



ATA - CONSELHO MUNICIPAL DE REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS  
PÚBLICOS DELEGADOS DE MANAUS – CMR Nº 05/2020  
(05/03/2020 – 14h e 30min)

Ata da reunião sobre Apresentação das Leis nº 2.546, de 13 de dezembro de 2019, que dispõe sobre a concessão de subsídio para custeio do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano, na modalidade convencional, no município de Manaus e nº 2.552, de 17 de dezembro de 2019, que Cria o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU), e a Unidade Orçamentária do FMMU, pela Diretoria de Transporte e Mobilidade Urbana – DIMOB AGEMAN.

Aos cinco dias do mês de março do ano de dois mil e vinte, com início às quatorze horas e quarenta minutos, na Sala de Reunião na Sede da AGEMAN, localizada na Rua Amazônia, nº 53 – Conjunto Vila Amazonas – Nossa Senhora das Graças. Reuniram-se os(as) Conselheiros(as) Helrima de Fátima Oliveira da Silva, da CUC; Conselheiro Antônio Carlos da Silva, da FIEAM; Rodrigo Guedes Oliveira de Araújo, da SEMDEC; Alessandro da Costa Rodrigues, da SEMINF; Nelson Costa da Silva, da CMM; Karina Lima Moreno, da OAB e Michel Eugênio Madella, das Concessionárias. A sessão foi presidida pelo Presidente do Conselho e da AGEMAN Fábio Augusto Alho da Costa. Participaram também: Tereza Maria Martins Teófilo, Assessora de Comunicação, Alexandre Frederico de Souza Carvalho, Diretor Técnico de Transporte e Mobilidade Urbana – DIMOB e André Ricardo M. Moraes, Assessor da DIMOB, servidores da AGEMAN. O Presidente do Conselho deu boas vindas a todos, passou para a primeira parte do expediente, com a verificação do quórum e registros de presenças. Envio da ata via eletrônica para verificação e eventuais correções. Foi passada a lista de presença que fará parte integrante da Ata. Fez um pequeno relato, dizendo que quando foi elaborada a Lei de Criação da AGEMAN, na apresentação da primeira Minuta ao Prefeito Municipal, houve uma sugestão da Casa Civil e da Procuradoria Geral do Município, que era normatizar e regularizar o transporte na cidade de Manaus. Foi feito os estudos e na elaboração da Lei, foi criada a Diretoria de Transportes. O Prefeito falou que na questão das tarifas, queria um estudo específicos, quanto a regularidade do reajuste ordinário e

Michel Eugênio Madella:

Função



extraordinário das tarifas do transporte urbano. A AGEMAN aceitou o desafio, apesar de ter dois anos completos de regulação, fizeram o estudo, juntamente com o Prefeito, porque já era do entendimento a situação do transporte urbano. Foi criado um grupo de trabalho com a SEMEF, AGEMAN, Controladoria e Procuradoria do Município e, após estudos, houve a intervenção. O Transporte público sempre foi competência de fiscalização da antiga SMTU, hoje IMMU, que é um grande instituto. O Prefeito esperou que funcionasse, como na medida dos trabalhos já executados, as melhorias. Desde o início da gestão e depois da criação da AGEMAN foram sugeridas várias alternativas para o Prefeito como: metrô, metrô de superfície, monotrilho e outros, não é um problema da capital amazonense, é nacional, tem problemas crônicos no Rio de Janeiro, São Paulo e em Porto Alegre e, Manaus cresceu nessa estrutura com o problema. Quando foi feito o estudo, achou uma grande defasagem de tarifas, de pagamentos de outorga e de impostos, federal, estadual e municipal das concessões, de contratos que estavam mal elaborados e orientados. Foi feito um relatório na AGEMAN para o Prefeito, dizendo que não tinha condições de regular o contrato no momento, porque tinha muitas falhas, não tinha pagamento de outorga registradas, um déficit operacional, problemas de greves, mesmo assim foi tudo acompanhado e foi feita a intervenção. Houveram quatro vezes a mudança de diretores municipais de transporte. Na AGEMAN, tinha como metas o saneamento e alguns contratos menores e se estabelecia a AGEMAN na linha, porque tinha também uma nova empresa entrando no saneamento. Ia tentar junto com a intervenção e análises de estudos que foram feitos pelos órgãos mencionados, um relatório mais conciso em relação ao transporte. Chegou a uma solução em definitivo para o trabalho do transporte urbano, que favoreceria a nova gestão da Prefeitura de Manaus. Foram encomendados chassis de ônibus até dezembro, vão ser de fato e de direito, entregues 300 novos ônibus na cidade de Manaus. O transporte público foi um grande problema na gestão Municipal, trabalhado com secretários, procuradoria geral, AGEMAN e outros. Hoje tem um raio x real do transporte, do que foi gasto e em que gastou, quais os gargalos, as empresas que vão funcionar, as empresas que estão em estado falimentar, em recuperação judicial, e para que isso funcionasse, precisaria de algo fundamental e está em vigor e foi tratado e aprovado pela Câmara Municipal de Manaus. É importante que os conselheiros tenham o conhecimento e o andamento do vai ser implementado para a cidade de Manaus no setor de transporte. A segunda parte da Ordem do dia, teve a Apresentação das Leis nº 2.546, de 13 de dezembro

Michel Eugênio Nollin:

*Michel*

*Adriana Rodrigues*

*A A F A*



de 2019, que dispõe sobre a concessão de subsídio para custeio do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano, na modalidade convencional, para o município de Manaus e a Lei nº 2.552, de 17 de dezembro de 2019, que Cria o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU) e a Unidade Orçamentária do FMMU, com o Diretor de Transportes, Alexandre Frederico. Na Diretoria de transporte será dissecada as duas leis. Foi criada uma Lei onde autorizava o Executivo Municipal, o Poder Concedente a subsidiar o transporte até se equilibrar dentro de alguns critérios. a Lei será base para quaisquer outros contratos para renovação, prorrogação e de novas empresas que irão aderir ao sistema. As leis citadas foram aprovadas na Câmara Municipal de Manaus por unanimidade e todos concordaram. Na lei está tendo pequenos ajustes, como qualquer implementação de lei, onde autoriza o Poder Concedente com os critérios estabelecidos em lei, pela responsabilidade fiscal, Tribunal de Contas, Ministério Público, a repassar o recurso subsidiado ao consórcio, as empresas de ônibus da cidade de Manaus, para garantir os pagamentos de folhas, subsídio do transporte, mão de obra e insumo para manter a empresa, não se fala mais em greve, essa parte foi vencida. Passou a palavra ao senhor Alexandre Frederico, Diretor Técnico de Transporte e Mobilidade Urbana – DIMOB. Disse que o tema da apresentação está baseado no resultado de vários estudos do grupo de trabalho efetivados pela Prefeitura de Manaus. No grupo de trabalho, foi capitaneado por secretários, procurador geral do Município, AGEMAN e outros, buscaram sustentação para o equilíbrio econômico e financeiro do sistema de transporte coletivo de Manaus. Falou do subsídio da tarifa do STCPU de Manaus, fazendo uma breve introdução, do subsídio no Brasil e no Mundo, da Lei Municipal do Subsídio e do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Comissão Especial de Acompanhamento e Monitoramento dos subsídios tarifários do STCPU, na modalidade Convencional. Falou do subsídio do transporte público no Brasil, que é bancado basicamente pela tarifa paga pelo usuário, que não era justo que o passageiro pagasse sozinho por um serviço que beneficiava toda a sociedade. Existe uma grande demanda de passageiros que preferem andar a pé, devido ao aumento da tarifa, são três anos com a mesma tarifa, no valor de R\$ 3,80. O custo do serviço sempre foi crescente e o número de passageiros em declínio, por aquelas pessoas que não podem pagar e, também devido ao transporte pirata, executivo, alternativo, moto-taxi, taxi-lotação, Uber e outros aplicativos, forçando a tarifa a subir para fechar a conta e, com isso menos gente conseguindo pagar, diminuindo ainda mais o número de passageiros para o transporte

Michel Eugênio Juelho

*inimo*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*



público, forçando a tarifa a subir. Outro fato grave observado, são as gratuidades, que ao tentar compensar a desigualdade, privilegia o idoso, operadores do Sistema (grátis), que são todos os funcionários diretos e indiretos do sistema de transporte coletivo, pessoas com deficiência - PCD e os estudante, com desconto de 50%, que são custeadas pelo usuário pagante, gerando o chamado subsídio cruzado. Deu exemplo de um usuário com renda baixa, que paga 50% da tarifa de um estudante, assim como também, 100% da tarifa de um idoso ou de um PCD. A principal alternativa de solução encontrada para este fato, foi o subsídio público de transporte coletivo urbano, já usado em muitos países. O Presidente do Conselho Fábio Alho pediu a palavra, fazendo uma observação, que foi identificado nos estudos, que a gratuidade não era somente para os estudantes da rede básica, das escolas estaduais e municipais, mas também para estudantes de faculdade, ficando assim difícil para as empresas e para o Poder Concedente com relação ao transporte. Dando continuidade, o senhor Alexandre Frederico disse que a Lei Orgânica na época, era uma realidade diferente a de hoje, pois abriram um leque quanto a gratuidades, de descontos para estudante e cursos livres, o usuário pegava a oferta e fazia uma banca de negócio, comprometendo o sistema. O cálculo da tarifa do transporte coletivo público urbano é simples, é o custo do serviço por mês, versus o passageiro, equivalente transportado por mês. Onde o custo do serviço, é a soma dos Custos das Variáveis (combustível, lubrificantes, rodagem) + Custos Fixos (depreciação, remuneração de capital do transporte coletivo é de 12% ao ano, é uma remuneração baixa, tem as peças e acessórios, despesa com pessoal e despesas administrativas) do serviço. O Denominador é o Passageiro Equivalente, ou seja: o passageiro que paga 100% + passageiro estudante que paga 50%, portanto na equação, quanto menos passageiros, maior será a tarifa. Como o custo é difícil controlar, depende da economia no país acima da equação e, será trabalhada dentro da legislação vigente. Observando que a gratuidade não consta no cálculo do passageiro transportado equivalente. Se a gratuidade entrasse no cálculo a tendência da tarifa era baixar. Falou das tarifas consideradas, que é uma legislação federal que estabeleceu a lei da Mobilidade Urbana no Brasil. Foi definida a tarifa em duas situações: a de remuneração, que é a tarifa necessária para cobrir todas as despesas da concessão, os gastos dos serviços, inclusive a remuneração e a depreciação. A Tarifa pública, que é a tarifa cobrada do usuário do serviço do transporte público coletivo urbano. Observando que a Tarifa de Remuneração vigente em Manaus, é de R\$ 3,86, calculada pelo IMMU, e a Tarifa Pública é aplicada pela

Michel Siqueira Assis:

Tu no



Prefeitura Municipal de Manaus, é estabelecida no valor de R\$ 3,80, resultando em uma diferença de R\$ 0,06 por passagem, se multiplicar por milhões de passagens, resultará em uma grande diferença. A Tarifa Estudante, é a tarifa de remuneração, no valor de R\$ 1,90, porém a tarifa pública aplicada pela Prefeitura Municipal de Manaus é de R\$ 1.50, resultando também na diferença de R\$0,40 por passagem de estudante, em relação ao custo do serviço, a receita do serviço acaba sendo comprometida. Para efeito da sustentação do serviço a ser prestado, deve o Poder Público promover a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte coletivo urbano, com a modalidade convencional, amparado, se necessário, em artifícios legais, observando a transparência, legalidade, publicidade, economicidade, moralidade e eficiência. Falou também do subsídio do transporte no mundo e no Brasil. Na França a tarifa é subsidiada em 40% do custo total do sistema, subsidiado pela Taxa de Contribuição para o Transporte (Taux du Versement Transport – TVT), instituído em 1.972. Há 48 anos passados o qual pagam, empresas privadas e públicas, o transporte, com mais de 09 assalariados, a grande parte do contingente de deslocamento do transporte é em benefício da economia da cidade, a indústria e o comércio. Em Londres os subsídios governamentais chegam a 50% do custo do sistema, a metade da tarifa o governo paga. Nas grandes capitais do continente europeu o subsídio do transporte público gira entre 45% e 70% do custo do serviço. Nos Estados Unidos da América USA, o percentual de subsídio do transporte público varia entre 60% e 70% do custo do serviço, dependendo da cidade, se tiver mais mobilidade, o subsídio é menor. No Brasil, somente na cidade de São Paulo o usuário paulistano arca com apenas (50%) do custo do sistema, a Prefeitura com 38% e o restante vem do Vale Transporte, os empresários entram com os 10% e gera receitas acessória com muita publicidade nas estações e terminais de 2%. Mostrou um exemplo de custeio do transporte público no mundo, de vários países e os subsídios. Em Manaus, vistos os problemas e nas decorrentes reuniões do grupo de trabalho, foi elaborada a minuta da Lei nº 2.546 de 13 de dezembro de 2019, que dispõe sobre a concessão do Subsídio para o custeio do Serviço de Transporte Coletivo Urbano, na modalidade convencional, no município de Manaus. O Prefeito de Manaus no uso de suas atribuições, decretou e sancionou a seguinte Lei. No Artigo 1º - fica o Poder Executivo autorizado a conceder o subsídio para custeio da diferença a menor entre a tarifa pública e aquela aplicável aos beneficiários estudantes e isentos de tratam os artigos 257, § 1º, e 261 da Lei orgânica do Município de Manaus, está estabelecida a

*Michel Eugênio Padilha*  
*Luiz*

*[Handwritten signatures]*



gratuidade no Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano, na modalidade Convencional. § 1º O Subsídio que trata o caput do artigo deve ter seu valor previsto nas respectivas Leis Orçamentárias Anuais, ou seja, no orçamento do município tem que estar contido o subsídio do transporte coletivo urbano. No § 2º a destinação do valor do subsídio de que trata a Lei está vinculado precipuamente ao pagamento da folha de pessoal e encargos sociais e trabalhistas dos empregados das empresas concessionárias do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano, na modalidade convencional. O subsídio começou precariamente em dezembro e quando estava prevista uma greve, em função do não pagamento da primeira parcela do décimo terceiro, foram várias situações que as empresas não tinham cumprido mediante alguns acordos trabalhistas feitos em outras épocas, a lei não existia, foi estabelecida no final de novembro com efeito em dezembro. O Subsídio foi direcionado para que fosse repassado para cumprir a folha de pagamento, encargos sociais e outras questões trabalhistas. O Presidente Fábio Alho disse que foi feita a intervenção que autorizava o Poder Concedente a fazer o repasse diretamente para os funcionários e do subsídio para a mão de obra não parar o sistema, era uma das prerrogativas da intervenção que o Prefeito assinou e funcionou por mais de 90 dias. O Diretor de Transportes Alexandre Frederico, disse que a receita do transporte é dividida em duas partes, a manual e a digital. A manual não tinha como o Poder Público controlar dentro das empresas, porque não tinha contingente para o serviço, mas a eletrônica (digital), vale transporte e passe estudantil são mais fáceis controlar. O Poder Público pega os recursos no sentido de administrar e efetivar os pagamentos dos serviços. No Artigo 2º - O Poder Executivo, por intermédio do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU), deverá apurar mensalmente o quantitativo efetivamente transportado de estudantes e isentos, com os respectivos valores, cuja liquidação e pagamento dar-se-ão no mês subsequente, essa é a missão do IMMU. No Artigo 3º - O Poder Executivo regulamentará as disposições desta Lei. Para dar sustentação ao subsídio, foi necessário encontrar um artifício legal, um dos artifícios foi a Lei nº 2.552 de 17 de dezembro de 2019, que cria o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU), e a Unidade Orçamentária do FMMU. No Artigo 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subsídio para custeio da diferença a menor entre a tarifa pública e a tarifa remunerada. § 1º O Subsídio que trata o caput do artigo deve ter seu valor previsto nas respectivas Leis Orçamentárias Anuais. No parágrafo único, o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, tem como finalidade promover os suportes técnico e financeiros

*Michel Eugênio Padilla*  
FMMU

*6*  
*Juliana Rodrigues Medeiros*

*K A F A*

*[Handwritten mark]*



necessários às políticas de melhoria da mobilidade urbana, focadas nos aspectos de segurança, acessibilidade universal, democrática, inclusiva e sustentável, priorizando a implementação de ações e medidas para garantir a qualidade e eficiência do transporte coletivo, por meios motorizados e não motorizados e da integração entre as diversas modalidades de transportes, no âmbito do Município, em conformidade com o estabelecido na Lei Federal n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, da Mobilidade Urbana e a Lei n. 2.428, de 7 de maio de 2019, que dispõe sobre as estrutura do IMMU. No Artigo 2.º - Os recursos financeiros do FMMU serão aplicados exclusivamente em: I – desenvolvimento de projetos para a otimização do trânsito e do transporte no âmbito do município de Manaus; II – financiamento e investimento em planos, programas, projetos e ações relacionados à mobilidade urbana no Município; III – criação, desenvolvimento e aperfeiçoamento de programas, soluções e mecanismos de gerenciamento, planejamento, tecnologia da informação, inovação, preservação e sustentabilidade ambiental e sistemas inteligentes, relacionados à gestão do transporte público; A Prefeitura está construindo um centro de operação de controle para reunir todas as secretarias que tem ações de mobilidade urbana. IV – realização de estudos e pesquisas relacionados à fluidez do trânsito e ao transporte público e afins; V – manutenção, modernização, melhoria da qualidade e expansão dos serviços públicos municipais de transporte coletivo de passageiros, em especial da gestão e melhoramento da bilhetagem eletrônica com ênfase no incentivo à universalização do smartcard; Tendo como exemplo a cidade de Campo Grande, onde é utilizado o cartão smartcard para o pagamento da tarifa, conferindo um percentual de 98% digital. VI – execução de ações destinadas a garantir a maior eficiência ao transporte coletivo de passageiros e maior fluidez do trânsito; VII – fomento e investimento na estrutura e infraestrutura de mobilidade urbana, notadamente em relação ao transporte coletivo de passageiros, podendo, inclusive, se for o caso, destinar os recursos do FMMU em garantia do Sistema; VIII – realização de investimentos na ampliação da malha cicloviária do município de Manaus; IX – realização de publicidade institucional, campanhas educativas, pesquisas, realização e participação em palestras, cursos, seminários e eventos relacionados à acessibilidade, mobilidade, prevenção ao assédio sexual nos transportes públicos, e formação e qualificação dos profissionais atuantes nas áreas do transporte e do trânsito; X – apoio a outras ações relacionadas às diretrizes instituídas para a política nacional de mobilidade urbana; XI – custeio de despesas relacionadas ao trânsito, ao sistema viário e

Michel Eugênio Adella

Trufo

Rodriguo  
7  
mendes



ao transporte público; posteriormente, vai mostrar toda a composição dos recursos financeiros que vai dar a sustentação a todas as ações, entre elas, o custeio das despesas relacionadas a todas as ações do trânsito, do transporte coletivo. XII – aquisição e implantação de infraestrutura para operação de trânsito e de transporte. XIII – aquisição e implantação de equipamento de auxílio ao controle e fiscalização do trânsito e do transporte; Existe uma proposta que visa retornar a fiscalização eletrônica e também projetos que favorecerá o transporte público. XIV – subsídio para custeio da diferença a menor entre a tarifa pública e aquela aplicável aos beneficiários estudantes e isentos de que tratam os artigos 257, § 1º, e 261 da Lei Orgânica do Município de Manaus no serviço público do transporte público na modalidade convencional. As receitas que serão geradas pelo Fundo Municipal, farão parte do subsídio, com esse recurso espera-se fazer com que o sistema gere melhor qualidade, conforto e segurança. No Artigo 3.º - Constituem receitas do FMMU: I – arrecadação da outorga onerosa estabelecida nos contratos de concessão do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município; todo serviço público, tem uma outorga onerosa nos serviços de transportes, que serão direcionadas para o fundo e ações na modalidade. II – arrecadação das multas contratuais aplicadas às concessionárias do serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município; toda multa gerada no sistema, vai ser revestida para esse fundo; III – doações, subvenções, legados, contribuições ou repasses, inclusive oriundos de contratos e convênios, a qualquer título, de pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, nacionais ou estrangeiras; O Conselheiro Rodrigo pediu a palavra, perguntando sobre as multas contratuais no transporte coletivo, se poderiam ser aplicadas pelo IMMUM ou pela AGEMAM? Foi respondido que seriam pelas duas entidades. O IMMUM, fiscaliza a operação do sistema, se o veículo saiu na hora, se tem a linha de ônibus, se está limpo. A AGEMAN, fiscaliza o que está estabelecido no Contrato de Concessão. IV – rendimentos integrais resultantes de aplicações financeiras realizadas pelo FMMU; V – recursos provenientes de operações de créditos internas ou externas, ajuda ou cooperação nacional ou internacionais destinados aos objetivos e diretrizes para os fins a que se propõe este Fundo; VI – repasses financeiros do Tesouro Municipal oriundos das dotações orçamentárias e créditos adicionais suplementares a ele destinados; VII – receitas decorrentes de contrapartidas estabelecidas para mitigar e/ou compensar os impactos negativos ao trânsito decorrentes de empreendimentos imobiliários, que somente poderão ser aplicadas nas finalidades

Michel Eugênio Mendes

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

8

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



estabelecidas nesta Lei; Os recursos que estavam sendo geridos pelo IMPLURB, e que também fazia a destinação destes recursos, agora, deixaram de ser administrados pelo IMPLURB e passam a ser feito pelo FMMU. XI – recursos provenientes de outras fontes, conforme a legislação vigente. Parágrafo único. Os recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU) serão depositados em conta bancária específica do Fundo, sob a denominação de Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU). No Artigo 4.º - Fica criado o Conselho Gestor do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana composto por seis membros designados pelo Chefe do Poder Executivo, sendo: I – titular do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU), que o presidirá; (trata da mobilidade urbana). II – titular da Procuradoria-Geral do Município (PGM); (trata das leis, da sustentação legal). III – titular da Secretaria Municipal de Finanças e Tecnologia da Informação (Semef); (que trata dos recursos). IV – titular da Controladoria-Geral do Município (CGM); (que trata dos controle dos recursos); V – titular do Instituto Municipal de Planejamento Urbano (Implurb); (gerar recursos para o fundo). VI – representante da Câmara Municipal de Manaus (CMM). Parágrafo único. Os membros do Conselho Gestor do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana não receberão qualquer remuneração pelos serviços prestados e sua função será considerada serviço público de caráter relevante. No Artigo 5.º - A gestão dos recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana caberá ao Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU) sob a supervisão do Conselho Gestor do FMMU, que tem por finalidade deliberar e orientar acerca da utilização dos recursos do fundo. Para tanto o Prefeito de Manaus, instituiu uma Comissão multi-institucional para acompanhar e monitorar os repasses do subsídio a ser efetivado. O fundo repassa, mas a Lei nº 4.760 de 28 de fevereiro de 2020, instituiu a Comissão Especial de Acompanhamento e monitoramento dos subsídios tarifários do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano, na modalidade convencional. No Artigo 1º - Fica instituída a Comissão Especial de Acompanhamento e Monitoramento dos subsídios tarifários do Sistema de Transporte Coletivo Público Urbano, modalidade convencional, no âmbito do Município de Manaus, com as seguintes competências: Artigo 2º - Para o cumprimento de suas competências, a Comissão terá livre acesso a todos os documentos e informações do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Amazonas – Sinetram, das Empresas Concessionárias e do Instituto Municipal de Mobilidade Urbana – IMMU; A comissão que vai reunir todos os relatórios e analisar as providências da empresa e

*Michel Eugênio Nollin*  
*Tauano*  
*Adriana*  
*Rodrigues*  
*9*  
*[Handwritten signatures]*



também se necessário para auditoria. No Artigo 3º - A Comissão de que trata este Decreto será composta por representantes, titulares e suplentes, dos seguintes órgãos e entidades, designados pelo Chefe do Poder Executivo Municipal: I – Casa Civil; II – Secretaria Municipal de Finanças e Tecnologia da Informação – SEMEF; III – Controladoria-Geral do Município – CGM; IV – Instituto Municipal de Mobilidade Urbana – IMMU; V – Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados do Município de Manaus – AGEMAN; e VI – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Amazonas – Sinetram. Após apresentação o Presidente do Conselho tomou a palavra e disse que precisava desmiuçar alguma coisa em relação ao assunto, porque podem haver dúvidas, e um alicerce para sustentação de um transporte público subsidiado, transparente, precisa ainda de alguns ajustes na Lei do Subsídio, quanto na Lei do Fundo Municipal, que podem ser feita pelo Prefeito. Que o assunto foi muito bem exposto pelo Diretor de Transportes, Alexandre Frederico. Passou a palavra aos demais conselheiros. O Conselheiro Antônio Silva, parabenizou o Diretor de Transporte Alexandre pela brilhante apresentação. O Conselheiro Rodrigo Guedes se manifestou, parabenizou o Diretor de Transportes pela apresentação, disse que agora é um mecanismo legal, tem esperança que a situação vai melhorar o sistema do transporte público, que possa avançar, que a cidade de Manaus precisa de melhoria e na fiscalização do transporte. Disse que chegaram 300 novos ônibus. Os ônibus que circulam na cidade são precários, tem que ter os pequenos veículos para suprir alguns trechos de difícil acesso, que serão os alimentadores para as áreas mais difíceis. Tem ramais que é difícil a circulação de ônibus de grande porte, que a empresa fica prejudicada. A Conselheira Karina Moreno parabenizou o senhor Alexandre Frederico pela apresentação, que desconhecia o serviço de transporte, que é de grande valia a exposição de um técnico na área. Que se preocupa com as pessoas que utilizam o transporte público na cidade de Manaus, tem esperança que haja disposição no futuro de melhorar os serviços à população que utiliza do meio de transporte. Que a visão dela na área do transporte, é que haja solução, mas precisa do tempo e do comprometimento que é essencial. Já tem as bases na tarifa, deve ser aberto para novas ideias colaboradoras. Que são bons os esforços do poder público no sentido de melhorar o serviço. O Presidente do Conselho Fábio Alho disse que será entregue os 300 ônibus até a metade do ano em curso e os veículos menores, que são os alimentadores. O Conselheiro Michel Madella manifestou-se, disse que no Município onde reside, Ariquemes, não tem o serviço de

*Michel Eugênio Madella*

*[Handwritten signature]*



transporte. Falou das leis expostas, das alterações das leis e das observações que fez em cada uma. Que fez um levantamento desde o começo do transporte, até chegar o que se tem hoje, que o grupo de trabalho com bastante expertise conseguirá chegar na melhoria dos serviços para a cidade de Manaus. Falou das tarifas de Manaus, do déficit e do que foi subsidiado pelo município, da intervenção feita na empresa, que o transporte público é um serviço essencial. Que o orçamento está dentro do planejamento, das possibilidades de melhoramento na adequação, que tem dinheiro destinado para manutenção e operação do transporte, observando os pontos de ônibus e aos terminais, a infraestrutura, para não ficar desassistido. Falou das faixas das ciclovias, tem a previsão na lei e como vai ser bancada? porque foi falado de estudos, e a efetivação?? Foi respondido que será por portaria e o direcionamento pelo Poder Concedente. Dando continuidade, o Conselheiro disse que teria que verificar a parte destinada para esse serviço e já ser colocada no orçamento. Em Porto Velho, está com um processo de contratação do transporte público em andamento, com a tarifa no valor de R\$ 4,05, bem superior à de Manaus, que as ruas da cidade de Porto Velho, são largas e planas, mas também tem as dificuldades. Falou de várias formas de transportes públicos, deu um exemplo de São Paulo e do aplicativo Uber em Londres. Fez um comparativo de valores de tarifas aplicadas nos transportes, em Porto Velho e Manaus, que o valor aplicado na cidade de Manaus está ótimo. Tem que ter na modicidade da tarifa e a capacidade de pagamento. A Conselheira Helrma Silva, manifestou-se, falando que os usuários não tem o conhecimento técnico dos serviços de transportes e que ainda é muito precário. Que o transporte público utilizado pelos usuários é ruim e demora para pessoas que moram distante. O Presidente do Conselho disse que vai desenvolvendo mais as informações nas implementações ao longo das ações, que a ideia é fazer uma visita no SINETRAM para ver o sistema. O Conselheiro Nelson Costa, também falou a respeito da preocupação com as pessoas que utilizam o transporte público. Falou das faixas exclusivas, que não estão sendo bem utilizadas. Foi respondido que em função das obras da Constantino Nery e Manôa foi determinado que ficasse sem uso, as faixas serão liberadas assim que as obras terminarem. O Conselheiro Alessandro Costa, perguntou a respeito dos 300 ônibus, que tem que ter o corredor para a circulação dos ônibus, porque está muito complicado a circulação dos veículos na cidade de Manaus. Que para fazer uma intervenção de obras é um problema na cidade, que o transporte público é muito sério, tem que ter um investimento pesado na cidade e de ótima qualidade. O Presidente Fábio Alho,

*Michelle Eugênia Nollin*  
*Helrma* *Nelson Costa* *Alessandro Costa* *Fábio Alho*



passou para Assuntos de Ordem Geral, informando que a próxima reunião será no dia 19.03.2020, às 14h. O Presidente agradeceu a presença de todos, a reunião foi encerrada às 17 horas. Nada mais havendo a tratar, lavrei esta Ata, que depois de lida e achada conforme, vai assinada pelos Conselheiros e demais participantes.

**Fábio Augusto Alho da Costa**  
Conselheiro Presidente do CMR/AGEMAN

**Shirley de Lima Neves**  
Secretária do Conselho/AGEMAN

**Karina Lima Moreno**  
Conselheira Representa da OAB

**Helrma de Fátima Oliveira da Silva**  
Conselheira Representante da CUC

**Antônio Carlos da Silva**  
Conselheiro Representante  
da FIEAM

**Alessandro da Costa Rodrigues**  
Conselheiro Representante  
da SEMINF

**Nelson Costa da Silva**  
Conselheiro Representante da CMM

**Rodrigo Guedes Oliveira de Araújo**  
Conselheiro Representante da SEMDEC

**Michel Eugênio Madella**  
Conselheiro Representante das  
Concessionárias

**Alexandre Frederico de Souza Carvalho**  
Dir. Técnico de Transportes e  
Mobilidade Urbana/AGEMAN

**Tereza Maria Martins Teófilo**  
Assessora de Comunicação/AGEMAN

**André Ricardo M. Moraes**  
Assessor da Diretoria de Transportes e  
Mobilidade Urbana/AGEMAN