



**GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ**  
**GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ**

**GABINETE DO GOVERNADOR**

Av. Antonino Freire, 1450 Palácio de Karnak - Bairro Centro, Teresina/PI, CEP  
64001-140  
<https://www.pi.gov.br>

**MENSAGEM Nº 1, DE 07 DE JANEIRO DE 2025.**

A Sua Excelência o Senhor

Deputado **FRANCISCO JOSÉ ALVES DA SILVA**

Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Piauí

**NESTA CAPITAL**

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Excelentíssimas Senhoras Deputadas e Senhores Deputados,

Comunico a Vossas Excelências que, nos termos do § 1º, do art. 78, da Constituição Estadual, decidi **VETAR PARCIALMENTE**, o Projeto de Lei que "**Dispõe sobre o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Piauí - STRIP/PI, revoga a Lei nº 5.860, de 1º de julho de 2009.**", pelas razões a seguir esposadas.

O Projeto de Lei trata sobre o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Piauí - STRIP/PI e disciplina os seus serviços e infraestrutura, tendo sido inicialmente apresentado por iniciativa do Poder Executivo, com a matéria delineada em de 81 (oitenta e um) artigos, ao passo que o autógrafo devolvido pela Augusta Assembleia estampa 127 (cento e vinte sete) artigos, acrescidos através de emenda substitutiva.

Não obstante o apreço pelas melhorias que o processo democrático habitualmente traz aos projeto de leis submetidos ao Poder Legislativo, com discussão e ajustes legítimos pelos representantes do povo, vejo-me compelido a vetar dispositivos que, da forma como posta, apresentam-se contrários ao interesse público, quando não em contradição com termos do próprio projeto de lei e da legislação federal de regência da matéria, conforme a seguir delineado.

Inicialmente, e valendo-me do Parecer da d. Procuradoria Geral do Estado constante nestes autos (Parecer PGE/AJ nº 10/2024), observo que foram

acrescidos ao art. 1º da Proposição, por meio de emenda do Poder Legislativo, **os parágrafos 4º e 5º**:

Art. 1º [...]

§ 4º Não está sujeito às disposições desta lei, o serviço de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros e o serviço especial realizado sem objetivo comercial, por entidade pública ou particular.

§ 5º Para os serviços sem fins comerciais, prestados com eventualidade, em manifesto interesse social, por entidade pública, poderá ser fornecida mediante autorização especial do poder concedente, mediante apresentação das seguintes documentações:

I - requerimento indicando os pontos iniciais e terminais e, o itinerário a ser percorrido;

II - declaração de que o veículo se encontra em totais condições de segurança e conforto;

III - lista de passageiros, constando nome e R.G.

Com respeito a Vossas Excelências, a referida alteração melhor seria apresentada se atentasse para maior precisão terminológica, pois pretende afastar da incidência da lei "*o serviço de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros*", mas as modalidades previstas nos arts. 66 a 78 do projeto pressupõem serviço de transporte com os mesmos caracteres desse conceito: coletivo; rodoviário; intermunicipal; e de passageiros. O conectivo ("*e o serviço especial...*") indica outro tipo de serviço, sobre o qual também não incidiria a lei.

Em síntese, o § 4º afasta do campo de abrangência da lei "[...] *o serviço de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros e o serviço especial realizado sem objetivo comercial, por entidade pública ou particular*".

O § 5º, por outro lado, dispõe que "*poderá ser fornecida autorização especial do poder concedente para os serviços sem fins comerciais*". Aparentemente, há uma contradição entre os dois parágrafos, pois um diz que a lei não se aplica a serviço "*sem objetivo comercial*", mas o outro demanda expedição de "*autorização especial*" para esse mesmo serviço.

Além da contradição entre os dois dispositivos, o texto proposto também conflita com o art. 11, da Proposição, segundo o qual: "*é vedada, terminantemente, a prestação de serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, em qualquer de suas modalidades, que não tenha sido concedida ou autorizada pelo Estado do Piauí.*" Ou seja, segundo essa norma, qualquer serviço de transporte intermunicipal de passageiros deve ser concedido ou autorizado pelo Estado, o que inclui, necessariamente, os serviços "*sem fins comerciais*". Dessa forma, ressaltando os nobres propósitos que motivaram a alteração, não resta alternativa a não ser vetar os parágrafos acrescidos em face de sua contrariedade ao interesse público.

Nessa esteira, também o **§ 1º do artigo 7º** da Proposição será vetado em face de sua contrariedade ao interesse público, em razão de falha técnica, haja vista que, após a emenda parlamentar, a remissão aos arts. 39 e 74, perdeu o sentido, uma vez que tratam de matérias diversas, de modo que a supressão do dispositivo afigura-se solução mais adequada para evitar dificuldade na aplicação pelo intérprete, veja-se:

Art. 7º

§ 1º Fica vedada a delegação dos serviços previstos nesta lei mediante permissão ou autorização, **salvo nas hipóteses dos arts. 39 e 74.**

Outrossim, cumpre mencionar o **caput e o parágrafo único do art. 9º**, da Proposição, cria um novo tipo de extinção de concessão de serviço público, fora das hipóteses previstas no art. 35 da Lei nº 8.987/1995, consoante se observa na transcrição:

Art. 9º A concessão fica condicionada a uma carência de até 1 (um) ano, computada no prazo global, durante a qual será observada a capacidade Administrativa e técnico-operacional da transportadora.

Parágrafo único. Comprovada a incapacidade Administrativa ou técnico-operacional em processo regular, o contrato ficará resolvido, com perda e sem direito a indenização de qualquer espécie e, por conseguinte, o poder concedente poderá outorgar a delegação à classificada imediatamente posterior.

A retomada do serviço durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, conforme o art. 37 da lei geral de concessões (8.987/1995), demanda "*lei autorizativa específica*" e "*prévio pagamento da indenização*". Logo, a previsão em lei local de nova hipótese de extinção, sem pagamento de indenização, traduz conflito com a norma geral.

Nessa seara, frise-se ainda que a delegação do serviço à "*classificada imediatamente posterior*", sem estabelecer as mesmas condições do art. 90, § 7º, da Lei nº 14.133/2021, afigura-se de constitucionalidade duvidosa, pois o art. 175 da CF/1988 demanda outorga da concessão "*sempre através de licitação*". Ao fim, poderá haver contratação desvantajosa para o Estado, motivo pelo qual veto o artigo e seu parágrafo único, por entendê-lo contrário ao interesse público.

Seguindo, também incide veto aos **incisos IV a XV do art. 18**, que em muito aumentam as exigências de habilitação, afastando-se da norma nacional que trata da matéria. É o que se vê do acréscimo ao Projeto originário:

Art. 18. Para assinatura do contrato de concessão, a licitante deverá apresentar, dentre outros exigidos no respectivo edital, os seguintes documentos, no prazo de 90 (noventa) dias:

[...]

IV - instrumento constitutivo, arquivado na Junta Comercial do Piauí no qual conste, como um dos objetivos, a execução de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros na modalidade intermunicipal que pretende executar;

V - comprovante de cadastro na Fazenda Federal e na Fazenda Estadual, onde conste que um dos objetivos da empresa é a execução de serviço de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros;

VI - comprovante de possuir Código Nacional de Atividade Comercial (CNAE) e opção tributária, compatível com a modalidade de transporte intermunicipal de passageiros que deseja executar;

VII - comprovante de não ser microempreendedor individual, quando o Código de Natureza Jurídica da Empresa for 213-5, ou qualquer outra atividade que não permita emissão de nota fiscal específica para transporte intermunicipal de passageiros, com obrigatório recolhimento de ICMS;

VIII - comprovação de que se acha integralizado no mínimo de 50% (cinquenta por cento) do capital registrado;

IX - título de identidade e prova de regularidade eleitoral e militar dos titulares, diretores ou sócios gerentes, quando tratar-se de sociedade;

X - certidões que comprovem que os titulares, de que trata o item anterior, não foram definitivamente condenados pela prática de crime que vede o acesso à função ou cargo público;

XI - declaração de execução exclusiva para transporte de trabalhadores rurais e ou estudantes e trabalhadores em região metropolitana oficial, com identificação da região, quando se tratar de empresa optante do sistema tributário do simples nacional;

XII - relação descritiva dos veículos que pretende incluir na frota;

XIII - prova de propriedade dos veículos que pretende utilizar na execução dos serviços outorgados ou autorizados pelo órgão concedente, ou de Arrendamento Mercantil Financeiro, desde que o nome e ou o CNPJ da Arrendatária conste no Certificado de Licenciamento do Veículo;

XIV Certificado de Inspeção Veicular - CSV, emitido por Instituições Técnicas Licenciadas pelo DENATRAN e no âmbito do Sistema de Certificado de Segurança Veicular e Vistorias (SISCSV), mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, dos veículos que pretende utilizar na execução dos serviços outorgados pelo órgão concedente, com validade não superior a um ano e preferencialmente equivalente a validade do registro;

XV - outros comprovantes exigidos por portaria do STRIP, Resolução da AGRESPI, decreto ou lei.

Além de não guardar relação com as exigências de habilitação constantes na Lei Geral de Licitações e Contratos, o que tem sido reiteradamente condenado pelas Cortes de Contas, o acréscimo limita a atuação do gestor que poderia dispor sobre isso em edital, revelando a contrariedade com o interesse público.

Também merece veto o **art. 22**, da Proposição, cujo teor é:

Art. 22. Compete ao STRIP/PI a criação e manutenção de sistema de informação eficiente e adequado, para realização dos registros, renovações de registros e inclusão de veículos nas frotas registradas, que garanta a validação dos requisitos obrigatórios de forma eletrônica, visando garantir a agilidade e segurança na efetivação destes procedimentos.

O dispositivo estabelece competência para o STRIP/PI, Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Piauí, todavia, a topografia do dispositivo não é adequada, pois foi incluído dentro de capítulo que versa sobre "*licitação*" (Capítulo III). Além disso, cabe recordar que o STRIP/PI não é órgão público, razão pela qual o preceito, na falta de órgão definido para criar o referido sistema de informação, pode se tornar inócuo.

Além disso, há previsão no art. 32, § 2º, que remete ao regulamento a disciplina do registro de veículos: "*o regulamento desta lei disporá sobre as condições necessárias para o registro do veículo, bem como sobre o cancelamento deste*". Motivo pelo qual veto o presente artigo, por contrariedade

ao interesse público.

Sobre o **art. 25, caput e incisos**, este dispõe que:

Art. 25. Estão isentos do pagamento da tarifa nos serviços de características metropolitana, quando do transporte de:

I - crianças até 05 (cinco) anos de idade, desde que não ocupem assentos;

II - deficientes físicos comprovadamente carentes e doentes crônicos em tratamento nos termos da legislação vigente;

III - idosos com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade;

IV - militares estaduais da ativa, quando fardados e em serviço, mediante a apresentação da identidade militar.

Ocorre que o projeto de lei não conceitua o que vem a ser "*serviços de características metropolitana (sic)*", a ensejar dificuldades na aplicação pelo intérprete, especialmente sobre tema como isenção de tarifa. Importante registrar que a supressão dessa regra não causará qualquer prejuízo, pois a Lei nº 5.860, de 2009, que rege atualmente o transporte intermunicipal de passageiros, também não lista as hipóteses de isenção de tarifa, enquanto o art. 24, aprovado sem alterações, remete o detalhamento para o regulamento: "*Será reservado o número mínimo de poltronas para as gratuidades em geral, usuários isentos por lei do pagamento de tarifa, na forma prevista em regulamento.*". Por esta razão veto o presente artigo, uma vez que entendo que o mesmo é contrário ao interesse público.

No tocante ao **art. 26, caput e incisos**, tem-se que:

Art. 26. São considerados beneficiários da meia passagem os estudantes da rede pública estadual e os estudantes da Universidade Estadual do Piauí - UESPI, que se enquadrarem nos seguintes critérios (incluído pela Lei nº 8.381, de 13 de maio de 2024):

I - integrar um dos programas sociais do Governo (federal, estadual ou municipal);

II - consumir a taxa mínima residencial mensal de água em até 10m<sup>3</sup> (dez metros cúbicos) por mês;

III - comprovar a tarifa mínima residencial de energia elétrica em até 50kw/h;

IV - comprovar possuir renda familiar inferior a 2 (dois) salários mínimo ao mês.

Observo, Excelências, que se trata de reprodução do atual art. 2º da Lei nº 8.381, de 13 de maio de 2024, sem observar devidamente a técnica legislativa, uma vez que o **caput** do artigo, inclusive, traz a expressão "(incluído pela Lei nº 8.381, de 13 de maio de 2024)", assim, não sendo possível vetar palavras isoladas, veto o dispositivo por contrariedade ao interesse público.

Passando à análise do **art. 27, caput e parágrafo único**, tem-se que:

Art. 27. Compete ao poder concedente, com fulcro no art. 9º-A da lei nº 8.987/1995 o ônus financeiro decorrente de gratuidades ou descontos concedidos no pagamento de tarifas em serviços de transporte público, por meio de subsídios ou outros mecanismos financeiros.

Parágrafo único. Fica autorizado ao Poder Executivo criar um Fundo de Subsídios ou outros mecanismos financeiros com a finalidade de custear as isenções constantes nos arts. 25 e 26.

A referência acima, ao "art. 9º-A da lei nº 8.987/1995", não faz sentido porque não existe art. 9º-A na lei geral de concessões. O veto novamente se impõe.

O parágrafo único prevê, ainda, a criação de "um Fundo de Subsídios" com a finalidade de custear isenções constantes nos arts. 25 e 26. Considerando o veto já tratado aos arts. 25 e 26, justifica-se, por conseguinte, o veto do parágrafo em análise. Além disso, nota-se que o projeto cria uma espécie de subvenção, mediante a destinação de recursos para custear isenções de tarifas no STRIP/PI. Todavia, a Lei de Responsabilidade Fiscal demanda, no art. 26, a autorização por "lei específica", bem como a observância da lei de diretrizes orçamentárias e do orçamento, motivo pelo qual o veto, por entendê-lo contrário ao interesse público.

Informo ainda que decidi vetar os arts. 33 a 47, abaixo citados, por entender que enrigessem sobremaneira a interpretação normativa, dificultando a aplicação da norma pelos intérpretes e, justo por isso, revelam-se contrários ao interesse público.

Cumprе ainda tratar sobre o **art. 50** da Proposição, que aduz:

Art. 50. A transportadora de passageiros deverá garantir aos usuários dos serviços outorgados ou autorizados pelo poder concedente, contrato de seguro de responsabilidade civil, sem prejuízo da cobertura de seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT), o que será disciplinado em norma complementar por esse órgão.

O dispositivo prevê obrigatoriedade de contratar seguro de responsabilidade civil, contudo, a norma é menos abrangente que o Art. 118, que já constava no projeto original enviado por este Poder Executivo e retornou aprovado por esta Augusta Assembleia Legislativa, de forma que me resta vetá-lo por contrariedade ao interesse público.

Quanto ao **art. 59, caput e parágrafo único**, a redação do *caput* carece de precisão técnica e de observância de regras gramaticais, além de que a definição de prazo quinquenal para a revisão tarifária tem potencial para vulnerar a garantia do equilíbrio econômico-financeiro, prevista no art. 37, XXI, da CF/1988, motivo pelo qual o veto, por contrariedade ao interesse público.

Além disto, impõe-se veto ao **art. 62, caput e parágrafos** e ao **art. 63**, uma vez que o caput do art. 62 faz remissão ao art. 27 da Proposição, que trata de matéria estranha e já vetada. Ademais, o parágrafo único do art. 60 remete a matéria para regulamento, razão pela qual se entende desnecessário o disciplinamento previsto. Quanto ao art. 63, além do uso indevido de sigla, sem observância do art. 11, II, "e", da LC nº 95/1998, entende-se que a norma é repetitiva e desnecessária, pois já há previsão da responsabilidade pelo extravio ou dano no inciso XII do art. 23, motivo pelo qual veto ambos os artigos, por entender que são contrários ao interesse público.

Há necessidade de veto também do **inciso III do § 3º do art. 69**, uma vez que o aludido trecho faz remissão ao art. 59 da Proposição, já vetado.

Também incide veto ao **art. 71**:

Art. 71. O requerimento para efetivação de registro e renovação de empresa e frota que execute serviço especial de fretamento, autorizado pelo poder concedente, deverá conter os documentos e condições

exigidos no artigo 14.

A remissão ao "artigo 14" aqui diz ao respeito ao projeto original deste Poder Executivo, assim, tendo em vista que o art. 14 da Proposição tem por objeto matéria estranha, veto o presente artigo por contrariedade ao interesse público.

No tocante ao **art. 72, caput e parágrafos**, o nível de detalhamento estabelecido no *caput* e parágrafos não é necessário, uma vez que o art. 73, logo a seguir, dispõe que o serviço de fretamento será outorgado "*mediante autorização do poder concedente, nos termos do regulamento*". Ademais, além da regulamentação pelo poder concedente, o art. 74 também prevê edição de regulamento específico a cargo da AGRESPI: "*Art. 74. A AGRESPI estabelecerá regulamentação específica referente à operação do serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros por fretamento.*".

Dessa forma, opto por vetar o presente artigo, por entender que o mesmo é contrário ao interesse público.

Passa-se a seguir para análise do **art. 76, caput e parágrafos**, que transcrevo:

Art. 76. A autorização para a execução dos serviços de fretamento contínuo e de escolar, será expedida pelo SETRANS através de documento próprio, a vista do contrato de prestação do serviço, acompanhado da lista de passageiros a serem transportados.

§ 1º O contrato de prestação de serviço o qual refere-se o presente artigo, deverá conter as indicações dos pontos de origem e destino da viagem, os horários e frequências da execução do serviço, bem como a quilometragem mensal a ser percorrida, e outras exigências definidas em decreto, lei ou pelo SETRANS;

§ 2º Para autorização do serviço de fretamento de escolar, deverá ser estritamente observada as exigências do Código Brasileiro de Trânsito em vigor e do presente Regulamento no que não colidir com essa legislação.

Nota-se que o *caput* e o § 1º confundem o ato administrativo de autorização com contrato de prestação de serviço. Sendo o serviço de fretamento delegado mediante autorização (art. 73, parte final, combinado com o art. 11 do projeto de lei aprovado), não há que se falar em contrato. A própria lei define, em seu art. 10, que a autorização "*constitui ato unilateral e discricionário do poder concedente, obrigatoriamente precedido de cadastramento, vistoria, fiscalização e apresentação de documentos exigidos no regulamento*".

O § 2º, por sua vez, é desnecessário, visto que apenas manda observar a legislação vigente, desse modo, veto o presente artigo, por contrariedade ao interesse público.

A seguir, passa-se a analisar o art. **art. 77:**

Art. 77. Para a execução dos serviços de fretamento eventual ou turístico, deverão obrigatoriamente ser observados os preços da tabela aprovada pelo SETRANS, bem como demais recolhimentos exigidos por decreto, lei ou pelo SETRANS.

O texto menciona a "*tabela aprovada pelo SETRANS (sic)*", em dissonância com o art. 74, *caput* e parágrafo, do mesmo projeto, segundo o qual cabe à AGRESPI dispor a "*regulamentação específica*" do serviço de fretamento, bem como do serviço que tenha "*como propósito o transporte turístico*". Em face

da antinomia identificada, veto o presente artigo por contrariedade ao interesse público.

Veto ainda o **art. 80, caput** e **alínea "a" do inciso II** e o **art. 81**. No caput do art. 80 da Proposição houve a supressão de três palavras do projeto original e a vírgula, o que deixou a redação pouco legível, além disso o texto da alínea "a" do inciso II ficou ininteligível, já no art. 81 há evidente erro de pontuação e repetição do final, motivo pelo qual os veto por contrariedade ao interesse público.

Ademais, é importante tratar ainda sobre o **art. 85**, da Proposição, que o aduz o seguinte:

Art. 85. Os terminais rodoviários serão construídos e administrados pelos Municípios e a sua utilização pelas transportadoras, na execução de serviços de transporte intermunicipais, deverá ser precedida de outorga ou autorização pelo poder concedente, posto que compete ao Estado do Piauí explorar, diretamente ou mediante concessão, os terminais rodoviários de passageiros de sua titularidade.

O texto, salvo melhor juízo, invade matéria de competência municipal (art. 30, I e V, da CF/1988), motivo pelo qual o veto por inconstitucionalidade.

Por fim, cumpre tratar acerca do **art. 89** da Proposição, que, além do erro de grafia ("*planejamentogeral*"), o texto obriga municípios, por meio de lei estadual, a seguir determinado "*planejamento geral*" para implantação de pontos de parada, mas a Constituição Federal prescreve, entre as competências municipais, "*organizar e prestar [...] os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo*", o que certamente abrange a definição da modelagem dos pontos de parada. Pelo exposto, o texto invade matéria de competência municipal (art. 30, I e V, da CF/1988), motivo pelo qual veto-o por inconstitucionalidade.

Trazidas as razões acima, tem-se que a Constituição Estadual prevê o exercício do dever de veto nos seguintes termos:

Art. 78. *omissis*

§ 1º O Governador, se considerar o projeto, no todo ou em parte, inconstitucional ou contrário ao interesse público, deverá vetá-lo total ou parcialmente, no prazo de quinze dias úteis, contados da data do recebimento e comunicará, dentro de quarenta e oito horas, ao Presidente da Assembleia Legislativa os motivos do veto.

§ 2º *omissis*

Pelo exposto, resolvo **VETAR PARCIALMENTE** o presente Projeto de Lei, incidindo o veto sobre os dispositivos individualmente supracitados, por entendê-los contrários ao interesse público ou inconstitucionais.

Senhor Presidente, essas são as razões que me levaram a vetar parcialmente este Projeto de Lei, o qual submeto à elevada consideração dos Senhores, membros dessa Augusta Assembleia Legislativa.

*(assinado eletronicamente)*

RAFAEL TAJRA FONTELES

Governador do Estado do Piauí



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL TAJRA FONTELES**, Governador do Estado do Piauí, em 07/01/2025, às 23:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no Cap. III, Art. 14 do [Decreto Estadual nº 18.142, de 28 de fevereiro de 2019](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.pi.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.pi.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **016076921** e o código CRC **2CA7EC99**.

---

**Referência:** Processo nº 00003.001552/2024-91

SEI nº 016076921