTIDADE EM 2006	QUANTIDADE EM 2024	ANÁLISE DE VARIAÇÃO HORIZONTAL	ANÁLISE DE VARIAÇÃO VERTICAL 2006	ANÁLISE DE VARIAÇÃO VERTICAL 2024
Automóvel	7.482	19.812	164,80%	68,90%	58,84%
Caminhão	570	1.304	128,77%	5,25%	3,87%
Caminhão trator	146	830	468,49%	1,34%	2,47%
Caminhonete	357	2.649	642,02%	3,29%	7,87%
Camioneta	570	1072	88,07%	5,25%	3,18%
Ciclomotor	9	316	3.411,11%	0,08%	0,94%
Micro-ônibus	70	228	225,71%	0,64%	0,68%
Motocicleta	1.251	4.747	279,46%	11,52%	14,10%
Motoneta	122	671	450,00%	1,12%	1,99%
Ônibus	57	318	457,89%	0,52%	0,94%
Reboque	114	566	396,49%	1,05%	1,68%
Semi-reboque	102	820	703,92%	0,94%	2,44%
Sidecar	2	1	-50,00%	0,02%	0,00%
Trator de rodas	6	16	166,67%	0,06%	0,05%
Triciclo	0	25	100,00%	0,00%	0,07%
Utilitário	0	288	100,00%	0,00%	0,86%
Outros	2	6	200,00%	0,02%	0,02%
<b>TOTAL</b>	<b>10.860</b>	<b>33.669</b>	<b>210,03%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Podemos destacar que o número de veículos circulando no Município de Congonhas cresceu num período de 2006 a 2024 em percentual de 210,03% (duzentos e dez vírgula três por cento), sendo que a maior representatividade está nos Automóveis, com 58,84% (cinquenta e oito vírgula oitenta e quatro por cento), seguidos pelas Motocicletas e Motonetas, que somadas perfazem o total de 16,09% (dezesesseis vírgula nove por cento).

A frota de ônibus também cresceu, significando necessariamente que se trata de frota para atender ao transporte de fretamento, pois como se sabe, o Município de Congonhas possui grandes mineradoras em seu território e tais companhias utilizam-se de serviços de frotistas para transportar seus colaboradores para as unidades de trabalho.

Destacamos que o número total de veículos motorizados existentes no Município de Congonhas, quando da realização do procedimento licitatório que originou a permissão de uso do transporte coletivo era de 10.860 (dez mil oitocentos e sessenta) em 2006, saltando para

32.091 (trinta e dois mil e noventa e um) em 2022, representando um acréscimo de aproximadamente 195% (cento e noventa e cinco por cento) de crescimento. Comparando tais números com o registrado em 2024 temos o total de 33.669 (trinta e três mil seiscentos e sessenta e nove) veículos que representa em 2 (dois) anos o crescimento de aproximadamente 5% (cinco por cento) nesses dois anos de estudo.

### 3. DA ANÁLISE DAS DESPESAS E DOS DOCUMENTOS FISCAIS

O objetivo específico da auditoria independente foi avaliar as principais despesas realizadas pelas empresas, com o intuito de cancelar os critérios contábeis praticados. Foi dada ênfase na análise da folha de pagamento e dos indicadores financeiros utilizados para avaliar o desempenho financeiro e econômico da empresa.

Este trabalho classifica-se como descritivo por estudar as características da progressão/ regressão da entidade financeira, proporcionando uma nova forma de analisar esse processo e possui caráter quantitativo. Abordando, de forma simplificada, a análise da folha de pagamento (despesa mais significativa) por meio da análise vertical que fará a comparação entre os períodos de setembro, outubro, novembro e dezembro do exercício de 2024.

Outro passo importante foi o relato de acompanhamento fiscal. Tendo como perspectiva, atender os objetivos dos dispostos na Resolução do Senado Federal nº 42, de 2016. Como resultado, são apresentadas trajetórias para os indicadores fiscais, com informações transparentes a dispor neste relatório.

#### 3.1. DA DESPESA COM FUNCIONÁRIOS

A apuração foi desenvolvida de forma analítica, sendo executada de acordo com a as obrigações acessórias (arquivos digitais), com objetivo de levantar informações seguras e transparentes do setor auditado. Visando acompanhar o andamento da empresa e evitar demandas desnecessárias e infrações administrativas.

Acompanhando os fatos geradores do direito do trabalhador, **destacamos as despesas com os funcionários, em destaque a folha de pagamento**, como a que deve ser avaliada e merecedora de notas explicativas da empresa permissionária, no período de janeiro, fevereiro, março do exercício de 2025. Para melhor ilustração, destacamos no quadro abaixo, o valor total de cada despesa direcionado ao colaborador da entidade.

Das técnicas mais simples de aplicação e, ao mesmo tempo, das mais importante no que se refere ao conteúdo das informações encontradas nos lançamentos contábeis, para fins de avaliação de desempenho empresarial, referem-se à análise vertical e a horizontal. A análise de uma empresa é desenvolvida por meio de comparações, sejam elas efetuadas por índices

passados ou mediante indicadores setoriais e de empresas concorrentes. A análise comparativa produz melhores resultados quando desenvolvida com valores relacionáveis ou afins.

A análise horizontal consiste em verificar a evolução/redução dos elementos da despesa, durante determinado período. Essa verificação se faz entre valores de uma mesma conta ou grupo de contas, evidenciando a evolução desta por períodos. Usualmente, na análise horizontal, tomamos como base o exercício anterior ao que está sendo analisado, esse método torna mais dinâmica a análise, possibilitando apurar a evolução em menores períodos.

Vejamos os principais grupos de contas na formação do custo no período citado:

### TABELA DEMONSTRATIVA DAS DESPESAS COM PESSOAL JANEIRO, FEVEREIRO E MARÇO DE 2025

Despesas	jan/25	fev/25	ANÁLISE HORIZONTAL	mar/25	ANÁLISE HORIZONTAL
	Valor (R\$)	Valor (R\$)	%	Valor (R\$)	%
<b>Quant. de Funcionários</b>	<b>57</b>	<b>59</b>	<b>-</b>	<b>62</b>	<b>-</b>
Viagens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Plano de Saúde	20.011,37	19.490,78	-2,60	21.673,26	8,30
Plano Odontológico	813,40	813,40	0,00	713,80	-12,24
Refeição	635,85	614,42	-3,37	478,00	-24,83
Seguro Vida	291,19	299,06	2,70	283,32	-2,70
Ticket Alimentação	28.080,23	29.036,36	3,40	29.606,68	5,44
Uniforme	2.105,97	526,96	-74,98	1.053,94	-49,95
Lanches	413,85	420,36	1,57	713,30	72,36
EPIS	445,60	0,00	-100,00	623,90	40,01
Pensões Alimentícias	1.563,83	1.579,09	0,98	1.521,59	-2,70
INSS	0,00	29.658,64	0,00	21.602,17	0,00
IRRF - Folha	5.411,93	26.386,84	387,57	2.354,77	-56,49
13 Salário	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Adiantamento	56.689,86	62.212,04	9,74	59.311,58	4,62
Exames / Consultas	283,72	2.618,50	822,92	1.646,51	480,33
Férias	6.297,81	0,00	-100,00	8.010,88	27,20
FGTS	21.207,38	14.544,68	-31,42	13.954,06	-34,20
Indenização Trabalhista	0,00	0,00	0,00	3.000,00	0,00
Rescisão	10.895,00	0,00	-100,00	4.949,27	-54,57
Salário	90.311,47	0,00	-100,00	89.686,27	-0,69
Sindicato	60,00	0,00	-100,00	4.812,91	7.921,52
Cursos/ Treinamentos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vale	200,00	0,00	-100,00	400,00	100,00
GRRF	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Desconto Judicial	715,39	0,00	-100,00	0,00	-100,00
<b>TOTAL</b>	<b>246.433,85</b>	<b>188.201,13</b>	<b>-23,63</b>	<b>266.396,21</b>	<b>8,10</b>

Fonte: Relatório Obrigação Acessória dos respectivos meses.

Aplicando como parâmetro o período de janeiro/2025, o total das despesas no mês de fevereiro reduziu em -23,63% (vinte e três vírgula sessenta e três por cento) negativo, resultado por falta de lançamento contábil nas contas "Salário e Sindicato". Observando que a conta salário é a despesa com pessoal que mais pesa o orçamento, sendo indispensável a correta informação para diversas apurações financeiras.

*Assinatura*  
ECONOMIA DE BEM-ESTAR PATRIMONIAL  
C.R.A.M.G. 28393

*Assinatura*  
ECONOMIA DE BEM-ESTAR PATRIMONIAL  
CORPORATIVO 4207



**Solicitamos que a empresa através de seu departamento contábil revise os lançamentos contábeis e apresente Nota Explicativa, para devidas correções.**

Na análise do primeiro trimestre do ano de 2025, o mês de março obteve o aumento da despesa em 8,10% (oito virgula dez por cento), concomitantemente devido aumento dos colaboradores, o que levou o índice apurado do último mês subir em pequena escala, como observado no gráfico abaixo.



Conforme se observa, os três primeiros meses do exercício de 2025 as despesas somaram um total de R\$701.031,19 (setecentos e um mil trinta e um reais e dezenove centavos), ocorrendo variações nas despesas mensais.

### **3.1.1. APURAÇÃO DOS FATOS**

A apuração foi desenvolvida de forma analítica, sendo executada de acordo com a CCT (Convenção Coletiva de Trabalho) e a legislação em vigor, com objetivo de levantar informações seguras e transparente do setor auditado. Visando acompanhar os direitos dos trabalhadores e acompanhar os procedimentos adotados para evitar lançamentos incoerentes e infrações administrativas.

Além da análise física da folha de pagamento, foram comparados a relação dos funcionários registrado junto ao sistema do governo eSocial, (Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas). Tal relatório informa a relação dos funcionários registrado e as obrigações fiscais, trabalhistas e previdenciárias da empresa.

Atualmente foram verificados os colaboradores atuantes no período de janeiro, fevereiro e março/ 2025, conforme descrito no quadro abaixo:

RELAÇÃO FUNCIONÁRIOS ATIVOS			
QTDE.	PERÍODO 01/2025	PERÍODO 02/2025	PERÍODO 03/2025
1	Adão de Souza Evangelista	Adão de Souza Evangelista	Adão de Souza Evangelista
2	Adélia de Paula	Adélia de Paula	Adélia de Paula
3	Alexson Machado Maia	Alexson Machado Maia	Alexson Machado Maia
4	Allen Rosa Ruas da Silva	Allen Rosa Ruas da Silva	Allen Rosa Ruas da Silva
5	Amanda Dutra Nascimento	Amanda Dutra Nascimento	Amanda Dutra Nascimento
6	Anderson José dos Anjos Bezerra	Anderson José dos Anjos Bezerra	Anderson José dos Anjos Bezerra
7	Antônio Delfino	Antônio Delfino	Antônio Delfino
8	Antônio Eustáquio de Castro	Antônio Eustáquio de Castro	Antônio Eustáquio de Castro
9	Aridiane Grazielle Gabriel	Aridiane Grazielle Gabriel	Aridiane Grazielle Gabriel
10	Bruno Henrique de Freitas	Bruno Henrique de Freitas	Bruno Henrique de Freitas
11	Charles Nascimento Pereira	Charles Nascimento Pereira	Charles Nascimento Pereira
12	Daniel Carlos dos Santos Corrêa	Daiana Conceição Paula	Daiana Conceição Paula
13	Douglas Rafael de Jesus	Daniel Carlos dos Santos Corrêa	Daniel Carlos dos Santos Corrêa
14	Ediene Lopes da Silva	Douglas Rafael de Jesus	Denilson Costa
15	Eduardo Henrique Santos Maia	Ediene Lopes da Silva	Douglas Rafael de Jesus
16	Filipe do Carmo Teixeira	Eduardo Henrique Santos Maia	Ediene Lopes da Silva
17	Graziele Karen Santos	Filipe do Carmo Teixeira	Eduardo Henrique Santos Maia
18	Jackson Flávio Jorge Fernandes	Graziele Karen Santos	Erick Ryan Guimarães Gonçalves
19	José Donizete de Mendonça	Italo Russo Santos de Almeida	Fausto Daldoce Filho
20	José Raimundo Quintiliano	Jackson Flávio Jorge Fernandes	Filipe do Carmo Teixeira
21	Júlio César Silva Souza	José Donizete de Mendonça	Italo Russo Santos de Almeida
22	Júlio Santos Dias	José Raimundo Quintiliano	Jackson Flávio Jorge Fernandes
23	Lucas de Souza Gomes	Júlio César Silva Souza	José Donizete de Mendonça
24	Luciano da Mota Almeida	Júlio Santos Dias	José Raimundo Quintiliano
25	Luis Carlos de Freitas	Lucas de Souza Gomes	Júlio César Silva Souza
26	Maique Mesquita Galvão	Luciano da Mota Almeida	Júlio Santos Dias
27	Manoel Moreira Lucas	Luis Carlos de Freitas	Lucas de Souza Gomes
28	Marciel Alves Soares	Maique Mesquita Galvão	Luciano da Mota Almeida
29	Marcio José de Assis Moreira	Manoel Moreira Lucas	Luis Carlos de Freitas
30	Marcos V. Leoncio Almeida	Marciel Alves Soares	Maique Mesquita Galvão
31	Maria Madalena Miranda Soares	Marcio José de Assis Moreira	Manoel Moreira Lucas
32	Marlene da Silva Azevedo	Marcos V. Leoncio Almeida	Marciel Alves Soares
33	Mateus Junior Pereira	Maria Madalena Miranda Soares	Marcio José de Assis Moreira
34	Mauro Natividade Lopes	Marlene da Silva Azevedo	Marcos V. Leoncio Almeida
35	Michel Leonardo de Oliveira	Mateus Junior Pereira	Maria Madalena Miranda Soares
36	Nivaldo José Cardozo	Mauro Natividade Lopes	Marlene da Silva Azevedo
37	Onofre Alves Teixeira	Michel Leonardo de Oliveira	Mateus Junior Pereira
38	Pedro Marcelino de Paula	Nivaldo José Cardozo	Mauro Natividade Lopes
39	Rafael Carlos da Silva	Onofre Alves Teixeira	Mayke de Oliveira Viana
40	Reginaldo Pereira Fidelix	Pedro Marcelino de Paula	Michel Leonardo de Oliveira
41	Reinaldo Ferreira da Silva	Rafael Carlos da Silva	Nivaldo José Cardozo
42	Reinaldo Pereira Oliveira	Reginaldo Pereira Fidelix	Onofre Alves Teixeira
43	Rivald Paulino da Silva	Reinaldo Ferreira da Silva	Pedro Marcelino de Paula
44	Roberto Savio Ferreira Guimarães	Reinaldo Pereira Oliveira	Reginaldo Pereira Fidelix
45	Rogério Rodrigo da Rocha	Rivald Paulino da Silva	Reinaldo Ferreira da Silva
46	Sebastião Antônio Moreira Filho	Roberto Savio Ferreira Guimarães	Reinaldo Pereira Oliveira
47	Sebastião dos Santos Rodrigues	Rogério Rodrigo da Rocha	Rivald Paulino da Silva
48	Sérgio Maurício de Oliveira	Sebastião Antônio Moreira Filho	Roberto Savio Ferreira Guimarães
49	Sidinelson de Moraes	Sebastião dos Santos Rodrigues	Rogério Rodrigo da Rocha

RELAÇÃO FUNCIONÁRIOS ATIVOS			
QTDE.	PERÍODO 01/2025	PERÍODO 02/2025	PERÍODO 03/2025
50	Sidney Paula Souza	Sérgio Maurício de Oliveira	Sebastião Antônio Moreira Filho
51	Valter Ruy de Souza	Sidinelson de Moraes	Sebastião dos Santos Rodrigues
52	Vander Lucimar da Paixão	Sidney Paula Souza	Sérgio Maurício de Oliveira
53	Vanderlei Jesus da Costa	Valter Ruy de Souza	Sidinelson de Moraes
54	Wagner Martiniano	Vander Lucimar da Paixão	Sidney Paula Souza
55	Warley Afonso Santos Guedes	Vanderlei Jesus da Costa	Valter Ruy de Souza
56	Wilson Carlos da Paixão	Wagner Martiniano	Vander Lucimar da Paixão
57	Yasmin Vitória Moura Leite	Warley Afonso Santos Guedes	Vanderlei Jesus da Costa
58		Wilson Carlos da Paixão	Vinicius Balbino Ribeiro
59		Yasmin Vitória Moura Leite	Wagner Martiniano
60			Warley Afonso Santos Guedes
61			Wilson Carlos da Paixão
62			Yasmin Vitória Moura Leite

RELAÇÃO DOS FUNCIONÁRIOS ADMITIDOS			
QTDE.	PERÍODO 01/2025	PERÍODO 02/2025	PERÍODO 03/2025
1		Daiana Conceição Paula	Graziele Karen Santos
2		Italo Russo Santos de Almeida	Rafael Carlos da Silva

RELAÇÃO DOS FUNCIONÁRIOS DEMITIDOS			
QTDE.	PERÍODO 01/2025	PERÍODO 02/2025	PERÍODO 03/2025
1	Claudio Roberto de Souza		
2	Diorgenes Taylor D. Victor Oliveira		
3	Marcio Francisco Ferreira		

### 3.2. DA DESPESA/CUSTO ADMINISTRATIVO

O resultado dos elementos dos custos e despesas administrativas permitem acompanhar a gestão dos planos de contas de forma ativa, além de apresentar a maior transparência nas informações da empresa.

A análise dos dados ressalta a ampla estrutura da entidade, que refletem os diversos modelos de gerenciamento e tomada de decisões. Para que ocorra o gerenciamento adequado, a transparência é um dos pilares mais importantes da gestão, o que força a administração contabilizar as informações corretamente para garantir um ambiente de confiança e segura para os gestores adotarem estruturas para melhor estratégia de decisão. A transparência das despesas e dos custos, especialmente com aquisições de materiais e serviços terceirizados, tem o potencial de aprimorar a eficiência das empresas e mitigar riscos de má gestão.

A análise vertical, também denominada análise da estrutura, facilita a avaliação da estrutura das demonstrações financeiras e a representatividade de cada variante que compõe o custo relativamente ao total de toda a despesa. A análise vertical constitui identicamente (a análise horizontal) a um processo comparativo, sendo desenvolvida por meio de comparações relativas entre valores afins ou relacionáveis identificados numa mesma demonstração

financeira; permite, mais efetivamente, que se conheçam todas as alterações ocorridas na estrutura dos relatórios analisados.

Despesas/ Custos	jan/25	fev/25	mar/25	TOTAL	ANÁLISE VERTICAL
	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)		%
Imposto, Tributos e Taxas - GRU	1.159,35	990,99	0,00	2.150,34	0,22
Supermercado	414,18	543,52	626,07	1.583,77	0,17
Diretoria - Despesas Diversas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Diretoria - Pró Labore	3.907,64	4.188,40	4.188,40	12.284,44	1,28
Cartório	0,00	152,18	0,00	152,18	0,02
Correios	44,82	40,90	0,00	85,72	0,01
Estacionamento	10,00	20,00	5,00	35,00	0,00
Consultoria	0,00	3.294,13	3.294,13	6.588,26	0,69
Veículo - Coleta Trat. Resíduos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Honorários Contábeis	1.000,00	101.267,50	1.000,00	103.267,50	10,79
Confraternização	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Outras Despesas	2.121,10	1.203,70	8.331,46	11.656,26	1,22
Frete	1.030,00	1.810,00	1.531,85	4.371,85	0,46
Aluguel	21.000,00	22.600,00	22.600,00	66.200,00	6,92
Locação	0,00	0,00	400,00	400,00	0,04
Imp/Trib/Tx - Cofins	589,56	626,59	621,09	1.837,24	0,19
Imp/Trib/Tx - Cont Prev Receita Bru	10.573,15	7.845,67	8.266,49	26.685,31	2,79
Imp/Trib/Tx - Taxas Diversas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Imp/Trib/Tx - ISSQN - Tomador	14,31	0,00	14,31	28,62	0,00
Imp/Trib/Tx - ISSQN - Prestador	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Imp/Trib/Tx - PIS	127,74	135,76	134,57	398,07	0,04
Imp/Trib/Tx - PIS/CLLS/COFINS	178,25	0,00	428,73	606,98	0,06
Imp/Trib/Tx - Outorga	7.126,08	6.572,55	6.943,34	20.641,97	2,16
Imp/Trib/Tx - Aferição	0,00	0,00	1.081,08	1.081,08	0,11
Imp/Trib/Tx - IRRF -NF	57,50	0,00	138,29	195,79	0,02
Informática - Sistema Frota	18.871,38	18.987,59	20.838,06	58.697,03	6,13
Informática - Internet	430,08	160,00	618,22	1.208,30	0,13
Informática - Contrato	190,00	0,00	0,00	190,00	0,02
Informática - Material	1.603,60	0,00	98,00	1.701,60	0,18
Cemig	2.436,69	1.962,01	2.216,81	6.615,51	0,69
Copasa/ Semae	361,59	522,27	614,70	1.498,56	0,16
Infraestrutura - Material	3.019,60	3.542,89	2.046,61	8.609,10	0,90
Telefonia Fixa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Telefonia Móvel	489,14	0,00	437,57	926,71	0,10
Infraestrutura - Mão de Obra	6.533,80	5.173,80	5.459,80	17.167,40	1,79
Ferramentas	227,80	0,00	0,00	227,80	0,02

Despesas/ Custos	jan/25	fev/25	mar/25	TOTAL	ANÁLISE VERTICAL
	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)		%
Material de Limpeza/ Higienização	519,94	299,62	350,25	1.169,81	0,12
Tarifa - Bancária	106,5	148,00	148,00	402,50	0,04
Tarifa- Cartão- Taxa	618,61	0,00	686,87	1.305,48	0,14
Tarifa - Boletos	520,00	585,40	566,80	1.672,20	0,17
Publicidade - Propaganda	850,00	600,00	850,00	2.300,00	0,24
Material - Escritório	118,8	539,50	52,00	710,30	0,07
Gráfica	12,50	36,00	1.795,00	1.843,50	0,19
Veículo - IPVA	48.247,21	0,00	0,00	48.247,21	5,04
Veículo - Tx Licenciamento	914,68	0,00	0,00	914,68	0,10
Veículo - multa de trânsito	0,00	312,39	0,00	312,39	0,03
Veículo - seguro	3.215,64	3.215,64	3.215,64	9.646,92	1,01
Veículo - sinistro	0,00	0,00	5.470,00	5.470,00	0,57
Jurídico	0,00	5.631,32	0,00	5.631,32	0,59
Depósito Judicial	0,00	726,09	0,00	726,09	0,08
Veículos Leves - Combustível	1.320,00	911,11	0,00	2.231,11	0,23
Óleo e Lubrificante	3.165,73	281,35	0,00	3.447,08	0,36
Diesel	207.108,00	204.166,00	0,00	411.274,00	42,98
Coleta Tratamento de Resíduos	271,94	286,25	0,00	558,19	0,06
Peças Elétricas	2.669,21	3.043,24	0,00	5.712,45	0,60
Carroceria	3.289,55	6.615,94	0,00	9.905,49	1,04
Lanternagem / Pintura	1.815,29	792,51	0,00	2.607,80	0,27
Peças e Acessórios	18.620,84	4.702,72	0,00	23.323,56	2,44
Mão de Obra - Mecânica	0,00	1.000,00	0,00	1.000,00	0,10
Pneus - Material	31628,00	87,00	0,00	31.715,00	3,31
Reforma / Recondicionamento	2.175,00	3.887,50	0,00	6.062,50	0,63
Baterias	5.140,00	0,00	0,00	5.140,00	0,54
Pneus - Recapagem	3.858,50	6.252,00	0,00	10.110,50	1,06
Extintores- Carros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Graxas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Capotaria	2.177,66	0,00	0,00	2.177,66	0,23
Aditivo Arla	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Veículos Leves - Manutenção	145,00	1.000,61	0,00	1.145,61	0,12
Limpeza - Sabão	1.894,77	1.037,06	0,00	2.931,83	0,31
Limpeza - Vassoura	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Limpeza - Higienização	0,00	45,00	0,00	45,00	0,00
Aditivo Radiador	40,35	29,70	0,00	70,05	0,01
<b>TOTAL</b>	<b>423.961,08</b>	<b>427.872,40</b>	<b>105.069,14</b>	<b>956.902,62</b>	<b>100,00</b>



Em tal levantamento verificou-se que o valor atribuído para a conta Honorários Contábeis no mês de fevereiro de 2025 está inconsistente com os valores lançados anteriormente.

**A empresa deve emitir uma Nota Explicativa com o detalhamento da despesa, ou apuração e correção do lançamento.**

### **3.3. DO LEVANTAMENTO FISCAL**

Outro objetivo do presente levantamento de auditoria foi identificar as informações relevantes, que foram retiradas dos órgãos fiscalizadores nas esferas: Municipal, Estadual e Federal.

Com tudo, relatamos a atual situação da empresa auditada e documentos extraídos da rede mundial de computadores.

#### **3.3.1. MATRIZ**

##### **CADASTRO NACIONAL DA PESSOA JURÍDICA – CNPJ**

*“Aprovado pela Instrução Normativa RFB nº 1.863, de 27 de dezembro de 2018.”*

**SITUAÇÃO:** Ativo

##### **CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS RELATIVOS AOS TRIBUTOS FEDERAIS E À DÍVIDA ATIVA DA UNIÃO**

*“Esta certidão se refere a situação do sujeito passivo no âmbito da RFB e da PGFN e abrange inclusive as contribuições sociais previstas nas alíneas 'a' 'd' do parágrafo único do Art. 11 da Lei nº 8.212 de 24 de julho de 1991.”*

**SITUAÇÃO:** Regular

##### **CERTIFICADO DE REGULARIDADE DO FGTS - CRF**

*“A Caixa Econômica Federal, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 7, da Lei 8.036, de 11 de maio de 1990.”*

**SITUAÇÃO:** Regular



### **CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS TRABALHISTA**

*"Certidão emitida com base no art. 642-A da Consolidação das Leis do Trabalho, acrescentado pela Lei nº 12.440, de 7 de julho de 2011, e na Resolução Administrativa nº 1470/2011 do Tribunal Superior do Trabalho, de 24 de agosto de 2011".*

**SITUAÇÃO:** Regular

### **ADMINISTRAÇÃO DA RECEITA ESTADUAL DE MINAS GERAIS**

*"Regulamentada pela Lei Complementar nº 87 de 13 de setembro de 1996 que Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências."*

**SITUAÇÃO:** Regular

### **JUSBRASIL**

*"O JusBrasil não edita, cria ou altera o conteúdo oficial exibido no portal [jusbrasil.com.br](http://jusbrasil.com.br), assim entendido como as Decisões dos Tribunais, Leis e Atos Normativos emitidos pela União, Estados e Municípios."*

**SITUAÇÃO:** Em Andamento - O Jusbrasil encontrou 129 (cento e vinte e nove) processos de Turin Transportes LTDA nos Diários Oficiais. A maioria é do TJMG, seguido por TRT 03.

### **TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS**

*"Certidão expedida gratuitamente através da internet, nos termos do caput do art. 8º da Resolução 121/2010 do Conselho Nacional de Justiça;*

**SITUAÇÃO:** Regular

### **CERTIDÃO NEGATIVA CORRECIONAL (CGU-PJ, CEIS, CNEP e CEPIM)**


*"Destaca-se que, nos termos da legislação vigente, os referidos cadastros consolidam informações prestadas pelos entes públicos, de todos os Poderes e esferas de governo."*

**SITUAÇÃO:** Regular

### **3.3.2. FILIAL CONGONHAS**

#### **CADASTRO NACIONAL DA PESSOA JURÍDICA – CNPJ**

**SITUAÇÃO:** Ativo

  
Paulo Roberto Gomes  
CRANIO 28493

  
Paulo Roberto Gomes  
CORRECORMG 6207

**CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS RELATIVOS AOS TRIBUTOS FEDERAIS E À DÍVIDA ATIVA DA UNIÃO**

**SITUAÇÃO:** Informações constantes somente em nome da Matriz.

**CERTIFICADO DE REGULARIDADE DO FGTS - CRF**

**SITUAÇÃO:** Regular

**TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS**

**SITUAÇÃO:** Regular

**CERTIDÃO NEGATIVA CORRECIONAL (CGU-PJ, CEIS, CNEP e CEPIM)**

**SITUAÇÃO:** Regular

**ALVARÁ DE LOCALIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO**

**SITUAÇÃO:** Regular

Levando em consideração todos os documentados no presente relatório, verificamos que a empresa comprovou estar em dia com o Alvará e demais Certidões.

**4. AVALIAÇÃO DAS ROTAS, VEÍCULOS E CONDUTORES**

O objetivo deste capítulo foi avaliar a qualidade do serviço de transporte público coletivo prestado no Município de Congonhas em 2025, bem como a atuação dos profissionais na promoção da qualidade desse serviço.

**4.1. DAS ROTAS**

O método da coleta de dados e informações foi o acompanhamento das rotas de circulação dos veículos do transporte coletivo. Este trabalho foi realizado 100% (cem por cento) em campo, por auditores especializados, sendo especificado no presente relato as visitas nos dias 08/01/2025, 10/01/2025, 16/01/2025, 26/02/2025, 06/03/2025, 14/03/2025, 21/03/2025, as quais demonstraram aspectos preponderantes e merecedores de serem narrados para continuidade dos serviços.

Seguem os relatos de acompanhamento das linhas:

- Poliesportivo x Jardim Profeta;
- Poliesportivo x Lobo Leite;
- Poliesportivo x Pequeri;
- Poliesportivo x Pires;
- Poliesportivo x Vila José Marques;
- Rodoviária x Casa de Pedra
- Rodoviária x Dom Oscar;
- Rodoviária x Ferro Liga (Via Esmeril);
- Rodoviária x IFMG;
- Rodoviária x Santa Quitéria.

Segue a síntese dos fatos ocorridos:

**Linha: Poliesportivo x Pequeri**

**Horário:** 10h:30min.

**Motorista:** Reinaldo Pereira Oliveira

**CNH: 04214826340**

**Veículo:** Mercedes Bens

**Placa:** SHT8D91

**Fabricação/ Modelo:** 2023/2023

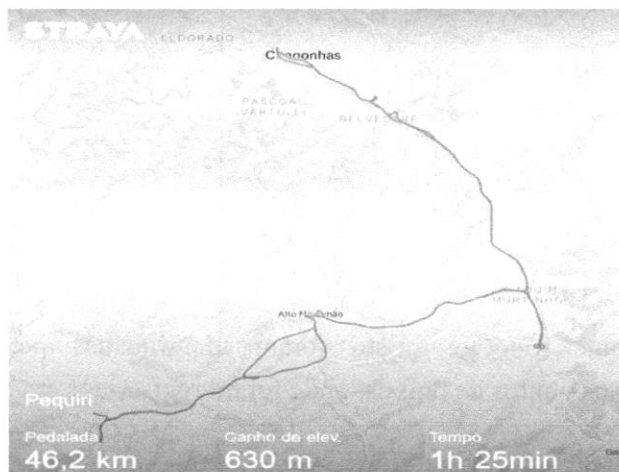
**Registro no Ponto Inicial: Poliesportivo**

**Data:** 14/03/25

**Distância percorrida:** 46,2 km – não computada a distância entre a garagem e a rodoviária.

**Total de passageiros: 79**

**Passageiros pagantes: 56**



Leonardo Ruiz Santos 14/08/2002  
CRANIO 7833

Paolo Giordani Giarela  
CORFUS MAG 6207

**Fatos Relevantes:**

O motorista iniciou a viagem no horário programado (10h:30min), chegou ao local da partida uniformizado e com o veículo limpo nas partes interna e externa. Finalizou a viagem no sistema as 12h:09min.



Monitorou muito bem o trajeto, e aparentou ser muito atencioso com as portas de embarque e desembarque de passageiros.

O veículo encontra-se em perfeito estado de conservação na área interna, mas na parte externa foi identificado trincas no para-brisa esquerdo, superior a 10 cm (dez centímetros), imediatamente comunicado à empresa para providenciar a troca.

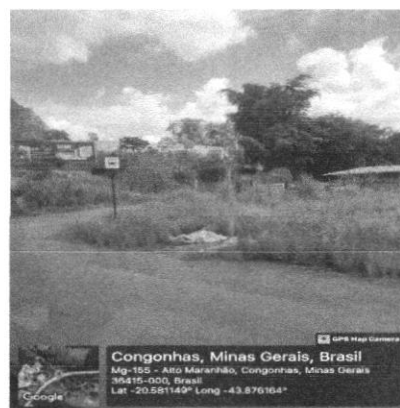
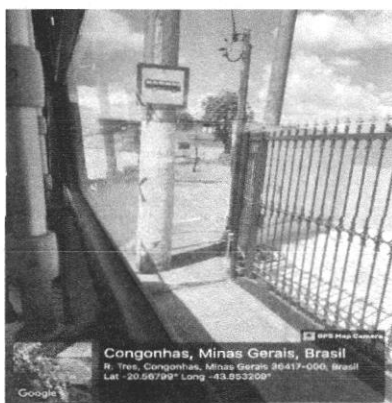
**Ocorrências Relevantes:**

Durante todo o trajeto foram identificadas pela equipe técnica diversas irregularidades nos pontos de ônibus, onde foram registrados:

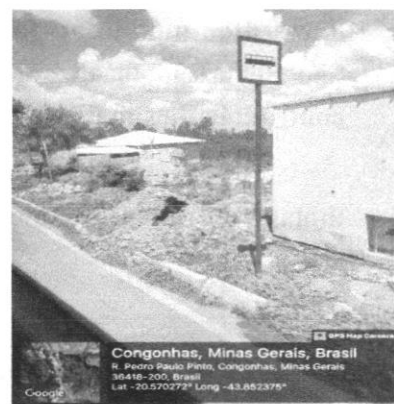
*Carla Rodrigues*  
Carla Rodrigues  
CRAMG 28393

*Paulo Gonçalves*  
Paulo Gonçalves  
CORCONMG 6207

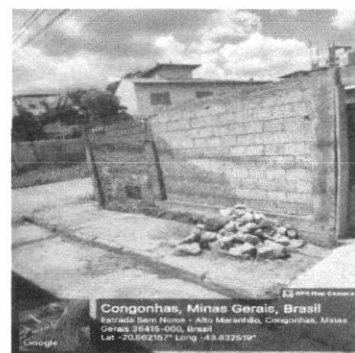
Pontos de espera instalados em esquinas, obrigando o motorista a parar fora do ponto.



Pontos instalados em local inapropriado para embarque e desembarque dos passageiros.

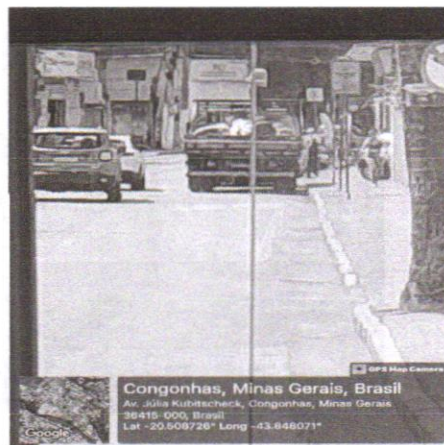
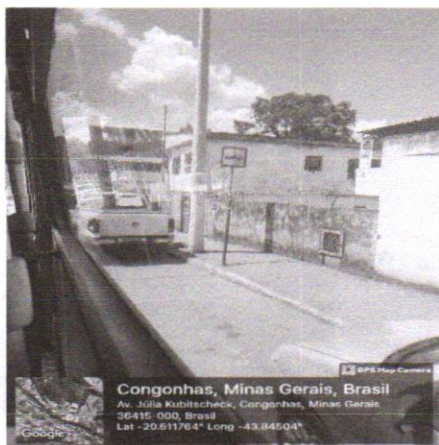


Interrupções das calçadas com materiais de construção, inibindo os locais destinados e exclusivo para os pedestres, onde as pessoas têm o direito de transitar de forma segura e sem obstáculos.



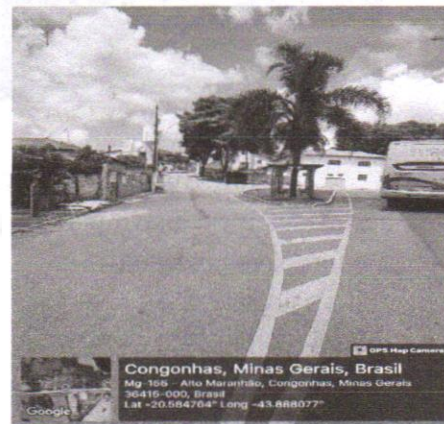


Veículos estacionado em ponto de ônibus e local proibido desrespeitando o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).



Durante o percurso, o motorista e morador da cidade de Congonhas, apresentou uma insatisfação. Segundo o morador do local, veículos transitam na Praça São Sebastião localizado no bairro Pequeri em alta velocidade e diversas vezes na contramão da sua direção, colocando os pedestres em risco.

Segundo os condutores e passageiros, seria necessária a construção de quebra molas e/ou radares no local, para evitar transtornos e acidentes graves.





**Linha: Rodoviária x Santa Quitéria**

**Horário: 08h:30min.**

**Motorista: Luciano da Mota Almeida**

**CNH: 05952919790**

**Veículo: Mercedes Benz, Comil Svelto**

**Placa: JKP1D18**

**Fabricação/ Modelo: 2013/2013**

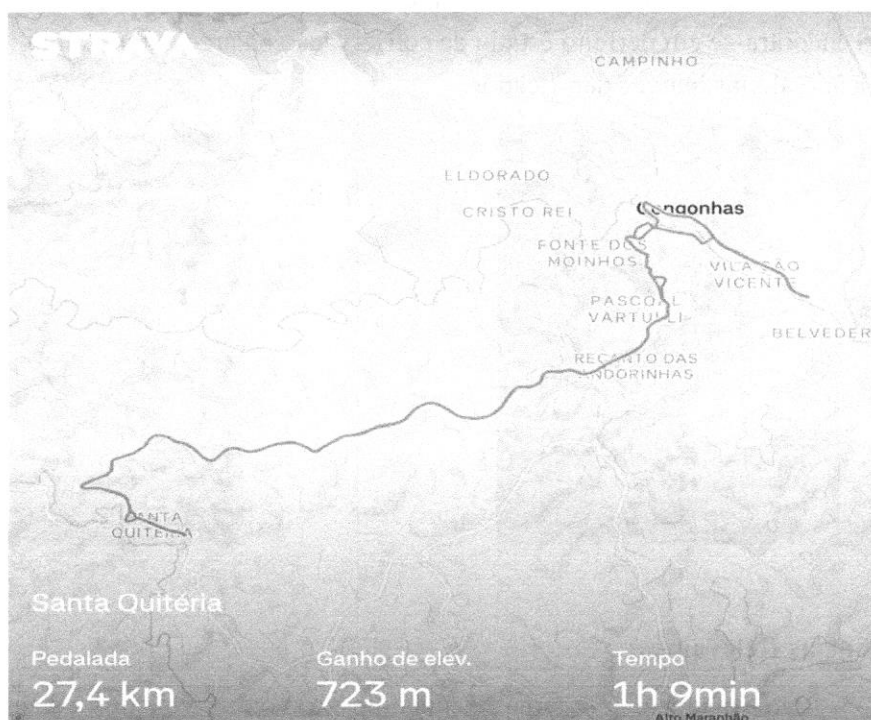
**Registro no Ponto Inicial: Rodoviária**

**Data: 26/02/25**

**Distância percorrida: 27,4 km** – não computada a distância entre a garagem e a rodoviária.

**Total de passageiros: 48**

**Passageiros pagantes: 29**

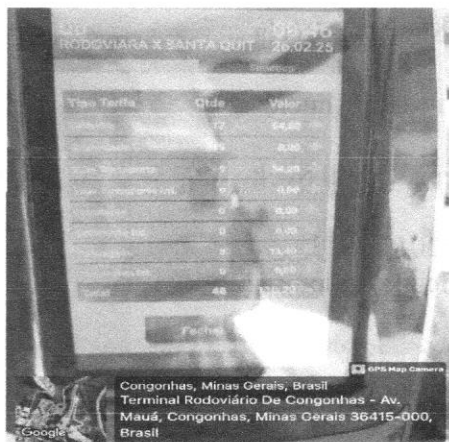


### Fatos Relevantes:

O motorista iniciou a viagem no horário programado (08h:30min), chegou ao local da partida uniformizado e com o veículo limpo nas partes interna e externa. Finalizou a viagem no sistema às 09h:46min.

*Luciano da Mota Almeida*  
Licenciado Luiz Santos Paes  
CRAMG 28395

*Paulo Giovanni Giarola*  
Paulo Giovanni Giarola  
CORECON/MG 6207



Monitorou muito bem o itinerário, demonstrou muita atenção e segurança no percurso.

O selo de controle de poluentes do veículo apresenta-se em dia e aprovado. O veículo encontra-se em perfeito estado de conservação na área externa, mas na parte interna foi identificado alguns bancos danificados.



**Ocorrências Relevantes:**

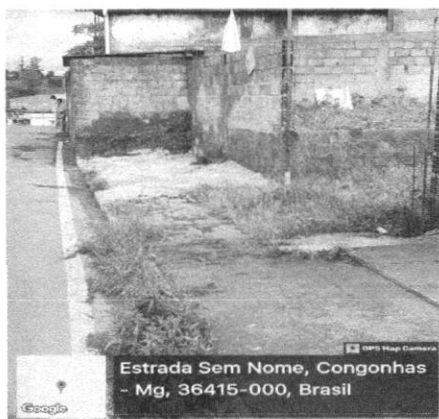
No itinerário a equipe técnica deparou com veículos estacionados em local inadequado, próximo à esquina.

Tal imprudência levou o motorista do ônibus a atrasar a sua viagem aproximadamente em 00:15 min (quinze minutos), pois foi obrigado a aguardar o veículo sair para conseguir fazer a conversão.

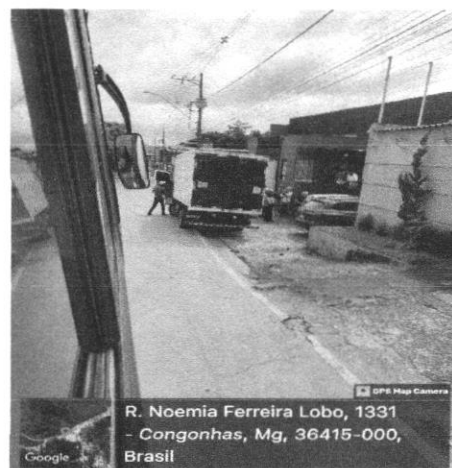
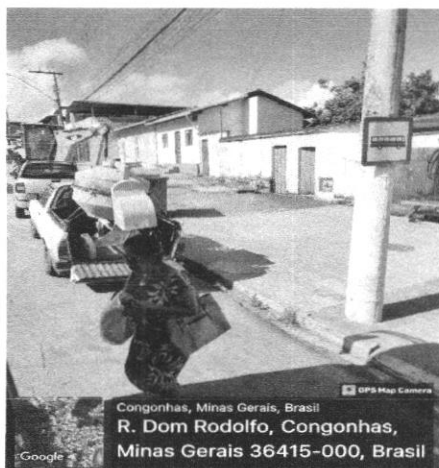


Foi observado no trajeto a interrupção do passeio por um muro residencial no bairro Santa Quitéria. Tal irregularidade contraria os Artigos 56 e 57 a Lei Nº 2.116 que institui o Código de Obras do município de Congonhas.

Qualquer obstáculo no passeio proporciona riscos aos pedestres, que se arriscam ao utilizar a pista exclusivas para veículos, além de criar dificuldades a pessoas com deficiência física. Qual quer construção irregular de um muro sobre o passeio está sujeito às penalidades aplicada pela legislação municipal.

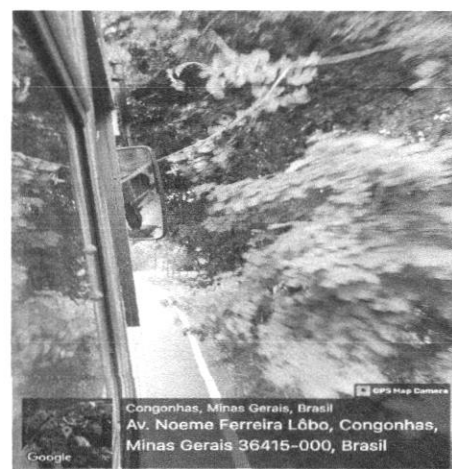
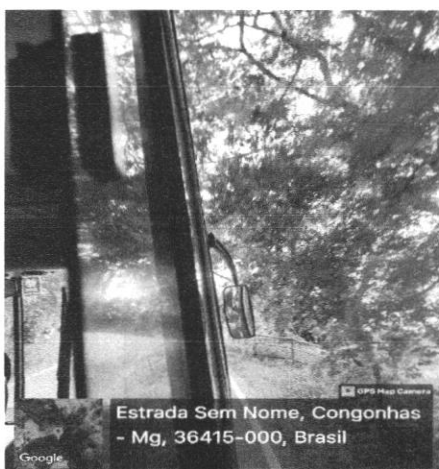


Existência de veículos estacionados em calçadas e ponto de ônibus, são fatos repetitivos dentro do município. Os condutores que assim persistirem poderão ser penalizados conforme o art. 182, previsto no Código de Trânsito Brasileiro, considerada infração gravíssima.

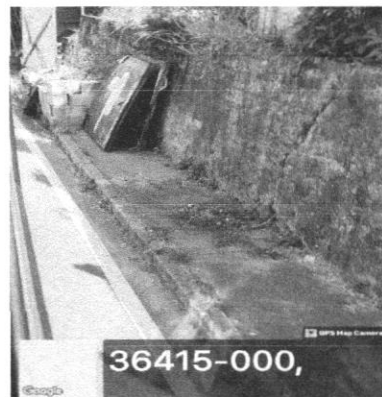
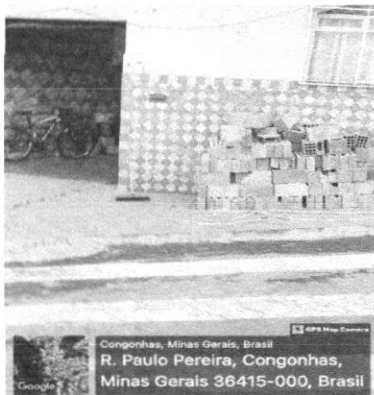


Durante os trabalhos dos técnicos, o motorista solicitou a equipe no Itinerário do bairro Santa Quitéria. Ele questiona os galhos das árvores que ocupam o espaço no asfalto.

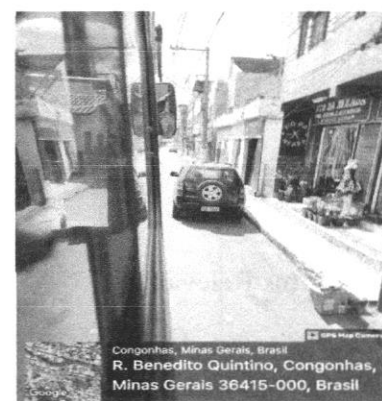
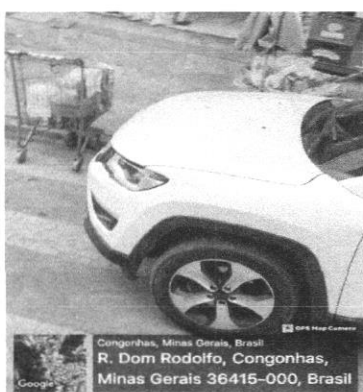
O motorista conta que em diversos momentos é obrigado a esbarrar nos galhos para não colidir com os veículos que estão passando na mão ao contrário, é disse: *"quase quebrei o retrovisor direito desviando de uma ultrapassagem, se eu não fizesse isso, nós tínhamos batidos"*.



Bloqueio das calçadas com material de construção e entulhos, dificultando o direito dos pedestres de ir e vir com segurança.



Veículos estacionados em locais inapropriados, como faixas de pedestre e locais proibidos.



**Linha: Rodoviária x Dom Oscar**

**Horário: 12:00min.**

**Motorista: Marcio José de Assis Moreira**

**CNH: 00739077371**

**Veículo: Mercedes Benz**

**Placa: OPH-9869**

**Fabricação/ Modelo: 2013/2013**

**Registro no Ponto Inicial: Rodoviária**

**Data: 08/01/25**

**Distância percorrida: 13,9 km** – não computada a distância entre a garagem e a rodoviária.

**Total de passageiros: 50**

**Passageiros pagantes: 35**



*Paulo Henrique*  
L. C. 0000000-00/0000-0000  
CPF: 00000000000

*Paulo Henrique*  
L. C. 0000000-00/0000-0000  
CPF: 00000000000

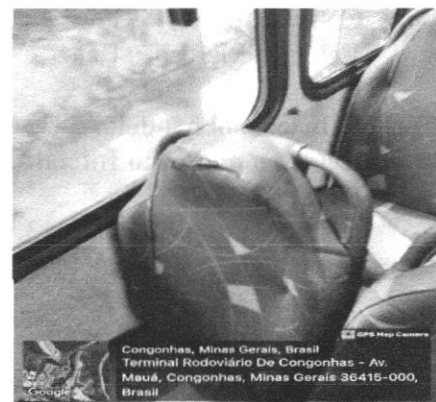
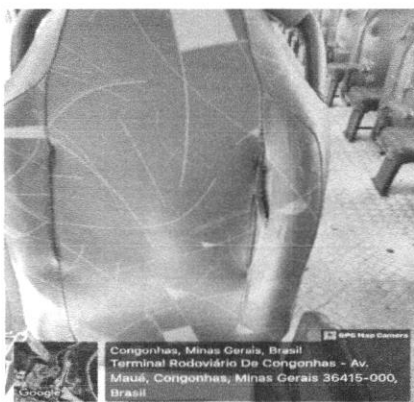


## Fatos Relevantes:

O motorista iniciou a viagem no horário programado (12h:00min), chegou ao local da partida uniformizado e com o veículo limpo nas partes interna e externa.

Monitorou muito bem o itinerário, e demonstrando muita segurança em todo percurso. Destacou-se pela atenção com os passageiros.

O selo de controle de poluentes do veículo apresenta-se em dia e aprovado. O veículo encontra-se em perfeito estado de conservação na área externa, mas na parte interna foram identificadas poltronas danificadas.





### Ocorrências Relevantes:

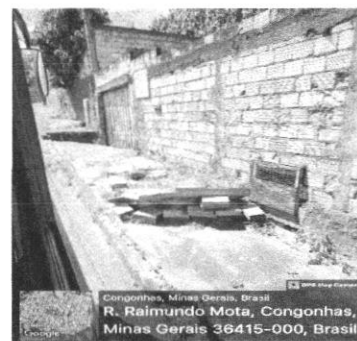
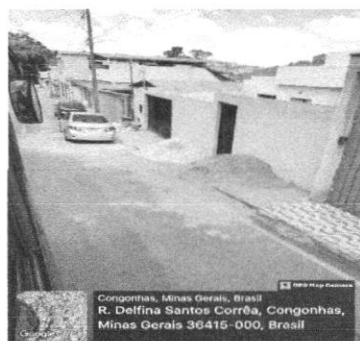
É constante a equipe técnica registrar veículos estacionados nos pontos de ônibus, tal imprudência obriga o motorista a parar no meio da rua para o embarque e desembarque de passageiros.



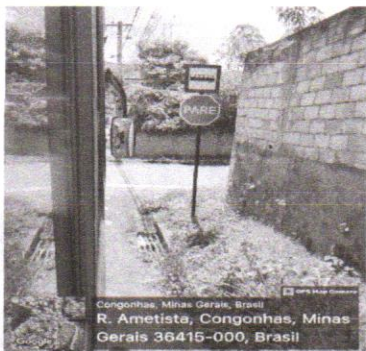
Veículos estacionados em locais proibidos, atrapalhando o fluxo dos automóveis no local. Ficou registrado o momento que o motorista deparou com o veículo estacionado em local inapropriado, o que levou o motorista a passar bem próximo do carro.



Em diversos momentos, ficou registrado materiais de construção e entulhos nas calçadas, fato constante no bairro Dom Oscar.



Pontos de ônibus instalados em locais irregulares (em esquinas), o que força o motorista parar fora do ponto ou de forma irregular, travando a via local.



**Linha: Rodoviária x Casa de Pedra**

**Horário: 11:30min.**

**Motorista: José Raimundo Quintiliano**

**CNH: 01199370607**

**Veículo: Mercedes Benz**

**Placa: OPI-4008**

**Fabricação/ Modelo: 2013/2013**

**Registro no Ponto Inicial: Rodoviária**

**Data: 16/01/25**

**Distância percorrida: 14,8 km** – não computada a distância entre a garagem e a rodoviária.

**Total de passageiros: 37**

**Passageiros pagantes: 32**



Leonardo Luiz Santos Rodrigues  
CRAMG 28393

Paulo Gustavo Giamá  
CORECONMG 6207

**Fatos Relevantes:**

O motorista iniciou a viagem no horário programado (11h:30 min), chegou ao local da partida uniformizado e com o veículo limpo nas partes interna e externa.

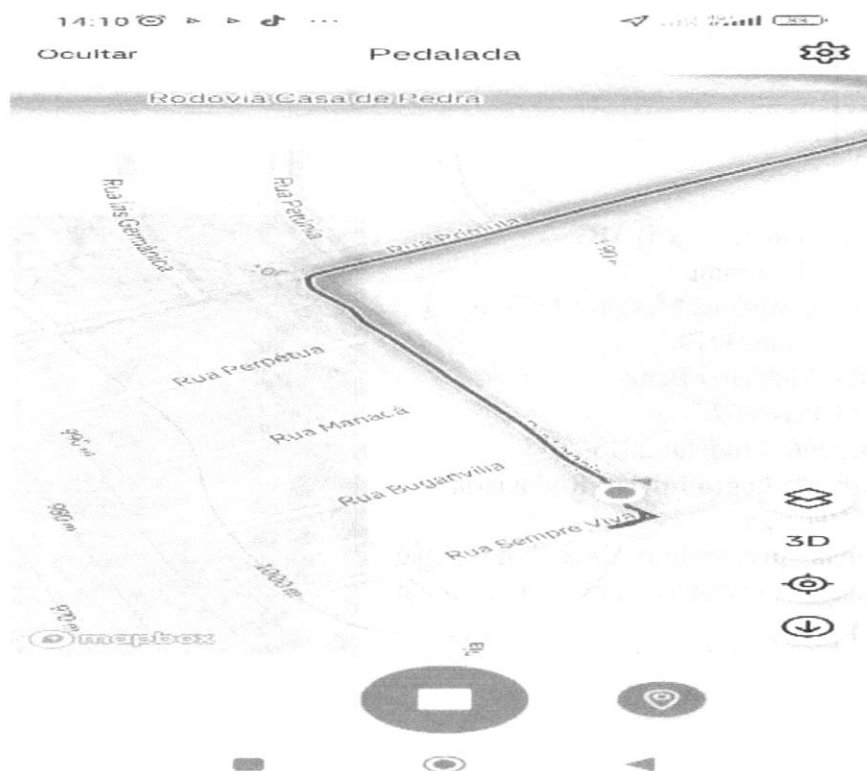
Monitorou muito bem o itinerário, e apresentou segurança no percurso e atenção parte interno do ônibus. Destacou-se pela atenção nos retrovisores interno e externo do veículo, sempre atento no que estava acontecendo ao seu redor.

O selo de controle de poluentes do veículo apresenta-se em dia e aprovado. O veículo encontra-se em perfeito estado de conservação na área interna e externa.

**Ocorrências Relevantes:**

No ponto final do Bairro Casa de Pedra, existe um obstáculo em que o motorista tem a necessidade de manobrar o veículo em marcha ré, converter em outra rua, para finalmente retornar o seu trajeto. Situação avaliada como arriscada, pois neste momento o motorista não consegue ter visão da parte externa/traseira do veículo, possibilitando a ocorrência de acidente.

Neste evento é aconselhado a alteração deste percurso, de forma que o motorista continue o trajeto sempre sem a necessidade de manobra para continuidade de seu itinerário, diminuindo a possibilidade de ocorrência de colisões ou atropelamentos.

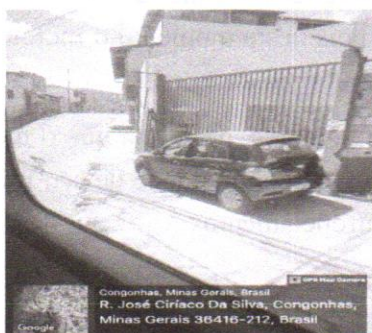




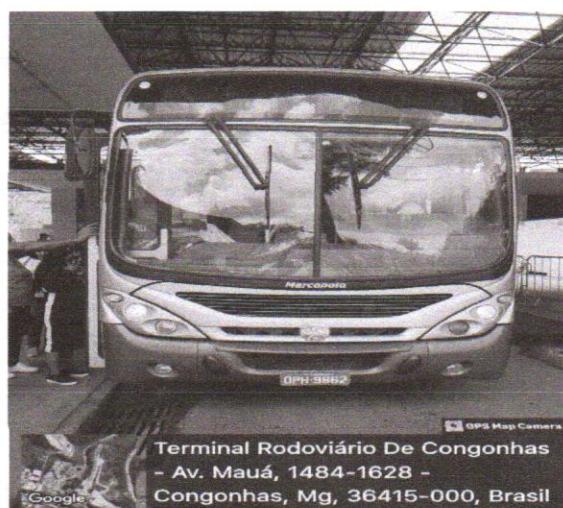
Veículos estacionados nos pontos de ônibus, levando o motorista do transporte público a parar no meio da via pública.

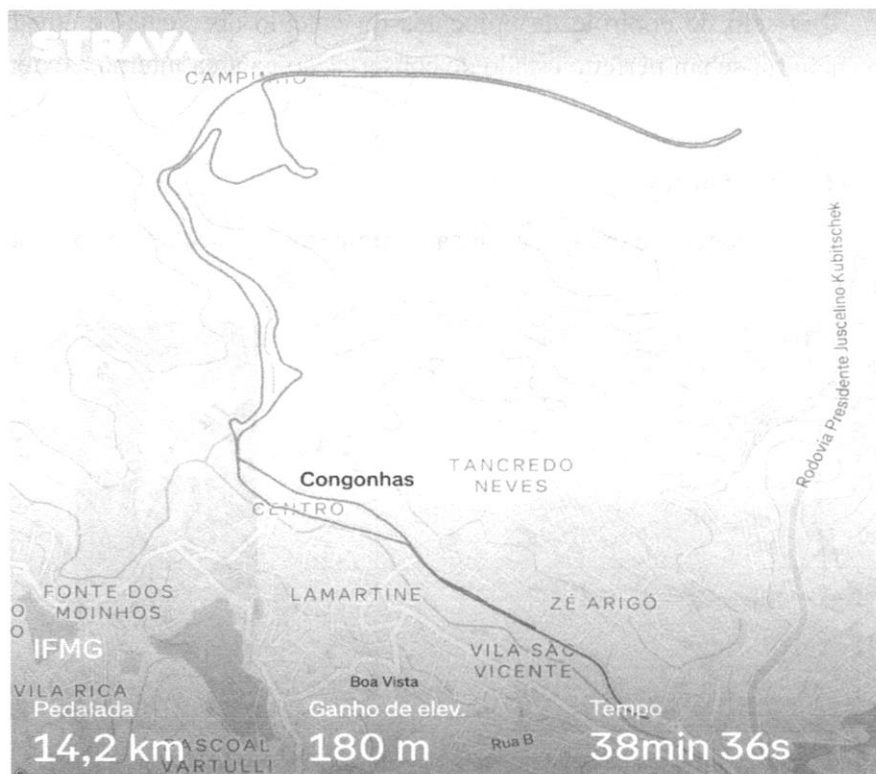


Foram registrados veículos utilizando as calçadas como estacionamento, dificultando a passagem dos pedestres, principalmente para pessoas com deficiência física.



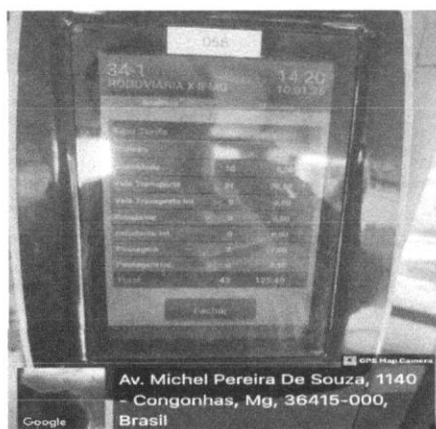
**Linha:** Rodoviária x IFMG  
**Horário:** 13:35min.  
**Motorista:** Maique Mesquita Galvão  
**CNH:** 06438623273  
**Veículo:** Mercedes Benz  
**Placa:** OPH-9862  
**Fabricação/ Modelo:** 2013/2013  
**Registro no Ponto Inicial:** Rodoviária  
**Data:** 10/01/25  
**Distância percorrida:** 14,2 km – não computada a distância entre a garagem e a rodoviária.  
**Total de passageiros:** 43  
**Passageiros pagantes:** 33





### Fatos Relevantes:

O motorista iniciou a viagem no horário programado (13h:35min), chegou ao local da partida uniformizado e com o veículo limpo nas partes interna e externa. Finalizou a viagem no sistema as 14h:20min.

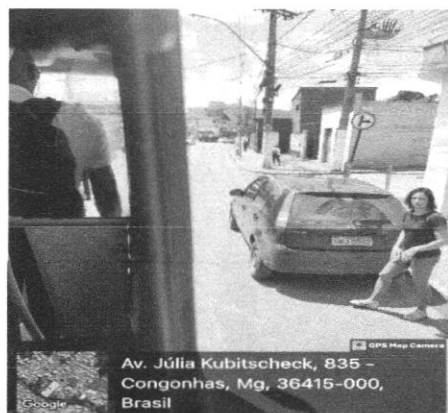
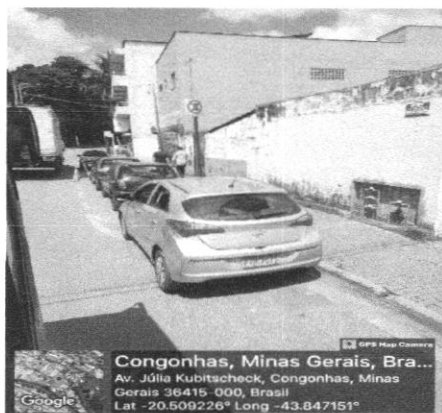


Monitorou muito bem o itinerário, demonstrou muita atenção e segurança no percurso. Se destacou pela atenção nas portas dianteiras e traseiras.

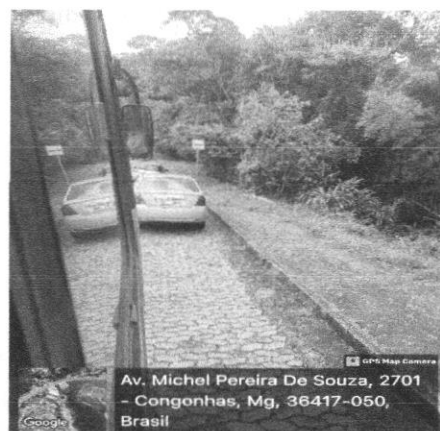
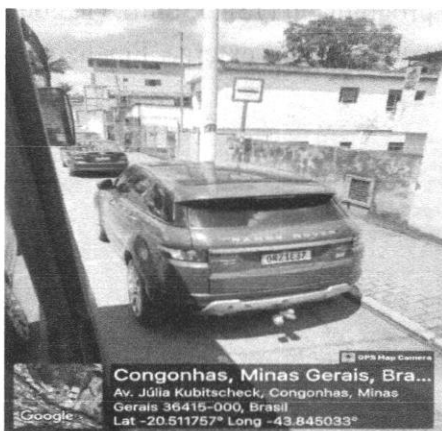
O selo de controle de poluentes do veículo apresenta-se em dia e aprovado. O veículo encontra-se em perfeito estado de conservação na área interna e externa.

### Ocorrências Relevantes:

Estacionar veículos em locais proibidos contrariando o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).



Veículos estacionados em pontos de ônibus, dificultando o embarque e desembarque dos passageiros.





**Linha: Rodoviária x Ferro Liga (Via Esmeril)**

**Horário: 15:00min.**

**Motorista: Rivald Paulino da Silva**

**CNH: 06835912910**

**Veículo: Mercedes Benz/ Comil**

**Placa: JKP5E68**

**Fabricação/ Modelo: 2013/2013**

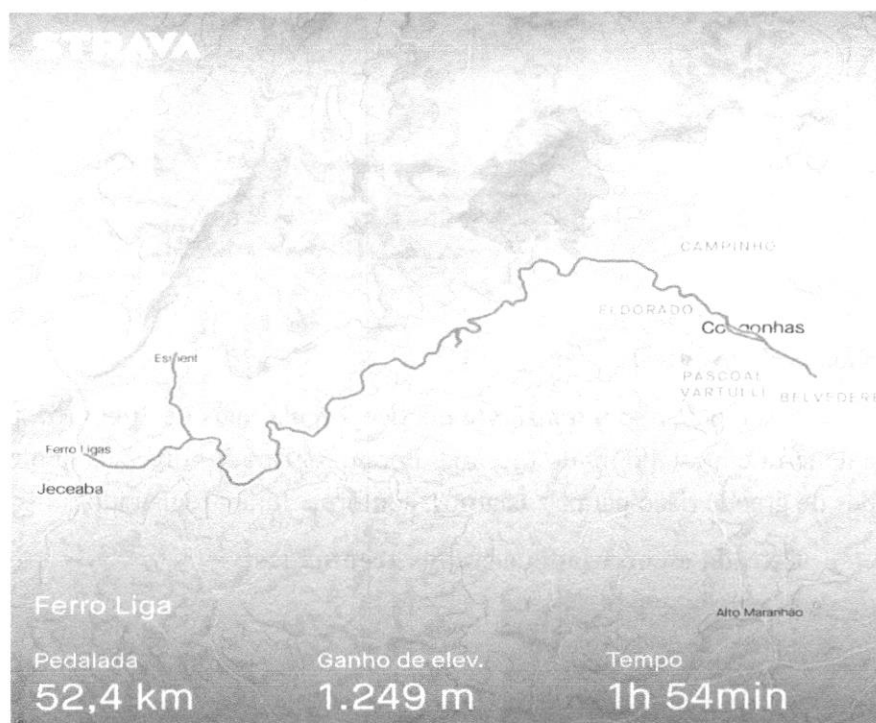
**Registro no Ponto Inicial: Rodoviária**

**Data: 06/03/25**

**Distância percorrida: 52,4 km** – não computada a distância entre a garagem e a rodoviária.

**Total de passageiros: 13**

**Passageiros pagantes: 8**



#### Fatos Relevantes:

O motorista iniciou a viagem no horário programado (15h:00min), chegou ao local da partida uniformizado e com o veículo limpo nas partes interna e externa.

*Paulo*  
EXEMPLO DE ASSINATURA  
C R A M G 2013

*Paulo*  
Paulo Gregório Giarola  
CORICOMMG 6207

Monitorou muito bem o trajeto, conduziu o veículo de forma segura e tranquila e demonstrou muita segurança e atenção no trânsito. Destacou-se pela educação e atenção com os passageiros.

O selo de controle de poluentes do veículo apresenta-se em dia e aprovado. O veículo encontra-se em perfeito estado de conservação na área externa, mas na parte interna foram identificados bancos danificados. **Fato imediatamente comunicado à empresa.**

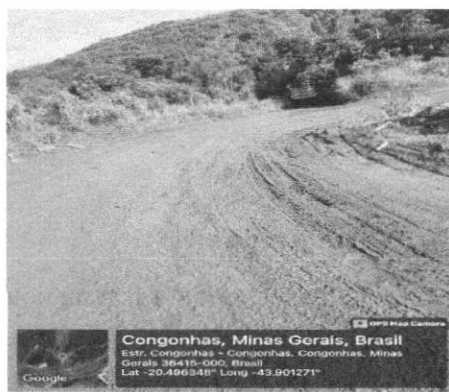
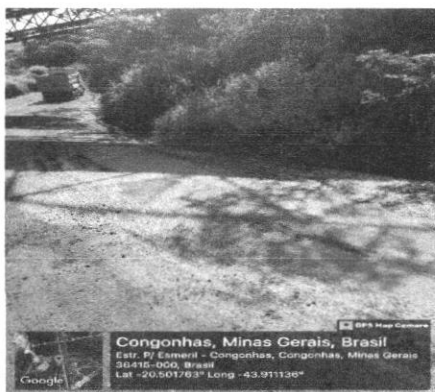
Conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) inciso XVIII, artigo 230: *"Conduzir o veículo- em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído"* é considerado infração grave.



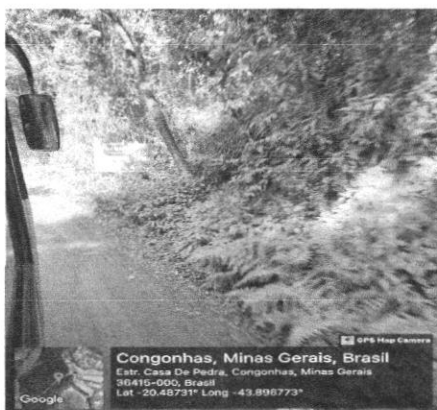
### Ocorrências Relevantes:

Neste percurso o transporte público circula mais de 30km (trinta quilômetros) em estrada de terra em estado muito precária. Foram registrados diversos fatores desfavoráveis, e avaliados de grande risco para os usuários, conforme foram registrados:

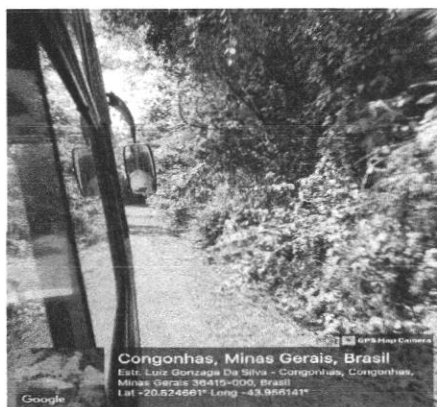
#### Estrada escorregadia e curvas acentuadas;



Vegetação interrompendo a visualização das placas;



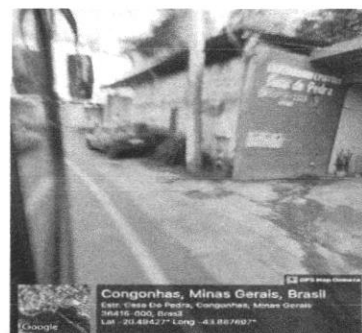
Galhos das árvores ocupando parte da pista;



Locais inapropriados para alojar os passageiros em espera.



Veículo estacionado em local irregular, dificultando a passagem dos pedestres na calçada, desrespeitando art. 193 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).



**Linha:** Poliesportivo x Jardim Profeta

**Horário:** 09h:30min.

**Motorista:** Antônio Eustáquio de Castro

**CNH:** 01271443812

**Veículo:** Mercedes Benz

**Placa:** OPH-9862

**Fabricação/ Modelo:** 2013/2013

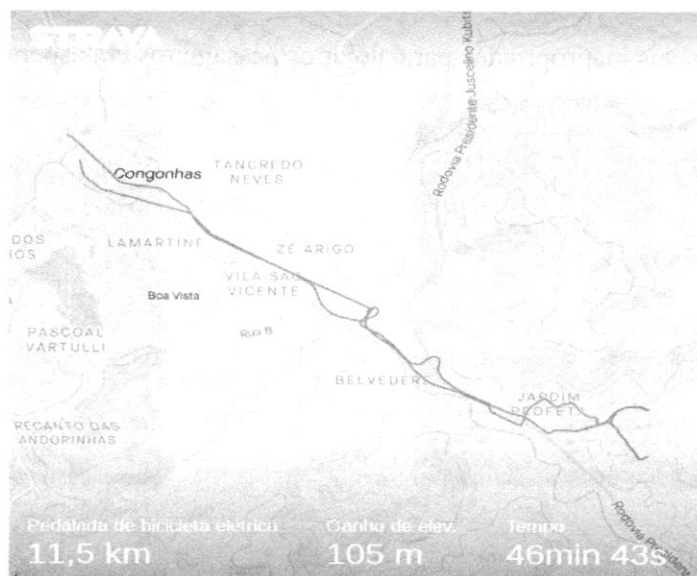
**Registro no Ponto Inicial:** Poliesportivo

**Data:** 21/03/25

**Distância percorrida:** 11,5 km – não computada a distância entre a garagem e a rodoviária.

**Total de passageiros:** 29

**Passageiros pagantes:** 18



*Antônio Eustáquio de Castro*  
Motorista  
CPF: 01271443812

*Antônio Eustáquio de Castro*  
Motorista  
CPF: 01271443812

**Fatos Relevantes:**

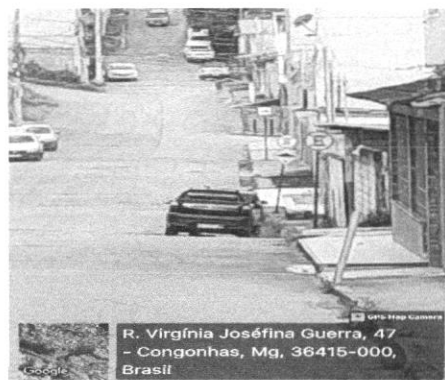
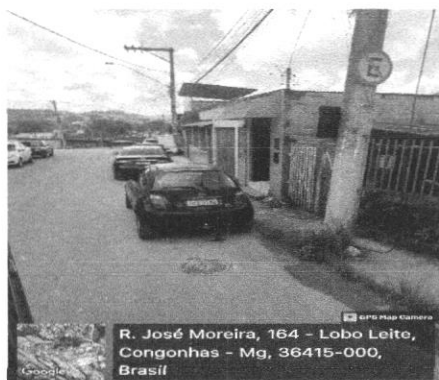
O motorista iniciou a viagem no horário programado (09h:30min), chegou ao local da partida uniformizado e com o veículo limpo nas partes interna e externa.

Monitorou muito bem o trajeto, e aparentou ser muito atencioso com as portas de embarque e desembarque. Demonstrou ter muita atenção com os retrovisores externo e interno.

O selo de controle de poluentes do veículo apresenta em dia e aprovado. O veículo encontra-se em perfeito estado de conservação na área interna e externa, mas não comporta elevador e espaço para deficiente físico. Fato imediatamente comunicado à empresa.

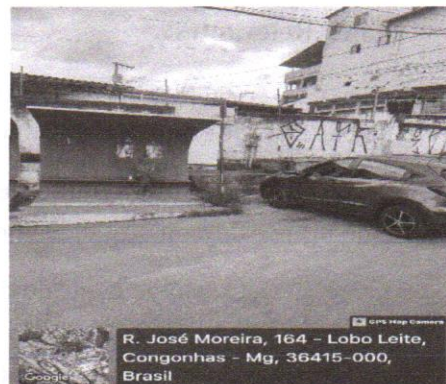
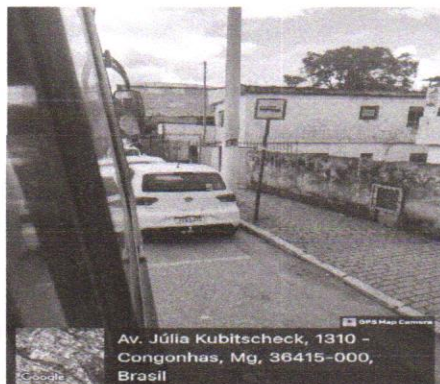
**Ocorrências Relevantes:**

Veículos estacionados em local proibido, desrespeitando o Código de Trânsito Brasileiro.



Veículos estacionados nos pontos de ônibus, concomitantemente cometendo uma infração grave e desrespeitando o espaço reservado para o transporte público do município.





**Linha: Poliesportivo x Pires**

**Horário: 08h:15min.**

**Motorista: Alexson Machado Maia**

**CNH: 01271443812**

**Veículo: Mercedes Benz**

**Placa: SHT8D85**

**Fabricação/ Modelo: 2023/2023**

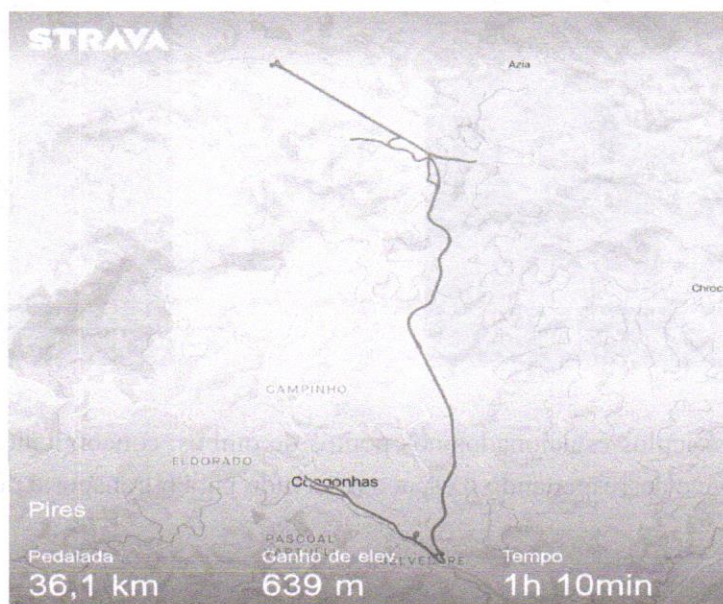
**Registro no Ponto Inicial: Poliesportivo**

**Data: 03/01/25**

**Distância percorrida: 36,1 km** – não computada a distância entre a garagem e a rodoviária.

**Total de passageiros: 50**

**Passageiros pagantes: 45**



Leonardo Luiz Santos Rodrigues  
CRAMG 28393

Paulo Gregório Gama  
CORICOMG 6207



**Fatos Relevantes:**

O motorista iniciou a viagem no horário programado (08h:15min), chegou ao local da partida uniformizado e com o veículo limpo nas partes interna e externa.

Monitorou muito bem o trajeto, e aparentou ser muito atencioso com as portas dianteira e traseira. Demonstrou ter muita atenção com os passageiros dentro do ônibus.

O selo de controle de poluentes do veículo apresenta em dia e aprovado. O veículo encontra-se em perfeito estado de conservação na área interna e externa.

**Ocorrências Relevantes:**

Veículos estacionados nas calçadas, tirando o direito do pedestre de trafegar em segurança.



Material de construção nas calçadas, fato rotineiro de encontrar nos bairros do município.



Pontos de ônibus estabelecidos próximos a locais com muita vegetação e sujeira, o que proporciona acúmulos de insetos, roedores e transmissão de doenças para os usuários do transporte público.



**Linha: Poliesportivo x Vila José Marques**

**Horário: 12h:10min.**

**Motorista: Marcio Francisco Ferreira**

**CNH: 01271443812**

**Veículo: Mercedes Benz**

**Placa: JKP2J58**

**Fabricação/ Modelo: 2013/2013**

**Registro no Ponto Inicial: Poliesportivo**

**Data: 07/02/25**

**Distância percorrida: 29,1 km** – não computada a distância entre a garagem e a rodoviária.

**Total de passageiros: 59**

**Passageiros pagantes: 49**



*Handwritten signature*  
E. CONTATO 1007 - VILA JOSÉ MARQUES  
CRAMG 28392

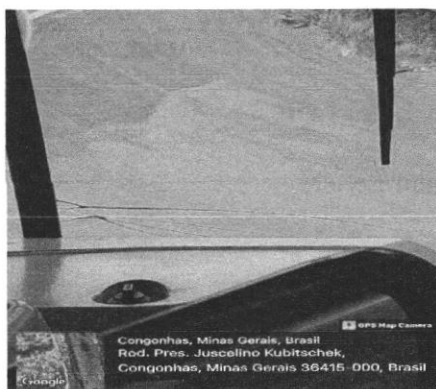
*Handwritten signature*  
E. CONTATO 1007 - VILA JOSÉ MARQUES  
CORFOCOMG 6207

**Fatos Relevantes:**

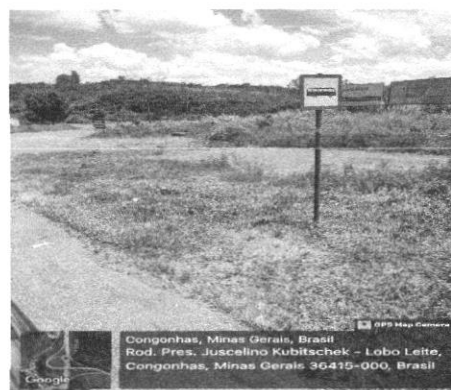
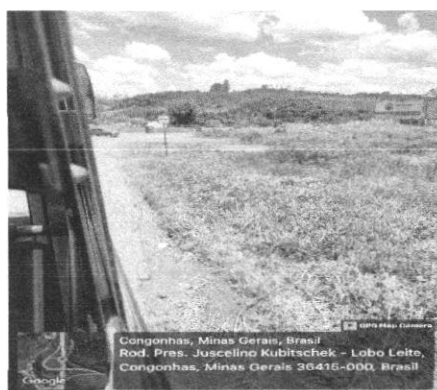
O motorista iniciou a viagem no horário programado (12h:10min), chegou ao local da partida uniformizado e com o veículo limpo nas partes interna e externa.

Monitorou muito bem o trajeto, e se destacou pela atenção nos retrovisores interno e externo.

O veículo encontra-se em perfeito estado de conservação na área interna, mas na parte externa foi identificado trincados no para-brisa do lado direito, imediatamente comunicado à empresa para troca.

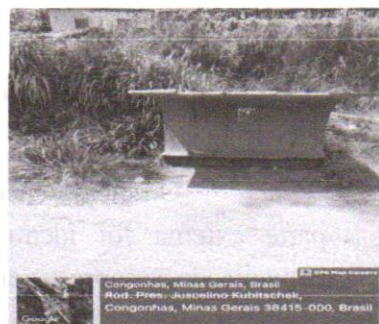
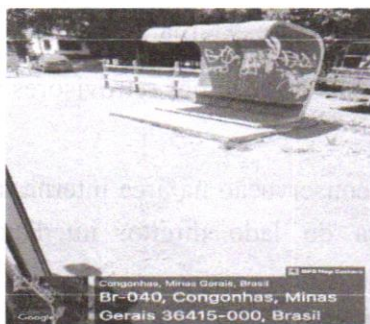
**Ocorrências Relevantes:**

Ponto de ônibus instalados em locais inapropriados, principalmente para embarque e desembarque dos deficientes físicos.



Ficou registrado pelos técnicos o ponto de ônibus com bastante acúmulo de terra, sendo incapaz de abrigar os passageiros. No período da seca, proporciona bastante poeira, já na época de chuva gera barro, ocasionando desconforto aos usuários do transporte público.

Orientamos efetuar a limpeza do local com urgência, evitando constrangimentos a população que estão no local e que depende do transporte público.



**Linha: Poliesportivo x Lobo Leite**

**Horário: 11h:50min.**

**Motorista: Mateus Júnior Pereira**

**CNH: 06835912910**

**Veículo: Mercedes Benz/ Comil**

**Placa: JKP1D88**

**Fabricação/ Modelo: 2013/2013**

**Registro no Ponto Inicial: Poliesportivo**

**Data: 11/02/25**

**Distância percorrida: 24,7 km** – não computada a distância entre a garagem e a rodoviária.

**Total de passageiros: 31**

**Passageiros pagantes: 29**



Leonardo Luiz Santos Rodrigues  
CRAMG 28393

Carlo Oliveira Guedes  
CORICORVIMG 6207



**Fatos Relevantes:**

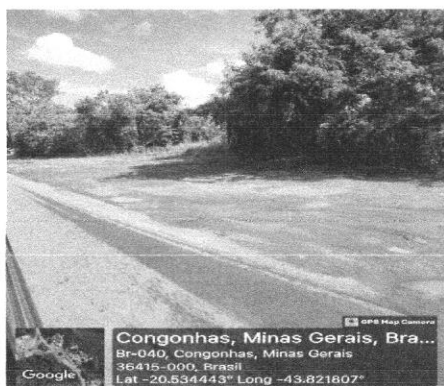
O motorista iniciou a viagem no horário programado (11h:50min), chegou ao local da partida uniformizado e com o veículo limpo nas partes interna e externa.

Monitorou muito bem o trajeto, conduziu o veículo de forma segura, e apresentou estar muito atento nas condições da estrada, no trânsito e ao comportamento dos passageiros através do retrovisor interno.

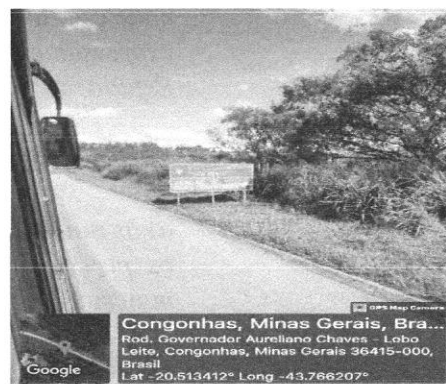
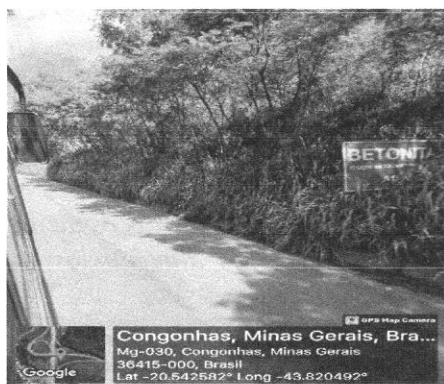
O selo de controle de poluentes do veículo apresenta em dia e aprovado. O veículo encontra-se em perfeito estado de conservação na área interna e externa.

**Ocorrências Relevantes:**

Ponto de ônibus alocado em locais inapropriados, principalmente para embarque e desembarque dos passageiros.



Placas de sinalização em estado precário e parcialmente cobertas pela vegetação.





## 5. DA ANÁLISE DO EQUILÍBRIO ECONOMICO-FINANCEIRO

Para fins de entendimento sobre a possibilidade de aplicação de tal dispositivo orçamentário e financeiro, importante que façamos um estudo (mesmo que sintetizado) sobre a matéria.

### 5.1. DA CONCEITUAÇÃO DE SUBVENÇÃO ECONÔMICA

As normativas que tratam do tema são diversas, destacamos como primeiro marco de análise a Lei N.º 4.320/64 e posteriormente a Lei Complementar N.º 101/00, que são tratadas como leis gerais de cunho econômico. Também há de se ter em mente as leis orçamentárias específicas de cada município que devem ser levadas em consideração em toda análise de possibilidades.

A Lei N.º 4.320/64, que consigna as normas gerais de direito financeiro a ser observadas em todos os níveis federativos, estabelece em seus artigos:

*“Art. 12. A despesa será classificada nas seguintes categorias  
§ 3º Consideram-se subvenções, para os efeitos desta lei, as transferências destinadas a cobrir despesas de custeio das entidades beneficiadas, distinguindo-se como:*

*I - subvenções sociais, as que se destinem a instituições públicas ou privadas de caráter assistencial ou cultural, sem finalidade lucrativa;*

*II - subvenções econômicas, as que se destinem a empresas públicas ou privadas de caráter industrial, comercial, agrícola ou pastoril.”*

*Art. 18. A cobertura dos déficits de manutenção das empresas públicas, de natureza autárquica ou não, far-se-á mediante subvenções econômicas expressamente incluídas nas despesas correntes do orçamento da União, do Estado, do Município ou do Distrito Federal.*

*Parágrafo único. Consideram-se, igualmente, como subvenções econômicas:*

*a) as dotações destinadas a cobrir a diferença entre os preços de mercado e os preços de revenda, pelo Governo, de gêneros alimentícios ou outros materiais;*

*b) as dotações destinadas ao pagamento de bonificações a produtores de determinados gêneros ou materiais.*

*Art. 19. A Lei de Orçamento não consignará ajuda financeira, a qualquer título, a empresa de fins lucrativos, salvo quando se tratar de subvenções cuja concessão tenha sido expressamente autorizada em lei especial.”*

Deve-se considerar que o conceito de subvenção é amplo, de sorte que o Estado poderá subvencionar mesmo entidades integrantes de sua estrutura, ainda que de natureza jurídica privada. Tal amplitude conceitual está na base da complexidade de tratamento e compreensão do tema. O valor destinado às subvenções sociais deverá ser calculado com base em unidades de serviços efetivamente prestados ou postos à disposição dos interessados, obedecidos os padrões mínimos de eficiência previamente fixados – ou seja, deve ser submetido a uma avaliação qualitativa (obediência a padrões mínimos de eficiência) e quantitativa (definição de unidades de serviços) para sua definição.

Os autores, J.Teixeira Machado Jr. e Heraldo da Costa Reis, na Obra: “A Lei 4.320 Comentada”, 26ª edição, IBAM, 1995, p. 53 descrevem que a Lei de Orçamento não consignará ajuda financeira, a qualquer título, a empresa de fins lucrativos, salvo quando se tratar de subvenções cuja concessão tenha sido expressamente autorizada em lei especial (ou seja, o valor poderá ser desvinculado dessas referências, desde que existam motivos razoáveis, devidamente justificados.

A justificativa expressa na lei especial do Município de Congonhas, como não poderia deixar de ser, indica a necessidade de que a concessão de subvenção econômica venha com a garantia de que não haja desvio de finalidade ou aplicação irregular dos recursos, que exista a manifestação prévia e expressa do setor técnico e comissão designada especificamente para o caso e subsidiariamente que a (s) empresa (s) estejam devidamente adequadas e regulares em sua escrituração contábil e com regularidade fiscal.

De tal forma devemos determinar se os recursos destinados às entidades privadas e custeados com recursos públicos não poderiam criar a hipótese de malversação dos recursos públicos, na medida em que o executor, mesmo cobrando uma tarifa pela prestação dos serviços, não consegue determinar um aporte de recursos suficientes para manutenção do contrato assinado entre as partes.

Ou seja, há fatores exógenos e casuísticos que influenciaram na necessidade de subvenção ou há uma administração equivocada dos recursos de fomento do serviço que determinassem a necessidade de incremento ou subsídio financeiro pelo Poder Público?

A resposta a esta indagação está insculpida na Lei Complementar N.º 101/00, a chamada Lei de Responsabilidade Fiscal:

*“Art. 26. A destinação de recursos para direta ou indiretamente, cobrir necessidades de pessoas físicas ou défits de pessoas jurídicas deverá ser*

*autorizada por lei específica, atender às condições estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias e estar prevista no orçamento ou em seus créditos adicionais.*

*§ 1º O disposto no caput aplica-se a toda a administração indireta, inclusive fundações públicas e empresas estatais, exceto, no exercício de suas atribuições precípuas, as instituições financeiras e o Banco Central do Brasil.*

*§ 2º Compreende-se incluída a concessão de empréstimos, financiamentos e refinanciamentos, inclusive as respectivas prorrogações e a composição de dívidas, a concessão de subvenções e a participação em constituição ou aumento de capital."*

Isso significa que a utilização de subvenções nem sempre tem por escopo a "cobertura de déficits de pessoas jurídicas", como explicitado no art. 26 da LRF, deverá ser autorizada em lei específica, para que seja possível avaliar especificamente os casos em que a subvenção é possível ou não.

Ou seja, não basta apenas que seja autorizada a subvenção econômica, é necessário que seja comprovada a excepcionalidade do fato, caso a caso.

Há necessidade de se impor condições restritivas ao repasse de recursos ao setor privado sempre que tal repasse tivesse como escopo amparar tais entidades de alguma maneira. Tal amparo pode eventualmente ser congruente com o interesse público primário, haja vista a escassez e precariedade dos serviços, tanto públicos como privados, nas áreas próprias do âmbito material das ações do Poder Público (fato consistente com a análise em questão: transporte coletivo) – o que legitimaria o repasse, mas não o faria prescindir das necessidades coletivas.

As subvenções destinadas a entes alheios ao corpo estatal devem ser instrumento de atuação subsidiária à ação estatal, mediante análise de economicidade. As instituições beneficiárias devem exercer atividades de natureza continuada e prestar atendimento direto ao público – elementos ínsitos ao conceito de subvenção.

## **5.2. DA ANÁLISE DOS DADOS APRESENTADOS**

A Permissionária apresentou a solicitação, com a inserção de planilhas de custos de manutenção dos serviços prestados do Transporte Coletivo.

As quais passamos a destacar que num primeiro momento foi apresentado um resumo de receitas e custos das linhas de transportes coletivos.

**QUADRO DEMONSTRATIVO DOS CUSTOS X RECEITAS  
TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE CONGONHAS  
JANEIRO 2021 A MARÇO DE 2025 – VALORES EM REAIS**

MÊS/EXERCÍCIO	CUSTO APURADO EM REAIS	RECEITA APURADA EM REAIS - TARIFAS	DIFERENÇA APURADA EM REAIS.
JANEIRO DE 2021	470.380,59	284.464,20	-185.916,39
FEVEREIRO DE 2021	473.714,04	299.447,60	-174.266,44
MARÇO DE 2021	488.183,16	320.256,40	-167.926,76
ABRIL DE 2021	500.870,26	280.774,40	-220.095,86
MAIO DE 2021	519.931,30	328.354,20	-191.577,10
JUNHO DE 2021	520.171,66	333.488,00	-186.683,66
JULHO DE 2021	511.334,24	352.374,00	-158.960,24
AGOSTO DE 2021	525.145,29	368.873,60	-156.271,69
SETEMBRO DE 2021	529.831,71	371.807,20	-158.024,51
OUTUBRO DE 2021	581.536,85	382.576,40	-198.960,45
NOVEMBRO DE 2021	618.162,36	422.981,80	-195.180,56
DEZEMBRO DE 2021	621.237,56	425.007,20	-196.230,36
JANEIRO DE 2022	619.830,33	345.803,80	-274.026,53
FEVEREIRO DE 2022	632.624,81	463.239,00	-169.385,81
MARÇO DE 2022	728.673,60	562.396,20	-166.277,40
ABRIL DE 2022	741.670,08	531.844,20	-209.825,88
MAIO DE 2022	767.105,67	615.011,00	-152.094,67
JUNHO DE 2022	806.789,75	572.751,20	-234.038,55
JULHO DE 2022	838.927,84	533.474,40	-305.453,44
AGOSTO DE 2022	837.445,65	637.400,60	-200.045,05
SETEMBRO DE 2022	816.139,96	600.312,60	-215.827,36
OUTUBRO DE 2022	830.289,46	598.032,60	-232.256,86
NOVEMBRO DE 2022	819.482,98	556.722,80	-262.760,18
DEZEMBRO DE 2022	816.528,79	517.275,00	-299.253,79
JANEIRO DE 2023	825.905,39	493.794,80	-332.110,59
FEVEREIRO DE 2023	787.916,87	509.006,20	-278.910,67
MARÇO DE 2023	810.681,17	686.880,40	-123.800,77
ABRIL DE 2023	770.095,82	574.058,40	-196.037,42
MAIO DE 2023	802.428,19	671.505,60	-130.922,59
JUNHO DE 2023	777.374,67	634.501,20	-142.873,47
JULHO DE 2023	778.345,48	609.634,00	-168.711,48
AGOSTO DE 2023	852.626,30	667.713,20	-184.913,10
SETEMBRO DE 2023	890.415,41	623.070,80	-267.344,61
OUTUBRO DE 2023	911.937,40	639.144,80	-272.792,60
NOVEMBRO DE 2023	899.803,08	618.921,20	-280.881,88
DEZEMBRO DE 2023	903.177,18	547.188,60	-355.988,58
JANEIRO DE 2024	902.739,02	504.685,60	-398.053,42
FEVEREIRO DE 2024	828.629,90	564.801,60	-263.828,30
MARÇO DE 2024	903.723,41	622.231,00	-281.492,41
ABRIL DE 2024	933.409,17	653.144,00	-280.265,17
MAIO DE 2024	942.383,80	627.490,20	-314.893,60
JUNHO DE 2024	941.155,31	612.632,20	-328.523,11
JULHO DE 2024	982.883,04	621.376,00	-361.507,04
AGOSTO DE 2024	971.353,16	654.417,00	-316.936,16
SETEMBRO DE 2024	969.196,74	636.769,80	-332.426,94
OUTUBRO DE 2024	988.881,53	683.867,00	-305.014,53
NOVEMBRO DE 2024	972.578,09	605.689,60	-366.888,49
DEZEMBRO DE 2024	968.127,15	558.087,00	-410.040,15
JANEIRO DE 2025	955.697,58	531.574,40	-424.123,18
FEVEREIRO DE 2025	941.593,89	566.295,00	-375.298,89
MARÇO DE 2025	986.793,00	589.463,60	-397.329,40
<b>TOTAL DO PERÍODO</b>	<b>39.815.859,68</b>	<b>27.012.611,60</b>	<b>-12.803.248,09</b>

Fonte: Dados e Documentos encaminhados pelo Município de Congonhas (MG)

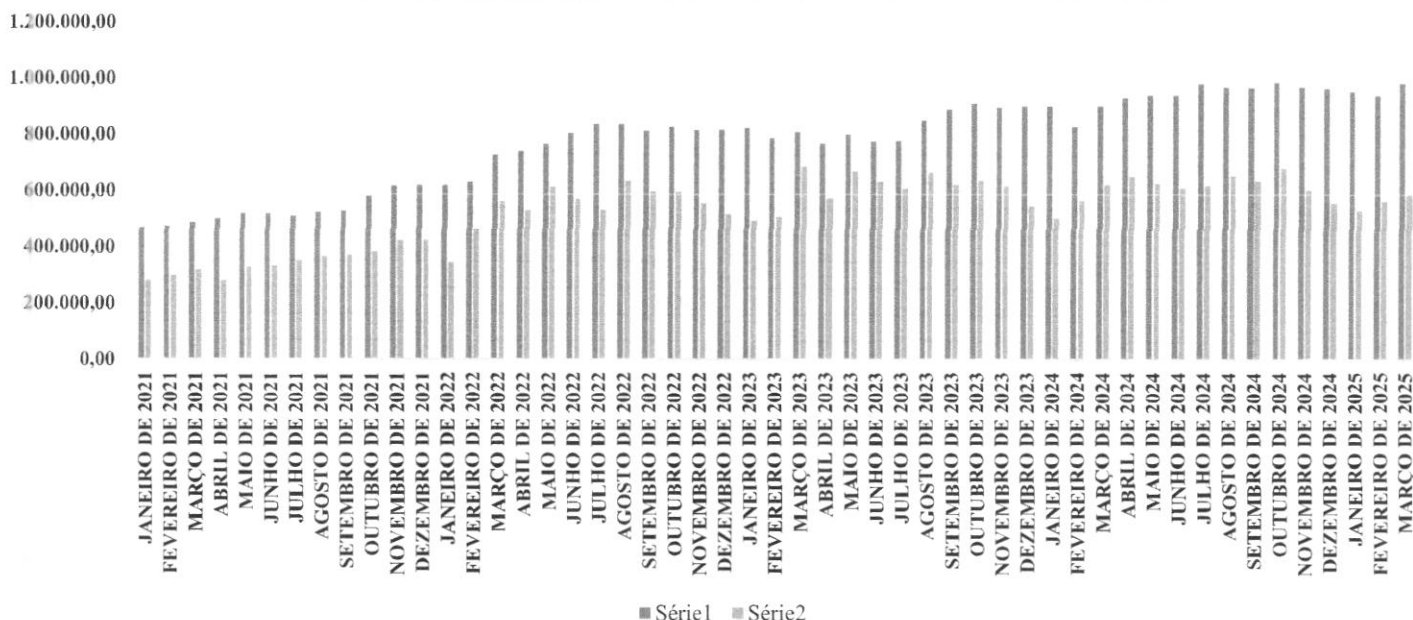
*Paulo Roberto Gomes*  
ECONOMISTA - PAULO ROBERTO GOMES  
C. R. 11.012/2019

*Paulo Roberto Gomes*  
ECONOMISTA - PAULO ROBERTO GOMES  
C. R. 11.012/2019

Verifica-se em todo o período analisado que mensalmente há uma determinação de déficit na operação do sistema de transporte coletivo do Município de Congonhas (MG), totalizando em todo o período o equivalente a R\$12.803.248,09 (doze milhões oitocentos e três mil duzentos e quarenta e oito reais e nove centavos).

Tal fato, também pode ser melhor entendido através da análise gráfica, onde destacamos lado a lado a receita apurada e o custo mensal de toda a operação do transporte coletivo no respectivo período de avaliação.

### GRÁFICO COMPARATIVO ENTRE OS CUSTOS E AS RECEITAS DO TRANSPORTE COLETIVO JANEIRO/2021 A MARÇO DE 2025



Fonte: Dados e Documentos encaminhados pelo Município de Congonhas (MG)

Observação: A primeira coluna (em azul) refere-se ao custo operacional do sistema e a segunda coluna (em laranja) as receitas apuradas no período com a cobrança das tarifas.

Da apresentação dos números verifica-se que há um crescimento significativo do custo da operação do transporte coletivo que não é capaz de ser acobertado pelas receitas tarifárias. Neste sentido importante destacarmos o número de passageiros que foram atendidos ao longo do período, que cresce continuamente e consequentemente demanda um incremento no número de veículos utilizados e consequentemente no aumento da quilometragem percorrida.

Neste nono período de avaliação, verifica-se que não há uma retomada de receitas suficientes para cobertura das despesas de operação.



**QUADRO DEMONSTRATIVO DA DIFERENÇA ENTRE RECEITA E DESPESA  
SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO  
MUNICÍPIO DE CONGONHAS (MG) - JANEIRO DE 2023 A MARÇO DE 2025**

MÊS/EXERCÍCIO	DIFERENÇA APURADA (RS)	ANÁLISE VERTICAL (%)
JANEIRO DE 2023	-332.110,59	4,21
FEVEREIRO DE 2023	-278.910,67	3,53
MARÇO DE 2023	-123.870,77	1,57
ABRIL DE 2023	-196.037,42	2,48
MAIO DE 2023	-130.922,59	1,66
JUNHO DE 2023	-142.873,47	1,81
JULHO DE 2023	-168.711,48	2,14
AGOSTO DE 2023	-184.913,10	2,34
SETEMBRO DE 2023	-267.344,61	3,39
OUTUBRO DE 2023	-272.792,60	3,46
NOVEMBRO DE 2023	-280.881,88	3,56
DEZEMBRO DE 2023	-355.988,58	4,51
JANEIRO DE 2024	-398.053,42	5,04
FEVEREIRO DE 2024	-263.828,30	3,34
MARÇO DE 2024	-281.492,41	3,57
ABRIL DE 2024	-280.265,17	3,55
MAIO DE 2024	-314.893,60	3,99
JUNHO DE 2024	-328.523,11	4,16
JULHO DE 2024	-361.507,04	4,58
AGOSTO DE 2024	-316.936,16	4,02
SETEMBRO DE 2024	-332.426,94	4,21
OUTUBRO DE 2024	-305.014,53	3,86
NOVEMBRO DE 2024	-366.888,49	4,65
DEZEMBRO DE 2024	-410.040,15	5,20
JANEIRO DE 2025	-424.123,18	5,37
FEVEREIRO DE 2025	-375.298,89	4,76
MARÇO DE 2025	-397.329,40	5,03
TOTAL DO PERÍODO	-7.891.978,55	100,00

Pode-se observar que o déficit entre a receita e a despesa vieram caindo nos meses iniciais de 2023 (exceto janeiro, por suas peculiaridades de férias), mas a partir do mês de junho houve um implemento de crescimento da diferença entre a receita e a despesa. Avaliando o exercício de 2023, unicamente o mês de dezembro consolidou-se uma representação de 4,51% (quatro vírgula cinquenta e um por cento), a maior diferença mensal de todo o exercício de 2023, superando inclusive o mês de janeiro.

No primeiro trimestre de 2024 verificou-se o mês de janeiro com uma diferença entre receita e despesa maior do que no exercício anterior e a mesma caracterização de diminuição das diferenças. Salientamos que há um comportamento de aumento dos valores nominais das diferenças, comparativamente ao exercício de 2023, fator que significa que há um crescimento dos custos ao montante das receitas apuradas.

Ainda se observa que há um resultado negativo importante nos valores de custos e apuração de receitas do transporte coletivo municipal, com tendência de aumento que se consolidou ao longo do exercício (e previsto nos relatórios anteriores).

Em 2025, no seu primeiro trimestre, consolida-se o crescimento das despesas relativamente ao volume das receitas apuradas no sistema.

Ressaltamos que tais premissas já eram consolidadas em nossos relatórios anteriores e vem se reafirmando na presente análise, consolidando a necessidade de readequação do equilíbrio contratual, promovido pela verba de subvenção.

#### QUADRO DEMONSTRATIVO DO NÚMERO DE PASSAGEIROS, VEÍCULOS E QUILOMETRAGEM OPERADA – JANEIRO DE 2021 A JANEIRO DE 2025

MÊS/EXERCÍCIO	NÚMERO PASSAGEIROS PAGANTES	NÚMERO VEÍCULOS	QUILOMETROS PERCORRIDOS
JANEIRO DE 2021	74.859,00	12,00	83.824,00
FEVEREIRO DE 2021	78.802,00	12,00	78.810,00
MARÇO DE 2021	84.278,00	12,00	85.629,00
ABRIL DE 2021	73.888,00	13,00	79.712,00
MAIO DE 2021	86.409,00	13,00	84.206,00
JUNHO DE 2021	87.760,00	13,00	82.128,00
JULHO DE 2021	92.730,00	13,00	84.595,00
AGOSTO DE 2021	97.072,00	13,00	85.712,00
SETEMBRO DE 2021	97.844,00	13,00	83.157,00
OUTUBRO DE 2021	100.678,00	14,00	89.211,00
NOVEMBRO DE 2021	111.311,00	15,00	90.386,00
DEZEMBRO DE 2021	111.844,00	15,00	97.292,00
JANEIRO DE 2022	91.001,00	15,00	90.432,00
FEVEREIRO DE 2022	121.905,00	15,00	91.820,00
MARÇO DE 2022	147.999,00	16,00	106.336,00
ABRIL DE 2022	139.959,00	16,00	102.390,00
MAIO DE 2022	161.845,00	16,00	110.342,00
JUNHO DE 2022	150.724,00	17,00	108.705,00
JULHO DE 2022	140.388,00	17,00	114.294,00
AGOSTO DE 2022	167.737,00	17,00	118.076,00
SETEMBRO DE 2022	157.977,00	17,00	114.324,00
OUTUBRO DE 2022	157.377,00	18,00	116.312,00
NOVEMBRO DE 2022	146.506,00	18,00	111.860,00
DEZEMBRO DE 2022	136.125,00	18,00	116.520,00
JANEIRO DE 2023	129.946,00	18,00	119.057,00
FEVEREIRO DE 2023	133.949,00	18,00	105.701,00
MARÇO DE 2023	180.758,00	18,00	123.313,00
ABRIL DE 2023	151.068,00	18,00	109.242,00
MAIO DE 2023	176.712,00	18,00	124.008,00
JUNHO DE 2023	166.961,00	18,00	118.456,00
JULHO DE 2023	160.430,00	19,00	120.360,00
AGOSTO DE 2023	175.714,00	19,00	123.981,00
SETEMBRO DE 2023	163.966,00	19,00	116.464,00
OUTUBRO DE 2023	168.196,00	19,00	122.236,00
NOVEMBRO DE 2023	162.874,00	19,00	118.870,00
DEZEMBRO DE 2023	143.997,00	19,00	117.787,00

MÊS/EXERCÍCIO	NÚMERO PASSAGEIROS PAGANTES	NÚMERO VEÍCULOS	QUILÔMETROS PERCORRIDOS
JANEIRO DE 2024	132.812,00	19,00	122.787,00
FEVEREIRO DE 2024	148.632,00	19,00	114.959,00
MARÇO DE 2024	163.745,00	19,00	120.938,00
ABRIL DE 2024	171.880,00	19,00	124.031,00
MAIO DE 2024	165.129,00	19,00	128.579,00
JUNHO DE 2024	161.219,00	19,00	118.566,00
JULHO DE 2024	163.520,00	19,00	127.761,00
AGOSTO DE 2024	172.215,00	19,00	124.096,00
SETEMBRO DE 2024	167.571,00	19,00	118.773,00
OUTUBRO DE 2024	179.965,00	19,00	127.984,00
NOVEMBRO DE 2024	159.392,00	19,00	119.820,00
DEZEMBRO DE 2024	146.865,00	19,00	119.625,00
JANEIRO DE 2025	139.888,00	19,00	121.694,00
FEVEREIRO DE 2025	149.025,00	19,00	113.596,00
MARÇO DE 2025	155.122,00	19,00	120.658,00

Fonte: Dados e Documentos encaminhados pelo Município de Congonhas (MG)

Merece destaque que a partir de julho de 2023, foi inserido mais um veículo em operação em razão da ampliação do atendimento estendido à população de Esmeril, que passou a ser de segunda a sexta. Ressaltemos que além dos veículos em operação, ainda são disponibilizados mais 3 (três) veículos reservas.

Destaquemos que há um aumento da quilometragem no mês de julho, mas que não é compensado com o aumento de passageiros em razão de mês de férias escolares. Em agosto há um aumento significativo da quilometragem (e passageiros) em razão dos incrementos em rotas e do número de dias úteis do mês. Verificamos em setembro uma diminuição da quilometragem rodada, mas tal fato demonstra-se normal na presente análise em razão de feriado nacional e feriados municipais (Jubileu, 07 a 14 de setembro de 2023). Tais fatos se comprovam com a demonstração do aumento dos passageiros em outubro. Em novembro mostra-se uma pequena queda, justificável por dois feriados nacionais (02 e 15) e em dezembro acentua-se a queda, em razão do próprio encerramento do período escolar.

Já no primeiro trimestre de 2024 observamos o aumento da quilometragem rodada, com uma queda no mês de fevereiro, em razão do número de dias menores e ainda de feriados em comemoração ao carnaval. Em março já há um incremento na quilometragem rodada, mas em número menor que janeiro, fato que creditamos também aos feriados da semana santa, comemorada no final do mês.

No segundo trimestre de 2024, observa-se uma variação do número de passageiros e os quilômetros rodados em cada mês de forma coerente com o esperado.

No terceiro trimestre de 2024, observa-se uma variação do número de passageiros e os quilômetros rodados em cada mês de forma coerente com o esperado. Observa-se comparando o mesmo período de 2023 números muito próximos.

No quarto trimestre de 2024, observa-se uma proporcionalidade entre o número de passageiros pagantes e a quilometragem rodada, sendo nos meses de novembro e dezembro uma diminuição no número de passageiros em razão dos feriados e férias escolares.

Já no primeiro trimestre de 2025 observamos o aumento da quilometragem rodada, com uma queda no mês de fevereiro, em razão do menor número de dias. Em março já há um incremento na quilometragem rodada, mas em número menor que janeiro, fato que creditamos também aos feriados do carnaval que ocorreu no início deste mês.

De tal quadro importante que busquemos uma análise comparativa dos serviços que vem sendo prestados no exercício de 2023 até o primeiro trimestre de 2025. Assim, providenciamos a planilha abaixo onde se encontram dados que demonstram uma regularidade nos números encontrados.

#### QUADRO COMPARATIVO DO NÚMERO DE PASSAGEIROS PAGANTES E QUILÔMETROS RODADOS - JANEIRO 2023 A MARÇO DE 2025

MÊS/EXERCÍCIO	NÚMERO PASSAGEIROS PAGANTES	ANÁLISE VERTICAL (%)	QUILÔMETROS PERCORRIDOS	ANÁLISE VERTICAL (%)	DIAS ÚTEIS	PASSAGEIROS POR DIAS ÚTEIS
JANEIRO DE 2023	129.946	3,03	119.057	3,67	22	5.907
FEVEREIRO DE 2023	133.949	3,12	105.701	3,26	19	7.050
MARÇO DE 2023	180.758	4,21	123.313	3,80	23	7.859
ABRIL DE 2023	151.068	3,52	109.242	3,37	18	8.393
MAIO DE 2023	176.712	4,12	124.008	3,82	22	8.032
JUNHO DE 2023	166.961	3,89	118.456	3,65	22	7.589
JULHO DE 2023	160.430	3,74	120.360	3,71	21	7.640
AGOSTO DE 2023	175.714	4,09	123.981	3,82	23	7.640
SETEMBRO DE 2023	163.966	3,82	116.464	3,59	19	8.630
OUTUBRO DE 2023	168.196	3,92	122.236	3,77	21	8.009
NOVEMBRO DE 2023	162.874	3,80	118.870	3,67	20	8.144
DEZEMBRO DE 2023	143.997	3,36	117.787	3,63	20	7.200
JANEIRO DE 2024	132.812	3,10	122.787	3,79	22	6.037
FEVEREIRO DE 2024	148.632	3,46	114.959	3,54	19	7.823
MARÇO DE 2024	163.745	3,82	120.938	3,73	20	8.187
ABRIL DE 2024	171.880	4,01	124.031	3,82	20	8.594
MAIO DE 2024	165.129	3,85	128.579	3,96	21	7.863
JUNHO DE 2024	161.219	3,76	118.566	3,66	20	8.061
JULHO DE 2024	163.520	3,81	127.761	3,94	21	7.787
AGOSTO DE 2024	172.215	4,01	124.096	3,83	22	7.828
SETEMBRO DE 2024	167.571	3,91	118.773	3,66	21	7.980
OUTUBRO DE 2024	179.965	4,19	127.984	3,95	23	7.825
NOVEMBRO DE 2024	159.392	3,71	119.820	3,69	19	8.389
DEZEMBRO DE 2024	146.392	3,41	119.625	3,69	21	6.971
JANEIRO DE 2025	139.888	3,26	121.694	3,75	22	6.359
FEVEREIRO DE 2025	149.025	3,47	113.596	3,50	20	7.451
MARÇO DE 2025	155.122	3,61	120.658	3,72	20	7.756
<b>TOTAL</b>	<b>4.291.078</b>	<b>100,00</b>	<b>3.243.342</b>	<b>100,00</b>	<b>561</b>	<b>7.649</b>

A terceira coluna nos demonstra uma análise percentual do número de passageiros pagantes durante o período avaliado, comparativamente com o total dos meses (janeiro de 2023 a março de 2025), podemos observar que neste espaço temporal, há um equilíbrio do percentual

de passageiros ao longo do exercício, padrão que foge ao equilíbrio nos meses em que há maior número de dias úteis e em meses de férias escolares.

Da mesma forma a quinta coluna reflete o estudo percentual dos quilômetros percorridos ao longo de todo os exercícios de 2023, 2024 e primeiro trimestre de 2025. Devemos observar que nos termos do quadro anterior o número de veículos disponibilizados permaneceu em 18 (dezoito) veículos em operação e 3 (três) reservas, a partir de julho de 2023 foi inserido mais um passando para 19 (dezenove) em operação e os mesmos 3 (três) reservas.

Da análise dos dados podemos concluir por um equilíbrio de rodagem nos meses, sendo que para as maiores distâncias percorridas há um correspondente crescimento de passageiros pagantes, representado um equilíbrio no sistema.

Torna-se importante neste contexto avaliar que todos os dados até aqui apresentados levam em consideração os passageiros pagantes, neste sentido importante que passemos a inferir o potencial de passageiros com benefício da gratuidade que se utilizam mensalmente do sistema de transporte coletivo.

Para tanto passamos a transcrever o quadro abaixo em todo o período de janeiro de 2021 a março de 2025.

#### QUADRO ANALÍTICO DOS PASSAGEIROS QUE SE UTILIZARAM DO TRANSPORTE COLETIVO JANEIRO DE 2021 A MARÇO DE 2025

MÊS/ EXERCÍCIO	TOTAL PASSAGEIROS	ANÁLISE VERTICAL (%)	PASSAGEIRO PAGANTES	ANÁLISE VERTICAL (%)	GRATUIDADE	ANÁLISE VERTICAL (%)
JANEIRO	88.029	1,05	74.859	1,05	13.170	1,04
FEVEREIRO	92.716	1,11	78.802	1,11	13.914	1,09
MARÇO	95.091	1,13	84.278	1,19	13.813	1,09
ABRIL	86.569	1,03	73.888	1,04	12.681	1,00
MAIO	101.355	1,21	86.409	1,22	14.946	1,17
JUNHO	103.153	1,23	87.760	1,23	15.433	1,21
JULHO	109.110	1,30	92.730	1,30	16.380	1,29
AGOSTO	114.813	1,37	97.072	1,37	17.741	1,39
SETEMBRO	116.219	1,39	97.844	1,38	18.375	1,44
OUTUBRO	118.948	1,42	100.678	1,42	18.270	1,44
NOVEMBRO	131.063	1,56	111.311	1,57	19.752	1,55
DEZEMBRO	132.650	1,58	111.844	1,57	20.806	1,64
JANEIRO	107.609	1,28	91.001	1,28	16.608	1,31
FEVEREIRO	141.037	1,68	121.905	1,72	19.132	1,50
MARÇO	171.496	2,05	147.999	2,08	23.497	1,85
ABRIL	162.224	1,94	139.959	1,97	22.265	1,75
MAIO	185.789	2,22	161.845	2,28	23.944	1,88
JUNHO	173.164	2,07	150.724	2,12	22.440	1,76
JULHO	163.280	1,95	140.388	1,98	22.892	1,80
AGOSTO	192.294	2,29	167.737	2,36	24.557	1,93
SETEMBRO	184.702	2,20	157.977	2,22	26.725	2,10
OUTUBRO	182.340	2,18	157.377	2,21	24.963	1,96
NOVEMBRO	169.875	2,03	146.506	2,06	23.369	1,84
DEZEMBRO	160.685	1,92	136.125	1,92	24.539	1,93
JANEIRO	154.654	1,85	129.946	1,83	24.708	1,94
FEVEREIRO	157.457	1,88	133.949	1,88	23.508	1,85



MÊS/ EXERCÍCIO	TOTAL PASSAGEIROS	ANÁLISE VERTICAL (%)	PASSAGEIRO PAGANTES	ANÁLISE VERTICAL (%)	GRATUIDADE	ANÁLISE VERTICAL (%)
MARÇO	208.886	2,49	180.758	2,54	28.128	2,21
ABRIL	175.491	2,09	151.068	2,13	24.423	1,92
MAIO	203.555	2,43	176.712	2,49	26.843	2,11
JUNHO	193.433	2,31	166.974	2,35	26.459	2,08
JULHO	189.223	2,26	160.430	2,26	28.793	2,26
AGOSTO	204.910	2,45	175.714	2,47	29.196	2,29
SETEMBRO	194.893	2,33	163.966	2,31	30.927	2,43
OUTUBRO	197.407	2,36	168.196	2,37	29.211	2,30
NOVEMBRO	192.061	2,29	162.874	2,29	29.187	2,29
DEZEMBRO	172.526	2,06	143.997	2,03	28.529	2,24
JANEIRO	162.163	1,94	132.812	1,87	29.351	2,31
FEVEREIRO	177.384	2,12	148.632	2,09	28.752	2,26
MARÇO	193.558	2,31	163.745	2,30	29.813	2,34
ABRIL	203.270	2,43	171.880	2,42	31.390	2,47
MAIO	197.375	2,36	165.129	2,32	32.246	2,53
JUNHO	192.047	2,29	161.219	2,27	30.828	2,42
JULHO	195.871	2,34	163.520	2,30	32.351	2,54
AGOSTO	204.536	2,44	172.215	2,42	32.321	2,54
SETEMBRO	202.224	2,41	167.571	2,36	34.653	2,72
OUTUBRO	213.184	2,54	179.965	2,53	33.219	2,61
NOVEMBRO	190.500	2,27	159.392	2,24	31.108	2,45
DEZEMBRO	177.879	2,12	146.392	2,06	31.014	2,44
JANEIRO	171.622	2,05	139.888	1,97	31.014	2,44
FEVEREIRO	181.293	2,16	149.025	2,10	31.734	2,49
MARÇO	187.524	2,24	155.122	2,18	32.268	2,54
<b>TOTAL</b>	<b>8.379.137</b>	<b>100,00</b>	<b>7.108.109</b>	<b>100,00</b>	<b>1.272.186</b>	<b>100,00</b>

Observa-se que no período foram transportados 8.379.137 (oito milhões trezentos e setenta e nove mil cento e trinta e sete) passageiros, destes, 1.272.186 (um milhão duzentos e setenta e dois mil cento e oitenta e seis) utilizam-se de **benefícios da gratuidade**, o que representa aproximadamente **15,18%** (quinze vírgula dezoito por cento) de todo o pessoal transportado – percentual em crescimento na contagem do período. Se observarmos, há uma elevação do número de passageiros transportados gratuitamente desde o mês de maio de 2023. Em janeiro de 2024, apesar de haver uma diminuição no número de passageiro transportados, verificamos que o percentual da gratuidade relativamente aos passageiros pagos, cresceu, ultrapassando o percentual de 18% (dezoito por cento), no mês.

A tendência de aumento de tais passageiros já é notada do primeiro ao terceiro trimestres do exercício de 2024 em números absolutos, com uma leve queda no quarto trimestre de 2024, a qual entendemos como um reflexo do número de feriados e fim do ano letivo. Note-se que a média percentual de passageiros com o benefício da gratuidade até o exercício de 2024 encontra-se em aproximadamente 15,02% (quinze vírgula zero dois por cento).

Conforme já demonstrado, há também um incremento importante de custos no sistema operacional de transporte coletivo, os quais podemos sintetizar os itens mais significativos no quadro a seguir:

## QUADRO DEMONSTRATIVO DOS PRINCIPAIS ELEMENTOS DA FORMAÇÃO DOS CUSTOS DA OPERAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL JANEIRO 2021 A MARÇO DE 2025 - VALORES EM REAIS

MÊS/EXERCÍCIO	Litro Óleo Diesel	Custo Variável por KM	Salário Motorista	IPK - índice Passageiros por KM	Custo por KM	Tarifa Projetada	Custos Fixos da Frota Reserva por veículo
JANEIRO DE 2021	3,4548	2,0802	2.484,86	0,8930	5,6115	6,28	7.179,7326
FEVEREIRO DE 2021	3,8692	2,2540	2.484,86	0,9999	6,0108	6,01	7.166,8638
MARÇO DE 2021	3,9200	2,2378	2.484,86	0,9842	5,7011	5,79	7.166,8638
ABRIL DE 2021	3,9024	2,3175	2.484,86	0,9269	6,2835	6,78	7.166,8712
MAIO DE 2021	4,1959	2,4132	2.484,86	1,0262	6,1745	6,02	7.156,7685
JUNHO DE 2021	4,2397	2,4771	2.484,86	1,0686	6,3337	5,93	7.156,7685
JULHO DE 2021	3,7672	2,3049	2.484,86	1,0962	6,0445	5,51	7.151,3393
AGOSTO DE 2021	3,9694	2,3468	<b>2.584,25</b>	1,1325	6,1269	5,41	7.151,3393
SETEMBRO DE 2021	4,2268	2,4733	2.584,25	1,1766	6,3715	5,42	7.151,3393
OUTUBRO DE 2021	4,7230	2,6447	2.584,25	1,1285	6,5187	5,78	7.151,3393
NOVEMBRO DE 2021	4,9717	2,7839	2.584,25	1,2315	6,8391	5,55	7.151,3393
DEZEMBRO DE 2021	4,6600	2,6179	2.584,25	1,1496	6,3853	5,55	7.145,4102
JANEIRO DE 2022	4,5100	2,6641	2.584,25	1,0063	6,8541	6,81	7.835,8187
<b>Observação:</b> Houve um acréscimo no custo fixo da operação, entre os meses de dezembro de 2021 e janeiro de 2022, no contexto das planilhas apresentadas. Pode-se observar que dentre outras variações, destaca-se o aumento do valor dos chassis com pneu (R\$223.009,70, para R\$245.876,29), dos chassis sem pneu (R\$211.134,20 para R\$234.000,79), da Carroceria (R\$262.541,23 para R\$289.344,35) e do veículo completo (R\$485.550,93 para R\$535.220,64). Tais valores incidem diretamente na tabulação do custo fixo da operação e foram devidamente comprovados como regulares.							
FEVEREIRO DE 2022	4,6600	2,7599	2.584,25	1,3277	6,8898	5,19	7.828,6224
MARÇO DE 2022	5,1000	2,8370	<b>2.863,36</b>	1,3918	6,8526	4,92	7.831,9906
ABRIL DE 2022	5,6100	3,0691	2.863,36	1,3669	7,2436	5,30	7.831,1155
MAIO DE 2022	5,7700	3,0726	2.863,36	1,4668	6,9521	4,74	7.820,3899
JUNHO DE 2022	6,1900	3,2748	2.863,36	1,3865	7,4218	5,35	7.805,6338
JULHO DE 2022	6,7100	3,3864	2.863,36	1,2283	7,3401	5,98	7.805,9193
AGOSTO DE 2022	6,3100	3,2658	2.863,36	1,4206	7,0924	4,99	7.805,9193
SETEMBRO DE 2022	5,9724	3,1929	2.863,36	1,3818	7,1388	5,17	7.805,9193
OUTUBRO DE 2022	5,6204	3,0695	2.863,36	1,3531	7,1385	5,28	7.805,9193
NOVEMBRO DE 2022	5,6539	3,0983	2.863,36	1,3097	7,3260	5,59	7.805,9193
DEZEMBRO DE 2022	5,3620	2,9499	2.863,36	1,1683	7,0076	6,00	7.805,9193
JANEIRO DE 2023	5,2311	2,8921	2.863,36	1,0915	6,9371	6,36	8.208,4541
<b>Observação:</b> Houve um acréscimo no custo fixo da operação, entre os meses de dezembro de 2022 e janeiro de 2023, no contexto das planilhas apresentadas. Pode-se observar que dentre outras variações, destaca-se o aumento do valor dos chassis com pneu (R\$245.876,29, para R\$259.180,00), dos chassis sem pneu (R\$231.040,45 para R\$234.344,16), da Carroceria (R\$289.344,35 para R\$305.000,00) e do veículo completo (R\$535.220,64 para R\$564.180,00). Tais valores incidem diretamente na tabulação do custo fixo da operação e foram devidamente comprovados como regulares.							
FEVEREIRO DE 2023	4,8368	2,9102	2.863,36	1,2672	7,4542	5,8800	8.208,4541
MARÇO DE 2023	4,6545	2,6730	2.863,36	1,4658	6,5642	4,4800	8.208,4541
ABRIL DE 2023	4,4244	2,6582	2.863,36	1,3829	7,0494	5,1000	8.208,4541
MAIO DE 2023	3,9829	2,4488	<b>3.049,47</b>	1,4249	6,4708	4,5400	8.206,6818
JUNHO DE 2023	3,7511	2,3572	3.052,77	1,4095	6,5626	4,6600	8.204,6605
JULHO DE 2023	3,7674	2,3276	3.052,77	1,3379	6,4666	4,85	8.204,6605
AGOSTO DE 2023	4,7178	2,6519	3.052,77	1,4173	6,8771	4,85	8.204,6605
SETEMBRO DE 2023	4,9299	2,8065	3.052,77	1,4077	7,6454	5,43	8.204,6605
OUTUBRO DE 2023	4,9602	2,7398	3.052,77	1,3755	7,4580	5,42	8.204,6605
NOVEMBRO DE 2023	4,8784	2,7197	3.052,77	1,3702	7,5696	5,52	8.204,6605
DEZEMBRO DE 2023	4,6622	2,7187	3.052,77	1,2225	7,6679	6,27	8.204,6605

MÊS/EXERCÍCIO	Litro Óleo Diesel	Custo Variável por KM	Salário Motorista	IPK - Índice Passageiros por KM	Custo por KM	Tarifa Projetada	Custos Fixos da Frota Reserva por veículo
JANEIRO DE 2024	4,6622	2,7187	3.052,77	1,2225	7,6679	6,27	8.204,66
FEVEREIRO DE 2024	4,4728	2,6152	3.052,77	1,0861	7,3821	6,8	8.204,66
MARÇO DE 2024	4,4471	2,1586	3.052,77	1,2929	7,208	5,58	8.206,21
<b>Observação:</b> Houve um acréscimo no custo fixo da operação, a partir do mês de março de 2024. No contexto das planilhas apresentadas, pode-se observar que o aumento do valor dos salários dos colaboradores, conforme Convenção Coletiva de Trabalho da categoria e seus reflexos, incidiram diretamente na tabulação do custo fixo da operação e foram devidamente comprovados como regulares.							
ABRIL DE 2024	4,5359	2,6702	3.232,45	1,3858	7,525	5,43	8.206,21
MAIO DE 2024	4,5479	2,6432	3.232,45	1,2843	7,329	5,71	8.206,21
JUNHO DE 2024	4,9781	2,8564	3.232,45	1,3597	7,937	5,84	8.206,21
JULHO DE 2024	5,4382	2,9665	3.232,45	1,2799	7,963	6,01	8.206,21
AGOSTO DE 2024	5,4437	2,9643	3.232,45	1,3878	7,827	5,64	8.206,21
SETEMBRO DE 2024	5,4424	3,0796	3.232,45	1,4109	8,160	5,78	8.206,21
OUTUBRO DE 2024	5,4931	3,0066	3.232,45	1,3874	7,727	5,57	8.206,21
NOVEMBRO DE 2024	5,5501	3,0800	3.232,45	1,3303	8,117	6,10	8.206,21
DEZEMBRO DE 2024	5,5613	3,0490	3.232,45	1,2277	8,093	6,59	8.206,21
JANEIRO DE 2025	5,1777	2,8773	3.232,45	1,1495	7,8356	6,82	8.228,73
FEVEREIRO DE 2025	5,8333	2,9700	3.232,45	1,3119	8,2753	6,31	8.215,88
MARÇO DE 2025	5,8274	3,1623	3.232,45	1,2856	8,1784	6,36	8.215,88
<b>MÉDIA DO PERÍODO</b>	<b>4,89</b>	<b>2,75</b>	<b>2.900,73</b>	<b>1,26</b>	<b>7,09</b>	<b>5,66</b>	<b>7.861,52</b>
<b>MÉDIA DO 1º TRIMESTRE DE 2025</b>	<b>5,61</b>	<b>3,00</b>	<b>3.232,45</b>	<b>1,25</b>	<b>8,10</b>	<b>6,50</b>	<b>8.222,31</b>

Fonte: Dados e Documentos encaminhados pelo Município de Congonhas (MG)

Nesse quarto trimestre, tivemos um aumento significativa no custo do óleo diesel (acompanhando a tendência do terceiro). Fato que influenciou de forma assertiva no aumento do custo de manutenção do sistema de transporte coletivo.

Do referido quadro, temos uma média de todo o período, a qual demonstra-se e todos os valores apurados, inferiores à média dos custos do primeiro trimestre de 2025, comprovando que há um crescimento dos custos na presente conjuntura e consequentemente reafirmando a necessidade de revisão do subsídio, conforme já demonstrado no relatório do quarto trimestre de 2024.

Se observamos os grandes grupos de despesas resumidos abaixo, verificaremos que se pode sintetizar através da tarifa projetada e do custo médio do quilômetro rodado, um parâmetro de aumento do custo do sistema de transporte coletivo. Sendo verificado acréscimo no custo do quilômetro rodado em aproximadamente 14,24% (quatorze vírgula vinte e quatro por cento) e na tarifa projetada em aproximadamente 14,84% (quatorze vírgula oitenta e quatro por cento).

Tais números, evidentemente, não podem ser considerados como uma base única para comparativo de parâmetros de possíveis correções, tendo em vista que seu cálculo em 2022, diverge do de 2024 em número de veículos disponibilizados, número de passageiros atendidos, quilometragem rodada em cada mês etc. Entretanto, servem para demonstrar que o subsídio deve ser mantido a fim de manter o equilíbrio do sistema.

*Luiz Carlos*  
Luiz Carlos  
RANIO 28393

*Luiz Carlos*  
Luiz Carlos  
CORREÇÃO MG 6207

Abaixo a síntese dos valores descritos:

DESCRIÇÃO DA VARIÁVEL	VALOR (R\$)
CUSTO VARIÁVEL R\$/KM (108.705) – JUNHO DE 2022	3,2748
<b>CUSTO VARIÁVEL R\$/KM (120.658) – MARÇO DE 2025</b> Há diminuição do valor em razão do aumento da quilometragem produzida no mês.	3,1623
DESCRIÇÃO DA VARIÁVEL	VALOR (R\$)
CUSTO FIXO OPERACIONAL POR VEÍCULO MÊS (17 VEÍCULOS) JUNHO DE 2022	21.864,53
<b>CUSTO FIXO OPERACIONAL POR VEÍCULO MÊS (19 VEÍCULOS) MARÇO DE 2025</b> Deve-se atentar que há um custo significativo nesta vertente de avaliação, tendo em vista que há acréscimo tanto no quantitativo de veículos, quanto no custo de manutenção de cada um deles.	27.727,20
CUSTO FIXO OPERACIONAL DA FROTA RESERVA POR VEÍCULO MÊS (3 VEÍCULOS) JUNHO DE 2022	7.803,63
<b>CUSTO FIXO OPERACIONAL DA FROTA RESERVA POR VEÍCULO MÊS (3 VEÍCULOS) MARÇO DE 2025</b>	<b>8.215,88</b>
TARIFA PROJETADA – JUNHO DE 2022	5,35
<b>TARIFA PROJETADA – MARÇO DE 2025</b> Na análise de tal índice deve ser levado em consideração que há uma diminuição, todas as vezes que há um aumento de passageiros	<b>6,36</b>
CUSTO MÉDIO DO QUILOMETRO RODADO – JUNHO DE 2022	7,42
<b>CUSTO MÉDIO DO QUILOMETRO RODADO – MARÇO DE 2025</b> Na análise de tal índice deve ser levado em consideração que há uma diminuição, todas as vezes que há um aumento de passageiros	<b>8,18</b>
ÍNDICE DE PASSAGEIROS POR QUILOMETRO – IPK – JUNHO DE 2022	1,3864
<b>ÍNDICE DE PASSAGEIROS POR QUILOMETRO – IPK – MARÇO DE 2025</b> O referido índice pode significar um número maior de passageiros dentro do sistema, entretanto, significa também que há incremento nos custos, tendo em vista que se aumenta o custo do quilômetro rodado. Como exemplo citamos o fato do aumento de paradas, desaceleração e aceleração dos veículos.	<b>1,2856</b>

Conforme já explicitado anteriormente, o subsídio para a manutenção de equilíbrio contratual de qualquer sistema de transporte coletivo, não se deve fundamentar em um valor máximo de possível pagamento pelo Poder Público, tendo em vista que esse valor foi produzido num contexto conjuntural e que varia de sistemática por diversos fatores de mercado e conjunturais.

Para entendermos a complexidade da formação de custos de um sistema de transporte público municipal, é essencial compreender como cada variável se desdobra em subitens dentro de um modelo financeiro. Citamos a seguir algumas das principais categorias e suas subdivisões que poderiam compor planilhas concluídas:

1. **Infraestrutura - Construção:** Custos de engenharia civil, materiais, mão de obra, licenças e projetos. Tal critério busca abarcar despesas com reparos de prédios administrativos e estacionamento; **Despesas ambientais:** com a adoção de práticas sustentáveis ou mitigação de impactos ambientais.
2. **Frota de Veículos - Aquisição de veículos:** levando em consideração o custo unitário de compra ou locação de novos veículos; **Depreciação:** Perda de valor dos bens ao longo do tempo; **Combustível:** Custos de combustíveis necessários ao funcionamento da empresa; **Lubrificantes e Fluidos:** encampando óleos e outros fluidos necessários para a operação de veículos; **Peças de reposição:** componentes tais como pneus, baterias e peças mecânicas e elétricas.

3. Mão-de-obra - Motoristas: levantando-se o número de trabalhadores por turno e rota, incluindo restrições e benefícios (férias, 13º, horas extraordinárias); pessoal de manutenção: Técnicos, mecânicos e especialistas responsáveis pela frota e pela infraestrutura; Equipe administrativa: Planejamento, gestão financeira, recursos humanos e TI; Treinamento: Programas de qualificação contínua, segurança e novas tecnologias; Encargos trabalhistas: INSS, FGTS, férias e encargos sindicais.
4. Manutenção - Manutenção preventiva: Verificações regulares (calibração de pneus, lubrificação, verificação de sistemas de freios etc.); Manutenção corretiva: Custos não planejados para consertos de emergência ou quebra de veículos ou infraestrutura; Terceirização de serviços: Empresas contratadas para serviços de reparo e manutenção.
5. Tecnologia e Sistemas - Bilhetagem eletrônica: Custo de implementação, operação e manutenção de sistemas de pagamento digital, recarga e controle; Sistemas de gestão de frota: Softwares que monitoram a localização dos veículos, rotas e desempenho; Segurança cibernética: Custos relacionados à proteção de dados de passageiros e das operações; Equipamentos de bordo: GPS, câmeras de segurança, sensores de ocupação; Atualizações e suporte técnico: Manutenção de softwares, licenças e contratos com fornecedores de TI.
6. Seguros e Responsabilidade Civil - Seguro de veículos: Seguros completos ou parciais para a frota; Seguro de responsabilidade civil: Proteção contra eventuais ações judiciais movidas por passageiros ou terceiros; Segurança contra desastres naturais: Proteção contra eventos climáticos extremos que podem danificar veículos ou infraestrutura.
7. Regulação e Fiscalização - Taxas regulatórias: Custos para manter a conformidade com legislações municipais, estaduais e federais; Fiscalização ambiental: Monitoramento de emissões e conformidade com normas ambientais; Auditorias e inspeções: Verificação de segurança de veículos e conformidade com padrões operacionais.
8. Variáveis Externas - Demanda: Projeções de crescimento populacional, sazonalidade e eventos que podem afetar o número de passageiros transportados; Condições de tráfego: Impacto no consumo de combustível e no tempo de operação; Políticas públicas: Subsídios, regulamentações que incentivam o uso do transporte público ou impostos que aumentam os custos; Clima: Condições que impactam na segurança e operação da frota (como chuva ou calor extremo).

Diante de tal contexto, e tendo a clareza de que os serviços devem continuar sendo avaliados continuamente a fim de se buscar o equilíbrio entre o custo do sistema e a sua receita apurada.



**QUADRO DEMONSTRATIVO DOS CUSTOS X RECEITAS**  
**TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE CONGONHAS**  
**JUNHO 2022 A MARÇO DE 2025 – VALORES EM REAIS**

MÊS/EXERCÍCIO	CUSTO APURADO EM REAIS	RECEITA APURADA EM REAIS - TARIFAS	SUBSÍDIO LEGAL EM REAIS	DIFERENÇA APURADA EM REAIS
JUNHO DE 2022	806.789,75	572.751,20	234.000,00	-38,55
JULHO DE 2022	838.927,84	533.474,40	234.000,00	-71.453,44
AGOSTO DE 2022	837.445,65	637.400,60	234.000,00	33.954,95
SETEMBRO DE 2022	816.139,96	600.312,60	234.000,00	18.172,64
OUTUBRO DE 2022	830.289,46	598.032,60	234.000,00	1.743,14
NOVEMBRO DE 2022	819.482,98	556.722,80	234.000,00	-28.760,18
DEZEMBRO DE 2022	816.528,79	517.275,00	234.000,00	-65.253,79
JANEIRO DE 2023	825.905,39	493.794,80	234.000,00	-98.110,59
FEVEREIRO DE 2023	787.916,87	509.006,20	234.000,00	-44.910,67
MARÇO DE 2023	810.681,17	686.880,40	234.000,00	110.199,23
ABRIL DE 2023	770.095,82	574.058,40	234.000,00	37.962,58
MAIO DE 2023	802.428,19	671.505,60	234.000,00	103.077,41
JUNHO DE 2023	777.374,67	634.501,20	146.340,14	3.466,67
JULHO DE 2023	778.345,48	609.634,00	146.340,14	-22.371,34
AGOSTO DE 2023	852.626,30	667.713,20	146.340,14	-38.572,96
SETEMBRO DE 2023	890.415,41	623.070,80	234.000,00	-33.344,61
OUTUBRO DE 2023	911.937,40	639.144,80	234.000,00	-38.792,60
NOVEMBRO DE 2023	899.803,08	618.921,20	234.000,00	-46.881,88
DEZEMBRO DE 2023	903.177,18	547.188,60	234.000,00	-121.988,58
JANEIRO DE 2024	902.739,02	504.685,60	234.000,00	-164.053,42
FEVEREIRO DE 2024	828.629,90	564.801,60	234.000,00	-29.828,30
MARÇO DE 2024	903.723,41	622.231,00	496.979,58	215.487,17
ABRIL DE 2024	933.409,17	653.144,00	234.000,00	-46.265,17
MAIO DE 2024	942.383,80	627.490,20	234.000,00	-80.893,60
JUNHO DE 2024	941.155,31	612.632,20	234.000,00	-94.523,11
JULHO DE 2024	982.883,04	621.376,00	234.000,00	-127.507,04
AGOSTO DE 2024	971.353,16	654.417,00	234.000,00	-82.936,16
SETEMBRO DE 2024	969.196,74	636.769,80	234.000,00	-98.426,94
OUTUBRO DE 2024	988.881,53	683.867,00	234.000,00	-71.014,53
NOVEMBRO DE 2024	972.578,09	605.689,60	234.000,00	-132.888,49
DEZEMBRO DE 2024	968.127,15	558.087,00	234.000,00	-410.040,15
JANEIRO DE 2025	955.697,58	531.574,40	234.000,00	-190.123,18
FEVEREIRO DE 2025	941.593,89	566.295,00	234.000,00	-141.298,89
MARÇO DE 2025	986.793,00	589.463,60	0,00	-397.329,40
TOTAL DO PERÍODO	29.965.456,18	20.323.912,40	7.722.000,00	-1.919.543,78

Entretanto, mesmo com o pagamento da subvenção pelo Poder Público, observa-se que ainda prevalecem custos maiores da operação do sistema de transporte coletivo, do que dos valores das tarifas arrecadadas somadas à subvenção.

Temos um déficit financeiro contando do mês de junho de 2022 a dezembro de 2024 (neste caso levamos em consideração que a subvenção do mês de março de 2025 não tenha sido quitada), da ordem de **R\$1.919.543,78** (um milhão novecentos e dezenove mil quinhentos e quarenta e três reais e setenta e oito centavos).

Verifica-se que mesmo com o pagamento do subsídio de R\$234.000,00 (duzentos e trinta e quatro mil reais mensais), verifica-se que desde o mês de julho de 2023, o *déficit* vem crescendo mensalmente.

Então, em todo o período compreendido entre janeiro de 2021 a março de 2025 o *déficit* operacional salta para a importância de R\$4.483.823,61 (quatro milhões quatrocentos e oitenta e três mil oitocentos e vinte e três reais e sessenta e um centavos) – considerando todos os repasses de subsídios até fevereiro de 2025 e repasse de recursos do Governo Federal em maio de 2023 (R\$597.424,47).

#### **5.2.1. DA ANÁLISE DOS CUSTOS OPERACIONAIS**

O projeto básico que orientou o preço inicial da tarifa de uso do transporte coletivo foi fixado pela Prefeitura Municipal de Congonhas, conforme determinou-se a execução contratual:

Sinteticamente, estabeleceu-se:

- a) Preços dos Insumos Básicos, onde foi considerado o preço dos componentes essenciais da planilha tarifária;
- b) Cálculo do Percurso Médio Mensal, obtido pela divisão da produção quilométrica e a frota operante;
- c) Cálculo do Índice de Passageiros por quilômetro, obtido pela divisão do número de passageiros transportados e a produção quilométrica;
- d) Cálculo do Valor do Veículo sem Rodagem, obtido pelo custo do veículo disponível menos os insumos não utilizados.

Também foram definidos custos fixos e variáveis, sendo os principais:

- a) Custos Variáveis: Combustível; Lubrificantes, peças de rodagem (pneus e componentes) e peças e acessórios; e

- b) Custos Fixos: Remuneração do Veículo (considerando veículos de até 10 (dez) anos de uso), Depreciação; Pessoal de Operação, Seguro Obrigatório; Seguro de Responsabilidade Civil; Despesas administrativas (pessoal administrativo, manutenção, gerencial e administrativa, bem como todas as despesas acessórias à operacionalização dos serviços); Taxas e Impostos (ISSQN, COFINS, PIS).

Diante de tais quesitos e de seu detalhamento, constante no projeto original, buscamos a comparação dos dados apresentados pela empresa Permissionária, e sua regularidade perante o cálculo de projeção.

Temos que os dados da composição dos custos projetados pela empresa quanto à realização operacional do transporte coletivo, refletem de forma fidedigna a relação atual dos custos e uma aderência aos trâmites projetados no plano inicial de cálculo da tarifa de transporte coletivo, projetada para fins de licitação dos serviços.

Segundo estudo desenvolvido pelo IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Nota Técnica Tarifação e Financiamento do Transporte Público, Brasília, 2013), demonstrou naquela conjuntura no Brasil um crescimento acima da inflação das tarifas de transporte público por ônibus e um crescimento abaixo da inflação dos itens associados ao transporte privado.

Na época, onde se fundamentou o estudo de concepção da terceirização do transporte coletivo municipal de Congonhas, houve uma política de manutenção dos preços dos combustíveis, que subiram a taxas menores do que a inflação. Por outro lado, o índice associado aos gastos com veículo próprio (despesas com a compra de carros novos e usados e motos, além de gastos com manutenção e tarifas de trânsito etc.) teve alta abaixo da inflação. Observava-se naquela época as medidas de desoneração do setor automotivo que também fortaleceu a tendência de barateamento do transporte individual, que chegou a uma redução significativa em termos reais no período. Tal contexto, pode ser observado neste relatório com o incremento do número de veículos na frota que transita no Município de Congonhas.

Gera-se um círculo vicioso no aproveitamento do transporte coletivo, onde houve uma redução de passageiros e consequentemente o aumento da tarifa, tendo em vista que a formação de seu custo está diretamente ligada ao número de passageiros que se utilizam dos serviços disponibilizados. Tal fato prejudica a qualidade e, sobretudo, a imagem desse meio de transporte frente à sociedade.

Conforme já mencionado, durante o estudo inicial do projeto de licitação do transporte coletivo municipal, estimava-se um número de passageiros inferior ao que atualmente é praticado no Município de Congonhas (MG).

Observamos na atualidade, conforme devidamente exposto nas tabelas acima uma diminuição expressiva no número de passageiros que se utilizam do transporte coletivo no

Município de Congonhas (MG). Em relação aos meses apurados, nenhum período chegou ao valor estimado em 2003, onde se pode verificar, o período de agosto/2023, foi o mês que consagrou o maior número de passageiros com 204.910 (duzentos e quatro mil novecentos e dez) passageiros, pagantes e com benefício da gratuidade.

Tais números determinam que a política de benefícios ao transporte particular já tinha trazido aproximadamente uma redução da população atendida pelo transporte coletivo em aproximadamente 28% (vinte e oito por cento) na estimativa de passageiros mensais do transporte coletivo do Município de Congonhas (MG).

Com o advento da pandemia do COVID-19, observa-se ainda uma redução, conforme devidamente apresentado pela empresa concessionária, compreendendo uma redução ainda maior no número de passageiros. Observou-se no período de 2021 obteve uma média de 91.456 (noventa e um mil quatrocentos e cinquenta e seis) passageiros, no ano seguinte, o transporte público passou para 143.295 (cento e quarenta e três mil duzentos e noventa e cinco) usuários em média. Representando uma alta no percentual de utilização, comparativamente a 2021 em aproximadamente 57% (cinquenta e sete por cento). Ainda insuficiente para manter o transporte coletivo em funcionamento sem a necessidade de que haja a subvenção do Poder Público Municipal.

Não há como demonstrar a continuidade do transporte coletivo sem uma mudança de paradigmas a médio e longo prazo, revertendo a sistemática de estudo da composição de custos, envolvendo até mesmo a possibilidade de políticas de subsídios específicos para algumas classes sociais e no curto prazo sem que haja um subsídio imediato à empresa concessionária.

## **6. DA CONCLUSÃO E PARECER DOS AUDITORES**

Foram realizadas diversas análises no processo licitatório que deu origem à permissão dos serviços de transporte público no município de Congonhas, bem como em diversos documentos contábeis da empresa permissionária, os quais podemos destacar os seguintes apontamentos:

**6.1.** A empresa apresentou-se, tanto sua matriz como a filial inscrita no Município de Congonhas, como regular com suas obrigações fiscais e previdenciárias, com todas as certidões dentro das respectivas validades.

**6.2.** No item 4 do relatório, relatou-se dados das visitas providenciadas “*in loco*” pelos técnicos de nossa empresa, onde ocorreram fatos que mereceram ser destacados. Nessas visitas

demonstraram-se aspectos preponderantes e merecedores de serem narrados para continuidade dos serviços.

- a) Diversos pontos de ônibus sem identificações e sem guaritas de proteção para os usuários;
- b) Falta de fiscalização do trânsito a fim de coibir atos ilícitos contrários às determinações do Código Nacional de Trânsito que causam transtornos aos usuários, como por exemplo carros estacionados em pontos de ônibus, obrigando os motoristas a realizar suas paradas em locais inapropriados.
- c) Colocação de pontos de ônibus em locais que dificultam a circulação de trânsito e/ou coloca em risco o usuário.
- d) Existência de veículos com danos físicos, mas que foram retirados de circulação após a intervenção dos auditores de nossa empresa. Entretanto, deve haver o cuidado de que tais premissas sejam corrigidas tão logo acontecidos os incidentes.

**Assim, torna-se necessário exigir da empresa a comprovação de correção de tal dano ou substituição dos veículos.**

**6.3.** Houve a análise do equilíbrio econômico-financeiro e a avaliação da possibilidade de pagamento de subvenção econômica pelo Município de Congonhas (MG), ficando demonstrado que o pleito obedeceu aos critérios estabelecidos na lei Municipal, Lei Federal nº 4.320/64 e Lei Complementar nº 101/2000.

**6.4.** Ainda no item 5 do relatório que se apresenta, sintetizamos todas as planilhas apresentadas pelo Poder Público Municipal, onde demonstrou-se que mesmo com o pagamento da subvenção do valor máximo de R\$234.000,00 (duzentos e trinta e quatro mil reais), ainda permanece um desequilíbrio na execução da operação do transporte coletivo municipal de Congonhas (MG).

Entretanto, mesmo com o pagamento da subvenção pelo Poder Público, observa-se que ainda prevalecem custos maiores da operação do sistema de transporte coletivo, do que dos valores das tarifas arrecadadas somadas à subvenção.

Temos um déficit financeiro contando do mês de junho de 2022 a março de 2025 (neste caso levamos em consideração que a subvenção do mês de março de 2025 não tenha sido quitada), da ordem de **R\$1.919.543,78** (um milhão novecentos e dezenove mil quinhentos e quarenta e três reais e setenta e oito centavos).

Verifica-se que mesmo com o pagamento do subsídio de R\$234.000,00 (duzentos e trinta e quatro mil reais mensais), verifica-se que desde o mês de julho de 2023, o déficit vem crescendo mensalmente.



Então, em todo o período compreendido entre janeiro de 2021 a setembro de 2024 o *déficit* operacional salta para a importância de R\$4.483.823,61 (quatro milhões quatrocentos e oitenta e três mil oitocentos e vinte e três reais e sessenta e um centavos) – considerando todos os repasses de subsídios até fevereiro de 2025 e repasse de recursos do Governo Federal em maio de 2023 (R\$597.424,47).

**6.4.1.** Da análise dos custos operacionais constantes das planilhas apresentadas, as quais tiveram seus dados financeiros confrontados com preços do mercado, temos que os dados da composição dos custos quanto a operacionalização do transporte coletivo do Município de Congonhas (MG), refletem de forma fidedigna a relação atual dos custos e uma aderência aos trâmites projetados no plano inicial de cálculo da tarifa de transporte coletivo, projetada para fins de licitação dos serviços.

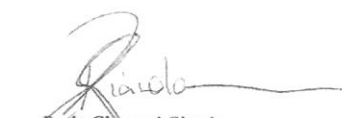
**6.4.2** Por fim, diante todo o exposto, ficou demonstrado que existe um desequilíbrio entre custos x receitas na prestação de serviços de transporte público no município de Congonhas/MG, onde se verifica a necessidade do pagamento do subsídio imediato à permissionária em dados atuais e nos anteriormente quitados junto a empresa.

Assim, o parecer dos auditores é de que os repasses dos subsídios praticados até então são aderentes à legislação, entretanto, deve-se demonstrar que há de fato um desequilíbrio financeiro também em período anterior.

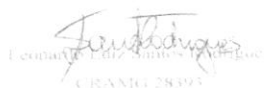
Temos o entendimento de que a melhor forma de tratamento do pagamento do subsídio é não existindo a vinculação de um valor máximo a ser pago mensalmente, devendo tal valor ser estipulado após análise de auditoria dos relatórios e comprovantes dos custos mensais de apuração. Assim, o desequilíbrio econômico-financeiro deixará de existir tão logo se concretize o pagamento mensal da subvenção.

Colocamo-nos a disposição para quaisquer outros esclarecimentos.

Atenciosamente,

  
Paulo Giovanni Giarola  
CORECON/MG 6207

Assinado de forma digital por  
PAULO GIOVANNI  
GIAROLA:72533498653  
Dados: 2025.04.14 14:58:47 -03'00'

  
Paulo Giovanni Giarola  
CORECON/MG 6207  
Paulo Giovanni Giarola  
CORECON/MG 6207