

RELATÓRIO DE ANÁLISE ENGLOBADA DE CONTRATAÇÃO

1. ORDEM DE SERVIÇO

Nº 2019/07582

2. IDENTIFICAÇÃO

2.1. Objeto

Contratos de concessão do Grupo Local de Distribuição (D).

2.2. Objetivo

Verificar a regularidade do ato examinado quanto aos aspectos da legalidade, formalidade e de mérito.

2.3. Unidade Fiscalizada

Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT)

2.4. Período de Realização

25.11.19 a 24.01.20

2.5. Período de Abrangência

N.A.

2.6. Equipe Técnica

Adriano Pinheiro Bezerra de Menezes	TC nº 20.290
Flávio de Nóbrega	TC nº 945
Pedro Paulo Araújo de Aquino	TC nº 20.208

2.7. Procedimentos

- Realizar diligências na São Paulo Transporte S.A (SPTrans) e na SMT;
- Solicitar cópia dos contratos do Grupo Local de Distribuição do Sistema Municipal de Transporte Público de Passageiros no Município de São Paulo (SMTC);
- Analisar se há alterações em relação à minuta de contrato e os demais anexos do Edital de licitação;
- Analisar a alteração do prazo da concessão para 15 anos, decorrente da declaração de inconstitucionalidade do art. 7º da Lei Municipal 16.211/15;
- Analisar a sistemática de remuneração aplicada aos contratos celebrados com as empresas do Grupo Local de Distribuição.

2.8. Siglas e Abreviaturas

AR	Grupo Local de Articulação Regional
Cadin	Cadastro Informativo Municipal
D	Grupo Local de Distribuição
DOC	Diário Oficial da Cidade
E	Grupo estrutural
FIP	Fundo de Investimento em Participações
PMSP	Prefeitura do Município de São Paulo
SEI	Sistema Eletrônico de Informações
SMT	Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes
SPE	Sociedade de Propósito Específico
SPTrans	São Paulo Transporte S.A.
SPUrbanuss	Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo
TIR	Taxa Interna de Retorno
TR	Tarifa de Remuneração de Referência

3. RESULTADO

3.1. Introdução

A presente Auditoria tem como objetivo atender à determinação do Conselheiro Relator Edson Simões para realização de análise formal das contratações decorrentes da finalização do novo procedimento licitatório. Também foi determinado o acompanhamento das respectivas execuções, as quais serão realizadas em autos próprios, conforme Memorando GAB.EES. nº 129/2019 (peça 1).

Ainda, o Memorando GAB.EES. nº 151/2019 determina a realização de análise e levantamento de dados do Fundo de Investimento, em seus aspectos formais e operacionais (peça 2).

Os contratos do Grupo Estrutural, do Grupo Local de Articulação Regional e do Grupo Local de Distribuição, decorrentes dos procedimentos licitatórios das Concorrências nº 01, 02 e 03/2015, foram assinados em 24.05.19, sob o regime de concessão, com prazo de 20 anos, podendo, a critério do Poder Concedente, ser prorrogados por mais 1 (um) ano.

Importante destacar que esta Auditoria realizou o acompanhamento dos editais supracitados, conforme consta dos TCs nº 3.825/2015 (Grupo Estrutural), nº 3.826/2015 (Grupo Local de Articulação Regional) e nº 3.830/2015 (Grupo Local de Distribuição).

Além da análise do Edital, também procedemos ao acompanhamento do procedimento licitatório, conforme determinado por Vossa Excelência no TC nº 4.904/2019.

As contratações decorrentes do procedimento licitatório estão divididas nos seguintes grupos: Grupo Estrutural (E), Grupo Local de Articulação Regional (AR) e Grupo Local de Distribuição (D). Cada um desses grupos está subdividido em lotes e conseqüentemente cada lote gerou um contrato.

Diante dessa realidade, dividimos a análise dessas contratações de acordo com cada um desses grupos, respeitando os itens constantes da planilha de análise de contratação definida pela Subsecretaria de Fiscalização e Controle.

No presente Relatório abordaremos a análise da contratação do Grupo Local de Distribuição que será realizada de forma conjunta.

3.2. Contratos publicados no DOC

Os contratos do Grupo Local de Distribuição foram assinados em 24.05.19 e publicados em 07.09.19, por omissão, cujos dados principais estão sintetizados no quadro a seguir (peça 15):

Tabela 1 – Relação dos contratos – Grupo Local de Distribuição

Lote	Contratada	Termo de contrato nº	Tarifa ofertada (R\$)	PA-SEI	Valor
D1	Consórcio Transnoroeste	39	2,8193	6020.2019/0002190-6	2.953.516.246,00
D2	Consórcio Transnoroeste	40	3,0839	6020.2019/0002191-4	1.726.523.554,00
D3	Transunião Transportes S.A	41	2,5630	6020.2019/0002192-2	1.902.155.061,00
D4	Upbus Qualidade Em Transportes S.A.	42	5,4951	6020.2019/0002193-0	540.874.628,00
D5	Pêssego Transporte Ltda	43	2,0421	6020.2019/0002194-9	1.964.597.759,00
D6	Allibus Transportes Ltda	44	1,9860	6020.2019/0002195-7	2.177.462.147,00
D7	Transunião Transportes S.A.	45	2,4919	6020.2019/0002196-5	574.992.920,00
D8	Movebuss Soluções Em Mobilidade Urbana Ltda.	46	2,7373	6020.2019/0002197-3	1.994.240.208,00
D9	A2 Transportes Ltda.	47	2,4602	6020.2019/0002198-1	1.858.841.310,00
D10	Transwolff Transportes E Turismo Ltda.	48	2,4710	6020.2019/0002199-0	2.630.545.954,00
D11	Transwolff Transportes E Turismo Ltda.	49	2,8546	6020.2019/0002200-7	2.281.747.206,00
D12	Auto Viação Transcap Ltda.	50	2,7894	6020.2019/0002201-5	1.026.519.847,00
D13	Alfa Rodobus S.A. Administração e Participação	51	4,8214	6020.2019/0002202-3	586.750.192,00
Valor total dos contratos Grupo Local de Distribuição					22.218.767.032,00

Fonte: Contratos de concessão – Grupo Local de Distribuição

A documentação referente às contratações do Grupo Local de Distribuição foi extraída do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) da Prefeitura de São Paulo, conforme consta da Tabela 01.

Desse modo, o prazo máximo de 20 dias, contados da assinatura dos contratos, para publicação no Diário Oficial da Cidade (DOC) não foi atendido, em desacordo com o art. 26 da LM 13.278/02 e art. 61, parágrafo único, c/c art. 124 da LF 8.666/93 (**Conclusão 4.1**).

3.3. Despacho de Autorização

Não localizamos no processo da licitação, bem como nos processos de contratação, autorização do Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes precedente à contratação, em infringência aos arts. 60 da LF nº 4.320/64 e art. 45 do DM nº 44.279/03. (**Conclusão 4.2**)

Já o despacho de homologação e de adjudicação determina providências para a assinatura do contrato e indica que futuramente as contratadas iriam ser convocadas para assinatura dos termos.

3.4. Regularidade Fiscal

Os processos administrativos da contratação não contêm qualquer informação a respeito da comprovação da regularidade fiscal e trabalhista pelas contratadas.

A SMT precisa demonstrar nos processos de contratação que as certidões estão vigentes ou que foi solicitada a atualização daquelas cujas vigências expiraram e que, com isso, estão mantidas as condições de habilitação (regularidade fiscal). Trata-se de medida que visa propiciar transparência e lisura da contratação, conforme preconiza o artigo 29 da Lei Federal nº 8.666/93 c/c artigo 9º, inciso X, da Lei Municipal nº 13.241/2001 (**Conclusão 4.3**).

Além disso, não há comprovação da regularidade das contratadas perante o Cadastro Informativo Municipal (Cadin), conforme estabelecido na Lei Municipal nº 14.094/2005 e no item 16.8 do Edital (**Conclusão 4.4**).

Aliás, houve determinação expressa do Secretário da SMT para que fossem apresentadas as certidões de regularidade fiscal e trabalhistas cujos prazos estavam vencidos, bem como documentação comprobatória de não possuir qualquer registro ou apontamento no Cadin/PMSP.

3.5. Nota de Empenho

A concessão dos serviços de transporte coletivo de passageiros irá se utilizar de recursos orçamentários, cuja dotação orçamentária recebe o nome genérico de “Compensações Tarifárias” (subsídios).

A cada ano torna-se evidente o desequilíbrio entre receitas e despesas do Sistema de Transporte, situação que tem gerado a necessidade de relevantes aportes de recursos da PMSP. A Auditoria deste Tribunal constatou, nos anos de 2017, 2018 e 2019, constantes atrasos no pagamento de compromissos do Sistema, situação que expõe o Poder Público a demandas judiciais.

Não restaram evidenciadas, nos processos administrativos das contratações de concessões do Grupo Local de Distribuição, as notas de empenho que deveriam ter sido emitidas para essas contratações, em infringência aos artigos 60 e 61 da LF nº 4.320/64 (**Conclusão 4.5**).

3.6. Condições para assinatura dos contratos de concessão

Para a assinatura dos contratos de concessão, o Edital de Concorrência nº 03/2015 (Grupo Local de Distribuição) estabeleceu as seguintes condições: constituição do Fundo de Investimento, constituição do consórcio ou da Sociedade de Propósito Específico (SPE), comprovação da disponibilidade das garagens, comprovação do seguro de responsabilidade civil e da garantia contratual (fls. 53 a 56 da peça 169).

No despacho de homologação e adjudicação, o Secretário da SMT determinou que no prazo de 60 dias as licitantes apresentassem os documentos comprobatórios das condições supracitadas.

Dessa forma, dividimos o presente item obedecendo a seguinte sequência:

3.6.1. Constituição do Fundo de Investimento

O item 3.49 do Edital de Licitação estabeleceu como condição para a assinatura do contrato que as licitantes adjudicatárias deveriam comprovar a constituição do Fundo de Investimento (fl. 27 da peça 169).

O Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) protocolou na Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade em 02.05.19 a seguinte documentação (peças 162 e 163):

- a) Instrumento de Compromisso de Investimentos e o outras Avenças;
- b) Plano de Investimentos Previstos;
- c) Regulamento do FIP;
- d) Descrição dos Prestadores de Serviços;
- e) Minuta do Contrato de Compra e Venda de ações da Kurtz Empreendimentos e Participações S/A.

Inicialmente, observamos que não há nos processos de contratação documento demonstrando que o SPUrbanuss representa a totalidade das concessionárias signatárias do Termo de Compromisso.

Com relação à documentação protocolada, o primeiro documento é um Termo de Compromisso Particular firmado entre as concessionárias estabelecendo os objetivos e as condições para a constituição do Fundo de Investimentos em Participações (FIP) e a futura aquisição da pessoa jurídica gestora, denominada Kurtz Empreendimento e Participações S.A (fls. 1 a 25 da peça 163).

Esse documento apenas demonstra o compromisso de as concessionárias criarem o Fundo de Investimentos (documento assinado em 30.04.19). Ocorre que os contratos foram assinados, em 24.05.19, sem que o compromisso assumido pelas concessionárias fosse concretizado com a constituição do Fundo de Investimento.

Além disso, as concessionárias já haviam assumido o compromisso de constituírem o Fundo de Investimento com a assinatura da Declaração prevista no Anexo 9.15 do Edital, bem como as regras pertinentes ao Fundo de Investimentos já estavam definidas nos Anexos 8C e 8D.

Portanto, o Fundo de Investimento não foi constituído previamente a assinatura dos contratos de concessão (24.05.19), descumprindo o disposto nos itens 3.49 e 13.3 do Edital, bem como a decisão deste Egrégio Tribunal de Contas que também condiciona a criação do FIP antes da assinatura dos contratos **(Conclusão 4.6)**.

O Regulamento do Fundo previsto no Anexo II do Termo de Compromisso estabelece as mesmas regras definidas no Edital (fls. 30 a 55 da peça 163).

Já a Minuta do Contrato de Compra e Venda das ações da Kurtz Empreendimento e Participações S/A (empresa que será gestora) sinaliza a forma como será realizada a aquisição das ações da empresa pelo futuro FIP (fls. 57 a 65 da peça 163).

O Anexo 8C dos contratos de concessão (art. 4º) estabelece que o Fundo de Investimento tem como objetivo proporcionar a valorização do capital investido através de aplicação na aquisição ou subscrição de ações de emissão de uma ou mais Companhias **no setor de tecnologia da informação**.

No entanto, a empresa Kurtz Empreendimento e Participações S.A. não é uma empresa do setor de tecnologia da informação, demonstrando mais uma vez o desrespeito às normas de contratação/licitação.

Como se não bastasse, a SMT alterou o Anexo 8D do Edital/contrato celebrando termo de adesão com as concessionárias (peça 164). Esse Anexo estabelecia uma minuta de contrato de adesão a ser formalizada com a empresa gestora adquirida pelo Fundo de Investimentos para execução das atividades previstas nos itens 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 e 1.1.5 do Edital e da Cláusula Primeira dos contratos de concessão.

Dessa forma, a formalização de um termo de adesão com as próprias concessionárias desvirtua completamente o contrato de adesão proposto pela própria SMT, tendo em vista que aquelas atividades já estão previstas no objeto dos contratos de concessão. Contrariando, inclusive, o despacho de homologação e adjudicação do certame.

A SMT adotou o contrato de adesão para substituir a constituição da Sociedade de Propósito Específico (SPE) pelo Fundo de Investimento. Nessa nova solução, ficou definido que a execução das atividades ficaria sob a responsabilidade da empresa gestora criada pelo Fundo, razão pela qual, criou-se o contrato de adesão para “vinculação” da empresa à concessão.

Ocorre que a SMT manteve as mesmas cláusulas que eram destinadas a empresa gestora que seria adquirida pelo Fundo de Investimento.

Já havíamos constatado no Relatório de Acompanhamento do Edital que as regras estabelecidas para a empresa gestora continham irregularidades nos critérios de pagamento, mais especificamente na cláusula sétima, com destaque para os seguintes itens:

7.2. Os pagamentos referentes ao **custeio e manutenção** dos serviços definidos na Cláusula Primeira deste instrumento, poderão ser realizados mediante repasse dos valores diretamente pela SPTrans, a pedido da Contratada e na forma e valor por ela designado.

7.3. Os repasses a serem realizados pela SPTrans diretamente aos fornecedores corresponderão aos valores determinados pela Contratada e não poderão compreender os tributos a serem retidos na fonte, cuja responsabilidade de retenção e recolhimento é exclusiva da Contratada.

Verifica-se, portanto, que há indefinições e critérios não justificados no Termo de Adesão assinado com as concessionárias. Não se pode admitir cláusula em que a Contratada designa a forma e valores para a realização dos pagamentos diretamente pela SPTrans (faltam critérios objetivos e plenamente justificados).

Não consta dos processos administrativos a justificativa para adoção desses procedimentos para pagamento do custeio e manutenção. Outrossim, não há indicação da legislação que dá amparo para o critério adotado quanto à questão de retenções tributárias.

Aliás, já havíamos alertado o Pleno deste Tribunal de Contas sobre a fragilidade da solução Fundo de Investimento apresentada pela SMT e, conseqüentemente, das regras estipuladas no Edital (carência de justificativas, regras contraditórias e imprecisas etc.).

Portanto, o Termo de Adesão assinado com as contratadas contraria as regras da licitação e da própria contratação, em infringência ao art. 14 da Lei Federal 8.987/95; não estabelece com clareza e precisão, as condições de pagamento e critérios, em infringência ao inciso III, do parágrafo único, do artigo 13 da LM nº 13.241/01, c.c. com o § 1º, do art. 54, e com o inciso III, do art. 55, ambos da LF nº 8.666/93.

A não constituição do Fundo de Investimento pelas adjudicatárias, bem como a formalização de um Termo de Adesão com as próprias concessionárias demonstra o descumprimento de regras da licitação e da contratação, das normas legais e, principalmente, dos princípios da legalidade e da moralidade administrativa pelo Poder Concedente, em infringência ao art. 10 e ao inciso III, do parágrafo único, do art. 13 da LM nº 13.241/01, c.c com o § 1º, do art. 54, e com o inciso III, do art. 55, ambos da LF nº 8.666/93 (**Conclusão 4.7**).

3.6.2. Constituição do Consórcio – Lotes D1 e D2

O Consórcio Transnordeste apresentou os documentos comprobatórios de constituição do respectivo consórcio, conforme estabelecia o item 13.2 do Edital (peça 27).

3.6.3. Comprovação da disponibilidade das garagens

O item 16.1 do Edital prevê que as licitantes adjudicatárias deverão providenciar a adoção de todos os procedimentos cabíveis para comprovar a disponibilidade de garagem (fl. 52 da peça 169).

As contratadas apresentaram documentação (contratos de locação, contratos de comodato, providências para desapropriação, entre outros), mas não há nos processos administrativos avaliação da Administração se os documentos apresentados atendem às regras previstas no edital e no contrato, caracterizando omissão da SMT.

Portanto, a Administração precisa evidenciar nos processos de contratação que as garagens indicadas pelos concessionários cumprem as regras Editalícias e Contratuais para a operacionalização dos serviços de transporte coletivo público de passageiros de cada lote do Grupo Local de Distribuição (**Conclusão 4.8**).

3.6.4. Seguro de Responsabilidade Civil

O item 16.4 do Edital estabelece como condição para a assinatura dos contratos de concessão comprovante da contratação de seguro de responsabilidade civil nos valores mínimos por veículos definidos abaixo (fls. 53 a 54 da peça 169):

- **Danos corporais** a passageiros e a terceiros: R\$ 305.000,00 (trezentos e cinco mil reais);
- **Danos morais** a passageiros e a terceiros: R\$ 165.000,00 (cento e sessenta e cinco mil reais);
- **Danos materiais** a passageiros e a terceiros: R\$ 105.000,00 (cento e cinco mil reais).

Todavia, não há nos processos administrativos avaliação da Administração se os documentos apresentados pelas Concessionárias atendem às regras previstas no edital e no contrato.

Portanto, a Administração precisa evidenciar nos processos de contratação que as apólices de seguro de responsabilidade civil atendem aos requisitos estabelecidos no item 16.4 do Edital (**Conclusão 4.9**).

3.6.5. Garantia Contratual

O item 16.6 do Edital estabelece que a adjudicatária preste garantia de execução contratual, em qualquer modalidade prevista no art. 56, §1º, da Lei Federal nº 8.666/93, no valor equivalente a 5% (cinco por cento) estimado dos investimentos (fl. 55 da peça 169).

A Cláusula Décima do contrato estabelece que as concessionárias prestaram garantia na modalidade seguro-garantia. Os valores constantes das garantias contratuais representam os 5% (cinco por cento) estabelecidos no Edital e nos contratos de concessão, conforme consta nos documentos anexados nos processos de contratação.

Tabela 2 – Garantia de Execução dos Contratos

Lote	Investimentos em R\$	Garantia contratual prevista em R\$	Garantia contratada em R\$
D1	427.609.232	21.380.461,60	21.380.462
D2	269.352.435	13.467.621,75	13.467.622
D3	269.090.275	13.454.513,75	13.454.514
D4	73.760.645	3.688.032,25	3.688.032
D5	278.980.193	13.949.009,65	13.949.010
D6	341.068.589	17.053.429,45	17.053.429
D7	80.511.974	4.025.598,70	4.025.599
D8	285.039.160	14.251.958,00	14.251.958
D9	275.649.322	13.782.466,10	13.782.466
D10	377.671.524	18.883.576,20	18.883.576
D11	341.719.019	17.085.950,95	17.085.951
D12	161.094.971	8.054.748,55	8.054.749
D13	76.763.786	3.838.189,30	3.838.189

Fonte: Contratos de concessão – Grupo Local de Distribuição

Dessa forma, constatamos que a garantia de execução contratada para todos os lotes do Grupo Local de Distribuição atendeu ao valor mínimo previsto no item 16.6 do Edital.

3.7. Das principais cláusulas contratuais

Os Termos de Contrato têm a mesma padronização das cláusulas contratuais para todo o Grupo Local de Distribuição, conforme previsão contida no Anexo 8A do Edital de Licitação, com exceção do valor da tarifa ofertada. Assim, iremos abordar as principais cláusulas contratuais de forma conjunta.

Inicialmente, verificamos se havia alguma alteração entre a última versão da Minuta do Edital com os termos dos contratos formalizados.

Após análise comparativa das redações, verificamos que somente a Cláusula Vigésima (Mediação) não corresponde àquela definida no Anexo VIII-8A do Edital (fls. 65 a 68 da peça 170). Essa alteração foi realizada por meio do Comunicado nº 06, de 12.12.18, mas não há nos processos de contratação ou da própria licitação qualquer justificativa ou explicação para a alteração da redação do Anexo VIII-8A dessa cláusula.

Diante disso, conclui-se que os contratos firmados não estão aderentes as regras da licitação definidas no item 16.2 do Edital – notadamente quanto à Cláusula Vigésima (**Conclusão 4.10**).

Com relação às demais cláusulas contratuais, selecionamos as seguintes para uma análise mais específica:

3.7.1. Manutenção das condições de habilitação e qualificação

A cláusula 4.1.31 dos contratos prevê que as concessionárias deverão manter, durante toda a execução dos contratos, em compatibilidade com as obrigações por elas assumidas, as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

Cumpre-nos ressaltar que a efetividade desta previsão contratual se mostrará prejudicada quanto à qualificação econômico-financeira.

Conforme consignamos nos relatórios de Acompanhamento de Edital, os índices contábeis adotados para qualificação não asseguram a adequada demonstração da capacidade financeira com vistas aos compromissos assumidos pelas concessionárias, e os valores exigidos de patrimônio líquido não se mostram compatíveis com aqueles envolvidos na execução dos contratos de 20 anos (investimentos e custos necessários à execução contratual), representando risco que não pode ser desconsiderado.

3.8. Da remuneração dos contratos

A remuneração básica para execução do serviço está descrita na Cláusula Sétima dos contratos de concessão, sendo composta pela seguinte fórmula:

$RB = PA1 + PA2 + PA3 + PA4$, em que:

- RB: Remuneração básica;
- PA1: parcela relativa a custeio de pessoal (motorista e cobrador), incluindo salários e encargos, menos benefícios;
- PA2: parcela relativa a custos variáveis (combustível, lubrificante e rodagem);
- PA3: parcela relativa a peças e acessórios, investimento (frota, garagens, instalações, equipamentos embarcados), administração, pessoal de manutenção e fiscalização e benefícios; e
- PA4: parcela relativa à reserva técnica.

A remuneração básica agrega todos os custos alocados à prestação dos serviços de transporte, sendo que após sua divisão pela demanda referencial constante no Anexo 10.3, chega-se à tarifa de referência (em R\$/passageiro) de cada lote.

A tabela a seguir apresenta a tarifa de referência e a tarifa proposta pelos licitantes para cada área do Grupo Local de Distribuição:

Tabela 3 – Remuneração por passageiro – Grupo Local de Distribuição

Empresa/Consórcio	Lote	Tarifa de referência em R\$/passageiro	Tarifa proposta em R\$/passageiro
Consórcio Transnoroeste	D1	2,8193	2,8193
Consórcio Transnoroeste	D2	3,0839	3,0839
Transunião Transportes S.A	D3	2,5630	2,5630
Upbus Qualidade Em Transportes S.A.	D4	5,4951	5,4951
Pêssego Transporte Ltda.	D5	2,0421	2,0421
Allibus Transportes Ltda.	D6	1,9860	1,9860
Transunião Transportes S.A.	D7	2,4919	2,4919
Movebuss Soluções Em Mobilidade Urbana Ltda.	D8	2,7373	2,7373
A2 Transportes Ltda.	D9	2,4602	2,4602
Transwolff Transportes e Turismo Ltda.	D10	2,4710	2,4710
Transwolff Transportes e Turismo Ltda.	D11	2,8546	2,8546
Auto Viação Transcap Ltda.	D12	2,7894	2,7894
Alfa Rodobus S.A. Administração E Participação	D13	4,8214	4,8214

Fonte: Contratos de Concessão – Grupo Local de Distribuição

Conforme podemos observar, todas as propostas foram coincidentes com a Tarifa de Remuneração de Referência (TR) prevista no Edital, ou seja, foram ofertadas sem nenhum desconto.

3.8.1. Da remuneração pelo serviço de operação das bilheterias dos terminais

O item 4.4 do Anexo 4.5 do Edital (fl. 32 da peça 174) determinava que o valor de referência pelo serviço de operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único era de R\$ 2.738.175,27 por mês. Por sua vez, este mesmo anexo publicado em 30.10.19 no SEI (fl. 32 da peça 201) determina a alteração deste valor para R\$ 3.556.318,39, ou seja, um incremento de 29,9%.

A SMT não apresentou estudo ou justificativa técnica para alteração da remuneração pelo serviço de operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único em aproximadamente R\$ 800 mil por mês, apesar de a alteração constar do Comunicado nº 006/2018, de 18.12.18, em infringência ao artigo 41 da Lei Federal 8.666/93 c/c artigo 10 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (**Conclusão 4.11**).

3.8.2. Da remuneração pela operação dos equipamentos de transferência

A administração, operação, manutenção e conservação dos terminais de integração e estações de transferências fazem parte do objeto dos contratos de concessão, cláusulas 1.1.3 e 1.1.4.

O Anexo XI aos contratos especifica os serviços e indica os valores para remuneração, incluindo administração, operação, vigilância, limpeza, manutenção (civil, elétrica e hidráulica), reembolso das despesas de água e esgoto, energia elétrica, e manutenção dos equipamentos de TI – Terminais. Há também, previsão de valor a ser descontado da remuneração por conta da exploração das atividades econômicas acessórias.

A remuneração desses serviços consta do Anexo IV-4.5 – Metodologia de Remuneração, item 5 (peça 197).

Ressaltamos que nos relatórios de Acompanhamento de Edital foram apontadas as seguintes irregularidades relativas aos terminais:

4.33. Não constam, nos processos administrativos das Concorrências nºs 001/2015, 002/2015 e 003/2015, elementos suficientes para avaliação de aspectos relacionados à exploração das atividades econômicas acessórias no âmbito dos terminais urbanos do sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo. O objeto carece de aspectos imprescindíveis de detalhamento, para a sua adequada execução, de forma que o edital não se encontra de acordo com o artigo 18, inciso VI, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.12.2.1).

4.34. O objeto relativo à administração, operação, manutenção, vigilância e conservação dos terminais não está perfeitamente delimitado, de forma que o edital está em desacordo com artigo 18, inciso I, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.12.2.2).

4.46. Os quantitativos considerados para determinação da remuneração dos serviços de administração, operação, limpeza e manutenção dos terminais de integração e estações de transferência não estão suficientemente justificados. Infringência ao artigo 7º, parágrafo 2º, inciso II da L.F. nº 8.666/93 (subitem 3.21.3).

4.47. Não ficaram evidenciados estudos com a avaliação dos valores de mercado para exploração das atividades econômicas acessórias no âmbito dos terminais de transferência. Infringência ao artigo 18, inciso VI, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.21.3).

4.48. Existem indefinições no processo de apuração do Sistema de Mensuração de Desempenho (SMD), relativas à periodicidade e critérios de avaliação, que podem enfraquecer o efetivo acompanhamento, fiscalização e avaliação dos terminais de transferência. Infringência ao artigo 23, inciso III, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.21.3.1).

Estas irregularidades representam riscos na execução dos contratos de concessão.

Além disso, há divergências nos valores que constam no item 5 do Anexo IV-4.5 – Metodologia de Remuneração, quando se compara o anexo do contrato com o anexo da minuta de contrato (Edital), divergências relativas à remuneração para o primeiro ano, para o segundo ano, para o terceiro ano, e para a partir do quarto ano, apesar de a alteração constar do Comunicado nº 006/2018, de 18.12.18, em infringência ao artigo 41 da Lei Federal 8.666/93 c/c artigo 10 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (**Conclusão 4.12**).

3.9. Análise do procedimento licitatório

A análise do procedimento licitatório foi realizada por esta Auditoria no TC nº 4.904/2019, conforme determinado à época pelo Conselheiro Relator.

Diante disso, apresentamos a seguir as conclusões do Relatório de Análise da Licitação do Grupo Local de Distribuição:

4.1. Ausência de comprovação das Atas da Assembleia Geral e de eleição dos administradores em exercício de mandato da empresa Viação Grajaú S.A. e da Declaração de que se vencedora providenciará a constituição do Fundo de Investimentos em Participação e a contratação de uma pessoa jurídica gestora, em infringência ao item 9.1 do Edital (**item 3.2.4.1**);

4.2. Os documentos de constituição das subsidiárias integrais Viação Metrôpole Paulista S.A. (Lotes E3 e E7), Via Sudeste Transportes S.A. (Lote E4) e Viação Grajaú S.A. (Lote E6) pelas ex-concessionárias VIP Transportes Urbanos Ltda.; Via Sul Transportes Urbanos Ltda. e Viação Cidade Dutra Ltda., denotam o objetivo de obtenção de condições de habilitação por meio das “novas empresas”. Assim, cabia a Comissão de Licitação adotar providências no sentido de inabilitação dessas empresas e a desconsideração desse arranjo societário que visa única e exclusivamente burlar a lei de licitações, em especial o artigo 10 da Lei Municipal nº 13.241/2001 c/c artigos 29, III, 30 e 31 da Lei Federal nº 8.666/93 e subitens 9.2.1.6, 9.3.1, 9.3.2, 9.4.3 e 11.1.5.1 do Edital (**item 3.2.4.1.1**);

4.3. A diligência realizada pela Comissão de Licitação para a obtenção dos instrumentos jurídicos de transferência do acervo técnico das empresas Viação Metrôpole Paulista S.A., Via Sudeste Transportes S.A. e Viação Grajaú S.A. não encontra respaldo no subitem 11.1.5.1 do Edital, pois esses documentos deveriam constar originariamente da proposta. Além disso, os instrumentos apresentados foram firmados, em 20.02.19, posteriormente à sessão pública de abertura dos envelopes, que ocorreu em 05.02.19, evidenciando-se, portanto, irregularidades dos procedimentos adotados pela Comissão Especial de Licitação (**item 3.2.4.2.1**);

4.4. Não houve transferência do acervo técnico das empresas controladoras para as subsidiárias integrais Viação Metrôpole Paulista S.A. (Lotes E3 e E7), Via Sudeste Transportes S.A. (Lote E4) e Viação Grajaú S.A. (Lote E6), em desacordo com o disposto no subitem 9.2.1.6.2 do Edital (**itens 3.2.4.2.2, 3.2.4.2.3 e 3.2.4.2.4**);

4.5. A utilização de aliança de cooperação pelas licitantes Viação Metrôpole Paulista S.A., Via Sudeste Transportes S.A. e Viação Grajaú S.A. pelo prazo de 20 anos em detrimento de transferência do acervo técnico em definitivo para a futura contratada, contendo, inclusive, a transferência de patrimônio tangível, pode desfigurar a estrutura de custos da futura contratada, implicando, por sua vez, em distorções em sua estrutura patrimonial, causando prejuízos à aferição do plano de investimentos, insumos e preços para realização das revisões ordinárias quadrienais (item 3.2.4.1.2);

4.6. A Comissão de Licitação realizou diligências que não encontram respaldo nas hipóteses definidas no edital, para inclusão de documentos que deveriam constar originariamente nos documentos de habilitação, bem como não apresentou a motivação do resultado dessas diligências (**itens 3.2.4.1 e 3.2.4.2.1**);

4.7. Com base no parecer técnico apresentado pelas empresas licitantes e em consulta básica realizada pela Auditoria deste Tribunal no site do CRCSP, os laudos de avaliação não se mostram regulares, de forma que as licitantes Viação Metrôpole Paulista S.A. (Lotes E3 e E7), Via Sudeste Transportes S.A. (Lote E4) e Viação Grajaú S.A. (Lote E6) não comprovaram as exigências editalícias em relação ao valor mínimo do patrimônio líquido, nos termos dos subitens 9.3.1 e 9.3.2 do Edital (**item 3.2.4.3.2**);

4.8. Os cálculos dos índices de empresas constituídas recentemente, Viação Metrôpole Paulista S.A. (Lotes E3 e E7), Via Sudeste Transportes S.A. (Lote E4), Viação Grajaú S.A. (Lote E6) e RVTrans Transporte Urbano S.A. (Lote E8) ficaram prejudicados e não há previsão no edital dos critérios que devem ser adotados nesses casos, situação que torna a avaliação dos indicadores econômico-financeiros sem efetividade (**item 3.2.4.3.3-a**);

4.9. Não é possível afirmar com segurança razoável que as Demonstrações Contábeis de 2017 da licitante Mobibrasil reflita a real situação financeira e patrimonial, em face de ressalva no relatório dos auditores independentes. Não evidenciamos os respectivos demonstrativos contábeis enviados por meio do Sistema Público de Escrituração Digital (Sped) (**item 3.2.4.3.3-b**);

4.10. As licitantes Viação Metrôpole Paulista S.A. (Lotes E3 e E7), Via Sudeste Transportes S.A. (Lote E4), Viação Grajaú S.A. (Lote E6) e Ambiental Transportes Urbanos S.A. (Lote E8) tiveram a suas certidões negativas de débitos tributários federal canceladas pela Portaria PGFN nº 19, de 08.02.2019, publicada no DOU de 11.02.2019. Ocorre que a Comissão de Licitação ao invés de inabilitar essas empresas por ausência de regularidade fiscal, optou por solicitar esclarecimentos aos licitantes no sentido de solucionar as situações apresentadas, em desacordo com o disposto no artigo 10 da Lei Municipal nº 13.241/2001 e artigo 29, III, da Lei Federal nº 8.666/93 c/c subitens 9.4.3 e 11.1.5.1 do Edital (**item 3.2.4.4**).

Essas irregularidades, se forem confirmadas pelo Pleno deste Tribunal, podem gerar a nulidade do certame e das contratações subsequentes (**Conclusão 4.13**).

3.10. Consulta à relação de empresas apenadas nº 09/2019

Consultamos a Lista de Empresas Apenadas nº 09/2019 fornecida pelo DGSS e não localizamos na relação as empresas contratadas no Grupo Local de Distribuição (D1 a D13).

3.11. Da declaração de inconstitucionalidade do artigo 7º da Lei Municipal nº 16.211/15 – efeitos *ex tunc* - nulidade do certame

O artigo 7º da Lei Municipal nº 16.211/15 foi declarado inconstitucional por decisão do Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Com efeitos *ex tunc*, o prazo máximo da concessão de transporte passa de 20 para 15 anos.

Com essa decisão e não havendo modulação de seus efeitos, a inconstitucionalidade do artigo 7º da Lei Municipal nº 16.211/15 poderia gerar a nulidade do certame, com base no artigo 49 c/c artigo 59 da Lei Federal nº 8.666/93, tendo em vista que o prazo de 20 anos da concessão estabelecido no Edital nº 02/2015 passou a não ter mais amparo legal. Com a repriminção normativa, passou a valer o prazo de até 15 anos para a concessão, impactando substancialmente as regras da licitação, bem como da respectiva contratação.

Dessa forma, cabia ao Poder Concedente aguardar a definição dos efeitos dessa decisão (modulação ou não dos seus efeitos) e somente após um estudo criterioso sobre os reflexos jurídicos e econômicos decidir a respeito da repercussão dessa decisão no certame e na futura contratação. Não foi isso que ocorreu. O Poder Concedente preferiu decidir pela contratação imediata, mesmo ciente daquela decisão e da possibilidade de nulidade do certame (**Conclusão 4.14**).

3.12. 1º Termo de Aditamento – Alteração do prazo da concessão

Os contratos do Grupo Local de Distribuição foram aditados em 06.09.19 para a alteração do prazo da concessão do transporte público de 20 anos para 15 anos, bem como da remuneração e da taxa interna de retorno (TIR).

Para facilitar a análise, esse item será subdividido da seguinte forma:

3.12.1. Alteração do prazo da concessão

A alteração do prazo da concessão foi formalizada pela SMT por meio do 1º Termo de Aditamento e, segundo consta do Termo, decorre da declaração de inconstitucionalidade do artigo 7º da Lei Municipal nº 16.211/15 pelo Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2252821-36.2018.8.26.0000; da autorização deste Tribunal de Contas para a assinatura dos contratos e do disposto nos artigos 20, 21, 22 e 24 da Lei de Introdução às normas de Direito Brasileiro.

Inicialmente, é preciso lembrar que a decisão do Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo ocorreu em **22.05.19 (quarta-feira)** e os contratos de concessão foram assinados em **24.05.19 (sexta-feira)**, ou seja, três dias após o conhecimento da decisão que declarou inconstitucionalidade do artigo 7º da Lei Municipal nº 16211/15 (prazo da concessão).

Portanto, não se sustenta a alegação trazida no Termo de Aditamento de que a alteração proposta é fato superveniente.

O segundo ponto, refere-se à premissa trazida no próprio Termo de Aditamento nº 01 da necessidade de uma análise criteriosa do ato administrativo, avaliando as suas consequências, conforme preconizam os artigos 20, 21, 22 e 24 da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro.

Aliás, essa análise criteriosa foi reforçada no parecer da Procuradoria Geral do Município, que, ao opinar pela possibilidade de alteração do prazo contratual da

concessão, reforçou a necessidade de um estudo econômico que considerasse o cronograma e o montante de investimentos.

Apesar disso, não há nos documentos anexados nos processo de contratação a comprovação da análise criteriosa da alteração do prazo da concessão e seus impactos no certame/contratação.

Como os contratos foram assinados pelo Poder Concedente, a avaliação criteriosa das consequências da declaração de inconstitucionalidade do artigo 7º da Lei Municipal nº 16.211/15, principalmente o seu impacto nas regras licitatórias estabelecidas nos editais não foi realizada pela SMT.

Com os contratos já assinados, a avaliação criteriosa passou a ser ainda mais relevante para justificar a alteração promovida, pois impacta o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Senão vejamos:

3.12.2. Alteração da Remuneração

Os contratos do Grupo Local de Distribuição foram aditados em 06.09.19 para a alteração do prazo da concessão do transporte público de 20 anos para 15 anos, bem como da Taxa Interna de Retorno (TIR) de 9,85% ao ano para 9,1% ao ano.

A simples alteração do prazo contratual de 20 para 15 anos majoraria o valor dos contratos, a fim de mantê-los equilibrados ao longo do prazo da concessão, pois com redução do prazo nem todos os investimentos poderiam ser amortizados com a receita paga anteriormente às concessionárias.

Assim, para verificarmos a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, a SMT deveria ter publicado o resultado dos novos fluxos de caixa a fim de determinar qual a remuneração por passageiro (tarifa de referência) a ser aplicada quando se altera o prazo da concessão para 15 anos.

Em consulta ao processo relativo às contratações, não encontramos documentos capazes de demonstrar o reflexo econômico-financeiro da alteração

de prazo da concessão, conforme premissas trazidas pela própria SMT no 1º Termo de Aditamento, não sendo possível determinar qual o valor da tarifa de referência (remuneração por passageiro) nem o valor total dos contratos (**Conclusão 4.15**).

3.12.3. Alteração da Taxa Interna de Retorno (TIR)

Por sua vez, com relação à alteração da TIR, é válido salientar mais uma vez que, conforme decisão unânime do Pleno com relação ao Acompanhamento de Edital da Concessão (TC nº 3.825/2015), ficou decidido o seguinte:

O valor da TIR (taxa interna de retorno) apresentada pela Administração de 9,85% (nove vírgula oitenta e cinco por cento) atuará como teto limite, sendo que, caso esse valor seja ultrapassado (para cima), essa diferença deverá ser revertida em favor da Administração (parte do risco do concessionário).

De outra parte, em caso de diminuição superior a 10% (dez por cento) da TIR de 9,85% (nove vírgula oitenta e cinco por cento) (piso que consta estabelecido na cláusula 9.10.5.11 do Contrato), a diferença será aferida nas avaliações anuais, devendo ser objeto de análise por ocasião da revisão quadrienal e, caso não justificada tecnicamente, poderão ser feitas as adequações necessárias, com o acompanhamento do TCMSP.

Nesta esteira, a subcláusula 9.5 dos contratos passou a determinar que durante a vigência contratual a TIR não poderá ser superior à TIR de referência de 9,85% ao ano.

Tecnicamente, a alteração da TIR que remunera os contratos vem do estudo de viabilidade econômica após aferição do custo médio ponderado de capital. Este, por sua vez, não tem qualquer relação com o prazo contratual, partindo apenas de parâmetros de mercado, tais como taxa de juros dos títulos públicos, risco país, taxa de juros de financiamento, dentre outros.

A SMT, por sua vez, simplesmente criou o aditamento e sem qualquer justificativa atribuiu uma nova TIR de 9,1% ao ano sem apresentar o embasamento técnico para isto por meio de novo estudo de viabilidade econômica.

Dessa forma, tendo em vista a alteração do prazo da concessão e da TIR, bem como o exposto no **subitem 3.12.1**, entendemos que a SMT deveria proceder à anulação do procedimento licitatório e reabri-lo com base nos novos parâmetros, uma vez que tais valores podem provocar o interesse de novos entrantes no procedimento ou indicar a saída de algumas das concessionárias atuais (**Conclusão 4.16**).

3.12.4. Glosa aplicada por tecnologia veicular

A Cláusula Segunda do 1º TA estabelece que haverá glosa na remuneração das concessionárias para os veículos da frota patrimonial que ultrapassem a idade fixada na tabela a seguir:

Tabela 4 – Valor mensal da glosa por veículo de acordo com a idade

Tecnologia veicular	Valor mensal por veículo em R\$
Miniônibus com mais de 7 anos	4.464,00
Midiônibus com mais de 10 anos	4.748,00
Básico com mais de 10 anos	4.852,00
Padron com mais de 10 anos	7.310,00
Padron 15m com mais de 10 anos	8.772,00
Articulado com mais de 10 anos	12.637,00
Articulado 21m com mais de 10 anos	14.033,00
Articulado 23m com mais de 10 anos	14.610,00
Biarticulado 23m com mais de 10 anos	16.528,00

Fonte: 1º TA aos Contratos de Concessão – Grupo Local de Distribuição

Em razão da não publicação de novo estudo de viabilidade econômica após alteração do prazo e da TIR, não temos como saber os valores de remuneração atribuídos a cada tecnologia veicular.

Assim, caso se mantenham os valores à TIR de 9,85% ao ano e 20 anos de concessão, a receita por veículo será a seguinte:

Tabela 5 – Receita mensal por tecnologia veicular – veículo operacional

Tecnologia veicular	Receita por veículo em R\$/mês
Miniônibus	42.888,06
Midiônibus	45.810,03
Básico	47.295,89
Padron	52.799,78
Padron 15m	57.139,16
Articulado	66.359,28
Articulado 21m	68.040,56
Articulado 23m	69.617,27
Biarticulado 23m	74.743,11

Fonte: Anexo 4.5 – Memória de cálculo sem ar condicionado (doc. 022555218 – SEI nº 6020.2018/0003185-3)

Assim, após a redução do prazo da concessão e da respectiva TIR, o fluxo de caixa que determina a remuneração para cada tecnologia veicular também deveria se alterar. No entanto, a SMT não apresentou novos fluxos de caixa por tecnologia veicular, mantendo-se os valores constantes do anexo 4.5 do edital (memória de cálculo sem ar condicionado).

Dessa forma, não há possibilidade, após publicação do 1º TA, de avaliar o caráter efetivo da glosa a ser aplicada às empresas que operaram com veículos acima da idade permitida, em virtude da ausência de estudo de viabilidade econômica após alteração do prazo e da TIR (**Conclusão 4.17**).

3.13. 2º termo de aditamento – Inclusão de veículos elétricos *Padron Power*

O Contrato nº 048/19 do Grupo Local de Distribuição (lote D10) celebrado com a concessionária Transwolff Transportes e Turismo Ltda. foi alterado por meio do Termo de Aditamento nº 02 para a inclusão de 15 veículos elétricos *Padron Power*, conforme se depreende da subcláusula 1.1 (fl. 3 da peça 123):

1.1. Constitui objeto deste Termo de Aditamento a inclusão inicial de 15 (quinze) veículos elétricos – Padron Power, podendo ser acrescidos ao Projeto Piloto mais 3 (três) veículos, totalizando 18 (dezoito) veículos. (grifo nosso)

A Lei Municipal nº 14.933/09, base legal para a assinatura deste TA, estabelece, em seu artigo 6º, que as políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos.

Por sua vez, o artigo 50 da referida lei afirma que os operadores dos serviços de transporte coletivo por ônibus deverão promover a redução progressiva das emissões de dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil, e de poluentes tóxicos emitidos na operação de suas respectivas frotas, por meio da utilização gradual de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis, com destaque para o seguinte parágrafo:

§ 3º O processo de substituição por veículos e tecnologias mais limpas dar-se-á de modo gradual, e ocorrerá naturalmente no momento da substituição dos lotes de veículos mais velhos que são retirados da frota, conforme as regras contratuais de idade máxima permitida dos veículos. (grifo nosso)

Conforme destacamos, não se trata de substituição de veículo operado a óleo diesel por veículo elétrico. Pelo teor do TA, trata-se da mera inclusão dos veículos *Padron Power* no Sistema.

Dessa forma, tendo em vista que o 2º Termo de Aditamento ao Contrato nº 048/19 não alterou o número de linhas, a frequência de viagens nem quaisquer outros aspectos funcionais e operacionais do lote, a inclusão de veículos elétricos sem a proporcional retirada de veículos operados a diesel não permite a redução de gases do efeito estufa, em infringência ao artigo 50, § 3º da Lei Municipal nº 14.933/09 (**Conclusão 4.18**).

Ademais, a cláusula segunda deste TA projeta os valores a serem pagos pela inclusão dos veículos elétricos, sendo que para a fase de transição será considerado o índice de equivalência de frota de 1,2439, enquanto que a parcela

PA2 será de R\$ 0,76 por km, a parcela PA3 será de R\$ 37.714,00 por mês e a parcela PA4 será de R\$ 32.712,00 por mês, todos a preços de maio/18.

A exemplo daquilo que citamos com relação ao 1º TA, para verificarmos a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, a SMT deveria ter publicado o resultado dos novos fluxos de caixa a fim de determinar qual a remuneração por passageiro (tarifa de referência) a ser aplicada a partir da inclusão da frota, uma vez que se trata de inclusão e não de substituição de frota.

Voltando à Lei Municipal nº 14.933/09, o § 2º do artigo 50 estabelece:

§ 2º A escolha dos combustíveis e fontes de energia alternativas deve ser feita sempre mediante aconselhamento das autoridades técnicas municipais, à luz de informação científica consistente, que indique a possibilidade de maximização das reduções das emissões de origem fóssil em todo ciclo de vida do combustível/energia a ser utilizado, dentro de custos aceitáveis.
(grifo nosso)

Em consulta ao processo relativo às contratações, não encontramos documentos capazes de demonstrar o reflexo econômico-financeiro da inclusão dos veículos dentro dos custos aceitáveis, uma vez que foram apresentados apenas os valores a serem remunerados sem qualquer embasamento por meio do estudo de viabilidade econômica, bem como não foi apresentada informação científica consistente emitida por autoridades técnicas municipais aconselhando o uso da alternativa energética, em infringência ao artigo 50, § 2º da Lei Municipal nº 14.933/09 (**Conclusão 4.19**).

3.14. Responsáveis pelas Áreas Auditadas

Nome	Cargo
Edson Caram	Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes
Paulo César Shingai	Diretor Presidente da SPTrans

4. CONCLUSÃO

Por todo o exposto, nas análises realizadas, concluímos pela **irregularidade** das contratações no Grupo Local de Distribuição, tendo em vista as seguintes constatações:

4.1. O prazo máximo de 20 dias, contados da assinatura dos contratos, para publicação no Diário Oficial da Cidade (DOC) não foi atendido, em desacordo com o art. 26 da LM 13.278/02 e art. 61, parágrafo único, c/c art. 124 da LF 8.666/93 (subitem **3.2**).

4.2. Não localizamos no processo da licitação, bem como nos processos de contratação, autorização do Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes precedente à contratação, em infringência aos art. 60 da LF nº 4.320/64 e art. 45 do DM nº 44.279/03 (subitem **3.3**)

4.3. A SMT precisa demonstrar nos processos de contratação que as certidões de regularidade fiscal e trabalhistas estão vigentes, para que sejam mantidas as condições de habilitação, conforme preconiza o artigo 29 da Lei Federal nº 8.666/93 c/c artigo 9º, inciso X, da Lei Municipal nº 13241/2001 (subitem **3.4**).

4.4. Não há comprovação da regularidade das contratadas perante o Cadastro Informativo Municipal (Cadin), conforme estabelecido na Lei Municipal nº 14.094/2005 e no item 16.8 do Edital (subitem **3.4**).

4.5. Não restaram evidenciadas, nos processos administrativos das contratações de concessões do Grupo Local de Distribuição, as notas de empenho que deveriam ter sido emitidas para essas contratações, em infringência aos artigos 60 e 61 da LF nº 4.320/64 (subitem **3.5**).

4.6. O Fundo de Investimento não foi constituído previamente a assinatura dos contratos de concessão (24.05.2019), descumprindo o disposto nos itens 3.49 e 13.3 do Edital, bem como a decisão deste Egrégio Tribunal de Contas (subitem **3.6.1**).

4.7. A não constituição do Fundo de Investimento pelas adjudicatárias, bem como a formalização de um Termo de Adesão com as próprias concessionárias demonstra o descumprimento de regras da licitação e da contratação, das normas legais e, principalmente, com dos princípios da legalidade e da moralidade administrativa pelo Poder Concedente, em infringência ao artigo 10 e ao inciso III, do parágrafo único, do artigo 13 da LM nº 13.241/01, c.c. com o § 1º, do artigo 54, e com o inciso III, do artigo 55, ambos da LF nº 8.666/93 (subitem **3.6.1**).

4.8. A Administração precisa evidenciar nos processos de contratação que as garagens indicadas pelos concessionários cumprem as regras do Edital e as Contratuais para a operacionalização dos serviços de transporte coletivo público de passageiros de cada lote do Grupo Local de Distribuição (subitem **3.6.3**).

4.9. A Administração precisa evidenciar nos processos de contratação que as apólices de seguro de responsabilidade civil atendam aos requisitos estabelecidos no item 16.4 do Edital (subitem **3.6.4**).

4.10. Os contratos firmados não estão aderentes as regras da licitação definidas no item 16.2 do Edital – notadamente quanto à Cláusula Vigésima (subitem **3.7**)

4.11. A SMT não apresentou estudo ou justificativa técnica para alteração da remuneração pelo serviço de operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único em aproximadamente R\$ 800 mil por mês, em infringência ao artigo 41 da Lei Federal 8.666/93 c/c artigo 10 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (subitem **3.8.1**).

4.12. Há divergências nos valores que constam no item 5 do Anexo IV-4.5 – Metodologia de Remuneração pela operação dos equipamentos de transferência (terminais), quando se compara o anexo do contrato com o anexo da minuta de contrato (Edital), divergências relativas à remuneração para o primeiro ano, para o segundo ano, para o terceiro ano, e para a partir do quarto ano, em infringência ao artigo 41 da Lei Federal 8.666/93 c/c artigo 10 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (subitem **3.8.2**).

4.13. As irregularidades apontadas no TC nº 4.904/2019 que cuidou do Acompanhamento da Licitação, se forem confirmadas pelo Pleno deste Tribunal, podem gerar a nulidade do certame e das contratações subsequentes (subitem **3.9**)

4.14. Cabia ao Poder Concedente aguardar a definição dos efeitos dessa decisão que declarou a inconstitucionalidade do artigo 7º da Lei 16.211 (modulação ou não dos seus efeitos) e somente após um estudo criterioso sobre os reflexos jurídicos e econômicos decidir a respeito da repercussão dessa decisão no certame e na futura contratação. Não foi isso que ocorreu. O Poder Concedente preferiu decidir pela contratação imediata, mesmo ciente daquela decisão e da possibilidade de nulidade do certame (subitem **3.11**).

4.15. Em consulta ao processo relativo às contratações, não encontramos documentos capazes de demonstrar o reflexo econômico-financeiro da alteração de prazo da concessão, conforme premissas trazidas pela própria SMT no 1º Termo de Aditamento, não sendo possível determinar qual o valor da tarifa de referência (remuneração por passageiro) nem o valor total dos contratos (subitem **3.12.2**).

4.16. A SMT deveria proceder à anulação do procedimento licitatório e reabri-lo com base nos novos parâmetros que embasaram o 1º termo de aditamento aos contratos, uma vez que tais valores podem provocar o interesse de novos entrantes no procedimento ou indicar a saída de algumas das concessionárias atuais (subitem **3.12.3**).

4.17. Não há possibilidade, após publicação do 1º TA, de avaliar o caráter efetivo da glosa a ser aplicada às empresas que operaram com veículos acima da idade permitida, em virtude da ausência de estudo de viabilidade econômica após alteração do prazo e da TIR (subitem **3.12.4**).

4.18. Tendo em vista que o 2º Termo de Aditamento ao Contrato nº 048/19 não alterou o número de linhas, a frequência de viagens nem quaisquer outros aspectos funcionais e operacionais do lote, a inclusão de veículos elétricos sem a proporcional retirada de veículos operados a diesel não permite a redução de gases do efeito estufa, em infringência ao artigo 50, § 3º da Lei Municipal nº 14.933/09 (subitem **3.13**).

4.19. A SMT não demonstrou o reflexo econômico-financeiro da inclusão dos veículos elétricos dentro dos custos aceitáveis, uma vez que foram apresentados apenas os valores a serem remunerados sem qualquer embasamento por meio do estudo de viabilidade econômica, bem como não foi apresentada informação científica consistente emitida por autoridades técnicas municipais aconselhando o uso da alternativa energética, em infringência ao artigo 50, § 2º da Lei Municipal nº 14.933/09 (subitem **3.13**).

Em 31.01.20.

ADRIANO PINHEIRO B. MENEZES
Agente de Fiscalização

FLÁVIO DE NOBREGA
Agente de Fiscalização

PEDRO PAULO ARAÚJO DE AQUINO
Agente de Fiscalização

eTCM0213052019CO26RT001-19