**OF. GAB. 2038/2018**

São Paulo, 08 de junho de 2018.

**Referência:** TC’s nº 3.825/15-45, 3.826/15-08 e n° 3.830/15-85 (Análise dos editais de concorrência 1, 2 e 3 de 2015, Grupo Estrutural, Grupo Local de Articulação Regional e Grupo Local de Distribuição, respectivamente)

**Exmo. Senhor Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes,**

Dirijo-me a Vossa Senhoria para informar que, na qualidade de Relator da matéria, prolatei despacho com o seguinte teor:

1. **ANTECEDENTES DA CONCESSÃO**

O tema da concessão do transporte coletivo Público de Passageiros da Cidade de São Paulo é uma questão fundamental para o Município e para o funcionamento da cidade, possuindo um **custo** **total (operação de todas as áreas)** **exorbitante para o erário e para a população usuária**.

No ano de 2017, por exemplo, o valor total do **custo** do sistema de ônibus foi de **R$ 7.618.040.271,65 (sete bilhões, seiscentos e dezoito milhões, quarenta mil, duzentos e setenta e um reais e sessenta e cinco centavos).** A despeito dos vultosos gastos com o serviço de transporte coletivo por ônibus, o que se vê na prática e no dia a dia do cidadão paulistano é um serviço de péssima qualidade.

Os serviços são disciplinados pela Lei Municipal n° 13.241/01 e contam, atualmente, com aproximadamente 1.300 linhas, operadas por 31 empresas privadas organizadas em consórcio ou individualmente.

O **subsistema estrutural,** que vigora sob o regime de concessão desde 2003 (decorrente da concorrência realizada em 2002), vem mantendo a execução dos serviços por meio de sucessivas **prorrogações dos contratos.** O término do prazo da última prorrogação contratual em andamento dar-se-á em 21 de julho de 2018.

De outra parte, os contratos de serviços de ônibus no **sistema local,** que vinham sendo executados por meio de regime de permissão desde 2003 (os chamados perueiros), **se encerraram**  **em 2014** (já considerando todas as possibilidades de prorrogação previstas no contrato inicial) **e, desde então~~,~~ (2014), os serviços de ônibus no subsistema local vêm sendo executados por meio de sucessivas contratações emergenciais.**

Com efeito, **a concessão realizada em 2002 praticamente se extinguiu** e foi muito polêmica por ser eivada de acertos e irregularidades.

O projeto da **nova concessão de 2015 (que sucederia a concessão de 2002),** ou seja, depois de encerrado o prazo máximo de prorrogação dos contratos de permissão (cujos serviços já estavam sendo mantidos por meio de contratações emergenciais) e depois de ultrapassado o termo final do prazo de 10 anos dos contratos de concessão (que já estavam vigorando por força de aditamentos/prorrogações) **vem se arrastando da seguinte maneira:**

Em **2013**, a poucos meses do termo final do prazo de 10 anos dos contratos de concessão e do final do prazo máximo de prorrogação dos contratos de permissão, **a Administração realizou** Audiências Públicas e Consultas Públicas para as novas contratações do Sistema de Transporte Coletivo de Ônibus, as quais foram declaradas prejudicadas pela própria Secretaria Municipal de Transporte.

Em **9 de julho de 2015** são lançadas as minutas dos editais para Consulta Pública.

Em **14 de outubro de 2015** foram publicados os Editais de Concorrência n° 01/2015 (Grupo Estrutural), n° 02/2015 (Grupo Local de Articulação Regional) e n° 03/2015 (Grupo Local de Distribuição) tendo como objeto a concessão dos serviços de transporte coletivo público de passageiros, com prazo de 20 anos, sendo possível a prorrogação por mais 20 anos, **com valor estimado em R$ 166,1 bilhões, em 20 (vinte) anos.**

Os referidos editais foram objeto de acompanhamento pela Auditoria desta Corte no presente TC n° 3.825/15-45 (e nos TCs n°3.826/15-08 e n° 3.830/15-85, com a análise concentrada no primeiro), onde a **Auditoria identificou 49 (quarenta e nove) apontamentos, dentre infringências, impropriedades e irregularidades.**

Diante da presença **de quase 49 irregularidades** que impediam o prosseguimento do certame, o Tribunal de Contas **suspendeu os certames em 13 de novembro de 2015.**

Teve inicio intensa troca de ofícios entre este Tribunal de Contas e a Origem, incluindo reuniões entre seus técnicos e os Técnicos da SMT e da SPTrans visando eliminar as 49 (quarenta e nove) irregularidades que maculavam o edital.

**Em de 13 de julho de 2016** (sessão 2.881), **este Tribunal de Contas AUTORIZOU, A RETOMADA DOS CERTAMES** **DESDE QUE** **A ORIGEM PROMOVESSE A CORREÇÃO DAS 14 IRREGULARIDADES** que permaneciam pendentes de saneamento **[**13 apontadas pela Auditoria e 1 (um) apontamento sobre a viabilidade econômico-financeira inserido pelo Colegiado]. (vide **ANEXO I**). São eles:

1 –– (4.*1) Infringência ao artigo 23, inciso III, da L.F. 8.987/95 em função de que não constatamos incidência na remuneração das concessionárias de indicadores objetivos de qualidade dos serviços de operação, com exceção do cumprimento da demanda e do fator de disponibilidade de frota. Não está claro se os resultados da avaliação dos serviços, tratada no Anexo 4.4, terão algum reflexo na remuneração das concessionárias ou se serão objeto de penalidade contratual.[[1]](#footnote-1)*

2 –  *(4.12) - O subitem 8.2.1.5 prevê que a experiência técnica exigida poderá ser comprovada mediante apresentação de comprovação de experiência de seu responsável técnico. Essa hipótese contraria o disposto no artigo 30 da Lei Federal nº 8.666/93.[[2]](#footnote-2)*

3 – *(4.17) - As indefinições quanto à Pessoa Jurídica a ser organizada pelas concessionárias prejudicam a gestão dos contratos – infringência ao disposto no artigo 23, inciso V, da Lei Federal nº 8.987/95.[[3]](#footnote-3)*

4 – *(4.18) - A ausência de clareza e precisão quanto à disponibilização e possibilidade de desapropriação das garagens traz insegurança jurídica ao procedimento e, devido à sua relevância, pode afastar potenciais interessados. Há descumprimento do disposto no artigo 18, inciso XII, artigo 23, inciso V e artigo 31, inciso VI, da Lei Federal nº 8.987/95.[[4]](#footnote-4)*

5 – *(4.26) - O Custo Operacional Estimado da Rede de Referência proposta não está justificado, infringindo o disposto no artigo 7º, parágrafo 2º, inciso II, da L.F. nº 8.666/93.*

*a) Custo de pessoal operacional.*

*c) Índices de consumo de combustíveis.*

*d) Peças e Acessórios.*

*f) Despesas administrativas.*

*g) Preços dos veículos.[[5]](#footnote-5)*

6 – *(4.27) - A inadequação dos Custos Operacionais da Rede de Referência proposta implica em pagamentos superestimados e impactará a modicidade da tarifa em ofensa ao artigo 3º, inciso III, da L.M. nº 13.241/01.[[6]](#footnote-6)*

7 – *(4.28) - A metodologia de remuneração adotada não incentiva, diretamente, a redução de custos operacionais do sistema em benefício aos usuários do sistema. Portanto, houve infringência ao artigo 28, da L.M. nº 13.241/01 e o artigo 29, inciso X, da L.F. nº 8.987/95.[[7]](#footnote-7)*

8 – *(4.29) - Não constam evidenciados no processo administrativo da SMT, que trata desta licitação, o orçamento detalhado em planilhas ou pesquisa de preços que expressem a composição de todos os seus custos unitários, em descumprimento ao artigo 7º, parágrafo 2º, inciso II da L.F. nº 8.666/93, e ao artigo 2º, inciso VI e ao artigo 4º, ambos do D.M. nº 44.279/03.[[8]](#footnote-8)*

9 – *(4.30) - Não foram apresentados os quantitativos que atualmente são alocados para a efetivação dos serviços de prestação de serviços de administração, operação e manutenção dos terminais e estações de transferência, vigilância, limpeza e conservação. Dessa forma, não há como opinar objetivamente sobre os valores lançados como estimativa de custos. Infringência ao artigo 7º, parágrafo 2º, inciso II da L.F. nº 8.666/93.[[9]](#footnote-9)*

10 –*(4.31) - Faltam elementos esclarecedores da implantação do CCO [Centro de Controle Operacional] como projeto básico de sua infraestrutura física e detalhamento da utilização de mão de obra técnica no desenvolvimento dos softwares e treinamento de sua utilização, entre outros. Infringência ao artigo 6º, inciso XIX combinado com o artigo 7º, inciso II, da L.F. nº 8.666/93.[[10]](#footnote-10)*

11 – *( 4.37) - O subitem 15.3 do Edital traz exigência de seguro de responsabilidade civil, cujos tipos de coberturas e valores não estão plenamente justificados no PA, demandando esclarecimentos da Origem.[[11]](#footnote-11)*

12 – *(4.40) - Faltam elementos no processo administrativo para avaliar a eventual necessidade de substituir o SIM* [Sistema Integrado de Monitoramento] *pelo novo CCO [Centro de Controle Operacional].[[12]](#footnote-12)*

13 - *(4.41) - Os custos e investimentos apresentados nos fluxos de caixa da concessão estão superestimados, não justificando o prazo de 20 anos, considerando a TIR adotada de 9,97%.[[13]](#footnote-13)*

*14- (Pleno)- a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes deverá apresentar estudo de viabilidade econômico-financeira com vistas à Taxa Interna de Retorno – TIR e ao prazo concedido;”*

**Desde então**, aguardava-se o envio da nova versão do Edital, pela SMT, com as devidas alterações e correções e com a brevidade que o caso requer, considerando, ainda, que o Pleno deste Tribunal de Contas, quando autorizou o prosseguimento do certame, assim alertou:

“*É forçosa uma* ***nova licitação****, também, para que se* ***ponha fim às dispendiosas contratações emergenciais*** *dos**serviços de transporte nas Áreas do Subsistema Local, cujo valor bruto da remuneração, no período de* ***janeiro a maio de 2016****, totalizou* ***R$ 921.083.983,54*** *(novecentos e vinte e um milhões, oitenta e três mil novecentos e oitenta e três reais e cinquenta e quatro centavos),* ***representando um acréscimo de quase 50% (cinquenta por cento) em relação aos contratos da antiga permissão*.”**

**O Executivo não concluiu a concessão e nem respondeu as indagações do TCM.**

1. **AS MODIFICAÇÕES DA CONCESSÃO/CONCESSÃO ATUAL**

Posteriormente, já no novo governo (**iniciado em 1º de janeiro de 2017**), foi anunciado em **21 de fevereiro de 2017** que o novo edital de concessão seria lançado **em maio de 2017.**

**Em 26 de março de 2017,** a Secretaria de Mobilidade e Transportes informou que a licitação não exigiria dos empresários a utilização de ônibus menos poluentes, mas que, de outra parte, a Prefeitura iria estipular metas de redução de emissões.

No dia **01 de junho de 2017**, a Secretaria Municipal de Transportes realizou **Audiência Pública sobre o novo enfoque da concessão de ônibus.**

**Em 1º de junho de 2017**: audiência pública, a Prefeitura de São Paulo apresentou as diretrizes gerais do novo sistema de ônibus que deve ser previsto na licitação. Informou que **houve poucas mudanças em relação aos editais propostos pela gestão anterior**, entre elas, metas de redução de emissões de poluição e o CCO – Centro de Controle Operacional não será de responsabilidade das empresas. A divisão da rede em 21 centralidades, a operação em três grupos de serviços (articulação, distribuição e estrutural) e a remuneração dos empresários por índices de qualidade foram mantidas.

**No dia 02 de junho de 2017:** Prefeitura anunciou que pretendia reduzir o tempo de contrato com as empresas de ônibus para 10 anos, por meio da licitação. Para isso, deveria haver uma alteração na lei municipal que impunha o período de 20 anos.

**No dia 08 de junho de 2017** foram publicadas no Diário Oficial as datas de audiências públicas regionalizadas para apresentar a licitação. Após manifestações de ONGs, que consideraram a primeira audiência pouco informativa, tumultuada por ter sido feita em local pequeno para o número de interessados que compareceram, em endereço com pouco acesso de transporte público e em horário não acessível para quem trabalha (foi numa quinta, às 8h), a prefeitura marcou audiências nas subprefeituras regionais entre os dias 26 e 28 de junho.

**No dia 09 de junho de 2017 a** Secretaria de Transportes e Mobilidade contratou a Fipe por R$ 5,9 milhões para fazer consultoria para **a elaboração e revisão do edital de licitação**.

**Nos dias 26, 27 e 28** foram realizadas Audiências Públicas nas 32 Prefeituras Regionais, a fim de acatar as sugestões da sociedade civil para apresentar as diretrizes gerais da licitação em todas as regiões da cidade, sobre o novo enfoque da concessão.

**Em 30 de agosto de 2017 a** Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes informou que a minuta do edital de licitação só seria publicada após a definição da mudança do artigo de uma lei que determina a substituição de coletivos a diesel por ônibus menos poluentes.

**Em 18 de setembro de 2017,** em audiência pública sobre proposta de alteração do artigo 50 da Lei de Mudanças Climáticas, a Secretaria municipal de mobilidade e transportes cobrou agilidade dos vereadores para um consenso. Na ocasião, foi apresentado mais um entrave para um novo cronograma de ônibus menos poluentes: quase não havia opções de micro-ônibus que emitam menos poluição no mercado brasileiro e os custos de cada veículo pequeno são proporcionalmente maiores que os ônibus convencionais, trucados e articulados.

**Em 11 de outubro de 2017,** durante a exposição de justificativa do PPA – Plano Plurianual para o período entre 2018 e 2021, o Executivo afirmou que a licitação dos transportes é a principal forma para resolver os prejuízos crescentes do sistema de transportes, que carecem de subsídios cada vez mais altos.

**No dia 17 de outubro de 2017** a Prefeitura revogou a contratação com a Fipe, no valor de R$ 5,95 milhões, cujo objeto seria a realização de estudos para a elaboração e revisão dos editais da licitação dos transportes. De acordo com a Secretaria de Mobilidade e Transportes,  as próprias equipes da SPTrans fariam o trabalho da Fipe.

Em **08 de novembro de 2017** o ParlamentoMunicipal e entidades de meio ambiente entraram em acordo sobre alterações da Lei de Mudanças Climáticas, o que segundo a prefeitura, era o que faltava para a definição da licitação do sistema de ônibus. Novo substitutivo do Projeto de Lei 300 não impôs exigências quanto à tecnologia menos poluentes dos ônibus, que poderão ser a gás natural, elétricos com bateria, trólebus, a etanol ou qualquer outra fonte energética. As metas do novo substitutivo foram um pouco mais rígidas que a versão anterior.

No caso do dióxido de carbono (CO2), a redução deverá ser de 50% em um prazo de dez anos e de 100% ao final de 20 anos. Também nos prazos de 10 e 20 anos, os cortes de emissões de materiais particulados deverão ser de 90% e 95%. Quanto ao de óxido de nitrogênio (NOx), a redução proposta neste substitutivo é de 80% em 10 anos e de 95% em 20 anos.

**No dia 09 de novembro de 2017** a SPTranspublicou notícias sobre os aditamentos de contrato com as empresas do subsistema estrutural (viações de linhas e ônibus maiores) e com as contratações emergenciais do subsistema local (ex-cooperativas) e da Área 04 Zona Leste do Subsistema estrutural (Ambiental Transportes e Express). Informou que a Cidade de São Paulo gastou entre 2013 (quando acabaram os contratos de 2003) e setembro de 2017 o valor de R$ 28,5 bilhões.

**No dia 10 de novembro de 2017:** a SPUrbanuss, sindicato das empresas de ônibus do subsistema estrutural, declarou que o temor das operadoras é de que o edital de licitação não traga junto com as metas de redução de poluição a remuneração para a compra  e operação de veículos menos poluentes, que são mais caros, o que pode ser um empecilho para a licitação.

**Em 26 de novembro de 2017:** A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes de São Paulo, informou que o edital de licitação seria publicado nos primeiros dias de dezembro.  Foi relacionada uma série de melhorias esperadas com a licitação do sistema de ônibus da cidade. *“[Com a licitação] a população pode esperar uma rede mais eficiente e que vai atender melhor às suas necessidades, pode esperar ônibus mais confortáveis e modernos num processo bastante rápido, energia mais limpa, novos equipamentos como telemetria, que vai fazer com que os motoristas conduzam os ônibus com mais calma e, portanto, com mais segurança e conforto para os usuários. Nós vamos monitorar o sistema com mais eficiência. É mais eficiência, mais economia para a cidade e mais conforto para o usuário”*.

**Em 05 de dezembro de 2017**: A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes noticiou que até o dia 20 de dezembro lançaria a consulta pública para finalizar o edital de licitação.

**Em 06 de dezembro de 2017:** as  Comissões da Câmara, em conjunto, aprovaram o substitutivo do projeto para alterar a Lei de Mudanças Climáticas.

**Em 12 de dezembro de 2017:** a Prefeitura informou que os contratos com as empresas de ônibus na licitação seriam reduzidos de 20 anos para 15 anos.

Ainda em **12 de dezembro de 2017:** O Parlamento Municipal aprovou, em primeira votação, o substitutivo do PL 300 e, assim, deixou mais concreta a possibilidade de realização da licitação do sistema de ônibus da cidade.

No dia **13 de dezembro de 2017 a** Prefeitura enviou à Câmara Municipal o Projeto de Lei 01-00853/2017 para alterar a legislação sobre os contratos de concessão do sistema de transportes, modificando o modelo de 2001, que foi aplicado em 2003. O foco da proposta seria a redução de prazos de contratos e mudanças na remuneração das concessionárias.

No dia **21 de dezembro de 2017** foi publicado o Comunicado de Consulta Pública, informando que as sugestões, opiniões ou críticas deveriam ser feitas por escrito e dirigidas à Comissão Especial de Licitação até o **dia 03 de fevereiro de 2018**. Posteriormente, o prazo da Consulta Pública[[14]](#footnote-14) foi prorrogado até o **dia 05 de março de 2018**. Depois de muitas especulações sobre as datas e como seria o modelo de licitação do sistema de ônibus na Cidade, a Secretaria de Mobilidade e Transportes publicou a minuta do edital que seria objeto das Consultas Públicas.

**Em 06 de abril de 2018** foi publicadono Diário Oficial da Cidade que no dia 16 do mesmo mês seria disponibilizado o edital definitivo já com alterações, tendo como base, inclusive, as sugestões da consulta pública que ocorreu entre os dias 21 de dezembro de 2017 e 05 de março de 2018.

**Em 11 de abril de 2018 a** Secretaria de Mobilidade e Transportes publicou aviso dizendo que os editais seriam disponibilizados a partir de 14 de abril.

**No dia 14 de abril de 2018 -** Diferentemente do que havia sido publicado no Diário Oficial, os editais não são disponibilizados nos sites E-Negócios e da SPTrans. A data para a publicação física em 16 de abril também virou dúvida.

**Em 16 de abril de 2018** Também não houve a publicação dos editais, tanto na internet como física, com disponibilização para gravação em CD-Room na sede da secretaria de Mobilidade e Transportes. A expectativa da publicação ficou para 20 de abril.

Em **19 de abril de 2018**, foi publicado no Diário Oficial o Decreto Municipal n° 58.200, que conferiu nova regulamentação à Lei Municipal n° 13.241/01 e determinou que a prestação dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros **seria outorgada mediante a concessão de 31 lotes de serviços a serem explorados, pelo prazo de 20 anos, prorrogável por até 1 (um) ano,** desde que atendido o interesse público, devidamente justificado pelo Poder Concedente.

Segundo a Administração, os editais manteriam o prazo contratual por 20 anos, a divisão de lotes e subsistemas como nas minutas anteriores, os trólebus no Grupo de Articulação Regional e a possibilidade de as empresas de ônibus participarem da concessão dos Terminais e do Bilhete Único.

**Em 24 de abril de 2018** (após 1 ano e 4 meses da posse do novo Governo), **finalmente os editais das concorrências nºs 1, 2 e 3 e 2015 foram publicados no Diário oficial**. Foram verificados ajustes no valor do contrato de  20 anos, que nas minutas estava em R$ 66 bilhões e, nos editais, subiu para R$ R$ 68,1 bilhões; o principal critério para a escolha dos vencedores passou a ser de acordo com a menor tarifa de remuneração oferecida pelas empresas. Os contratos seriam de 20 anos. A Frota referência teria quantidade reduzida em relação à frota hoje contratada e, por derradeiro, foi previsto um desconto de remuneração no valor de R$ 1.644,90 (um mil, seiscentos e quarenta e quatro reais e noventa centavos) por veículo, caso o ônibus operasse sem cobrador.

A abertura/**RETOMADA** das Concorrências nºs 1, 2 e 3 de 2015, **foi designada para os dias 11, 12 e 13 de junho de 2018, respectivamente.**

Na análise do edital da concessão enviado pela nova Gestão, a Auditoria destacou que das **14 irregularidades remanescentes DOS EDITAIS na VERSÃO ANTERIOR [**13 apontadas pela Auditoria e 1 (uma) inserida pelo Colegiado sobre a viabilidade econômico-financeira], apenas 4 foram considerados superadas, 3 foram consideradas prejudicadas e **7 irregularidades foram consideradas MANTIDAS/NÃO SANADAS.** SÃO ELAS:

1 –– *(4.1) Infringência ao artigo 23, inciso III, da L.F. 8.987/95 em função de que não constatamos incidência na remuneração das concessionárias de indicadores objetivos de qualidade dos serviços de operação, com exceção do cumprimento da demanda e do fator de disponibilidade de frota. Não está claro se os resultados da avaliação dos serviços, tratada no Anexo 4.4, terão algum reflexo na remuneração das concessionárias ou se serão objeto de penalidade contratual.[[15]](#footnote-15)*

5 – *(4.26) - O Custo Operacional Estimado da Rede de Referência proposta não está justificado, infringindo o disposto no artigo 7º, parágrafo 2º, inciso II, da L.F. nº 8.666/93.*

*a) Custo de pessoal operacional.*

*c) Índices de consumo de combustíveis.*

*d) Peças e Acessórios.*

*f) Despesas administrativas.*

*g) Preços dos veículos.[[16]](#footnote-16)*

6 – *(4.27) - A inadequação dos Custos Operacionais da Rede de Referência proposta implica em pagamentos superestimados e impactará a modicidade da tarifa em ofensa ao artigo 3º, inciso III, da L.M. nº 13.241/01.[[17]](#footnote-17)*

7 – *(4.28) - A metodologia de remuneração adotada não incentiva, diretamente, a redução de custos operacionais do sistema em benefício aos usuários do sistema. Portanto, houve infringência ao artigo 28, da L.M. nº 13.241/01 e o artigo 29, inciso X, da L.F. nº 8.987/95.[[18]](#footnote-18)*

9 – *(4.30) - Não foram apresentados os quantitativos que atualmente são alocados para a efetivação dos serviços de prestação de serviços de administração, operação e manutenção dos terminais e estações de transferência, vigilância, limpeza e conservação. Dessa forma, não há como opinar objetivamente sobre os valores lançados como estimativa de custos. Infringência ao artigo 7º, parágrafo 2º, inciso II da L.F. nº 8.666/93.[[19]](#footnote-19)*

13 - *(4.41) - Os custos e investimentos apresentados nos fluxos de caixa da concessão estão superestimados, não justificando o prazo de 20 anos, considerando a TIR adotada de 9,97%.[[20]](#footnote-20)*

14- *(Pleno)- a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes deverá apresentar estudo de viabilidade econômico-financeira com vistas à Taxa Interna de Retorno – TIR e ao prazo concedido;*

Destaque-se, por importante, que a Auditoria enfatizou que, os “novos editais” apresentados pelo novo Governo, QUE DEVERIAM SER CONTINUIDADE MELHORADA DOS INSTRUMETOS CONVOCATÓRIOS ORIGINAIS, **por tratar-se de retomada daquele que o TCM autorizou o prosseguimento em julho de 2016 condicionado a correção de 14 irregularidades,** ***“sofreram significativas alterações, tanto em relação àqueles lançados em 2015, quanto em relação as próprias minutas de Editais disponibilizadas na Consulta Pública realizada em dezembro de 2017.”***

**Em outras palavras, a Auditoria constatou que, além de serem mantidas 7 das 14 irregularidades já apontadas pelo Tribunal de Contas na versão anterior do Edital, a nova Administração alterou radicalmente a proposta original, transformando aquele que deveria ser um edital melhorado e corrigido em UMA NOVA VERSÃO, literalmente, uma nova ‘proposta’ de concessão.**

Da análise de **todo o instrumento convocatório a Auditoria indicou** OUTROS **90** (noventa) **APONTAMENTOS, dentre os quais se encontram 51** (cinquenta e uma) **IRREGULARIDADES, 20** (vinte) **IMPROPRIEDADES e 19 recomendações nos editais, que impedem o prosseguimento dos certames e que devem ser respondidas pela Administração ao TCM impreterivelmente no prazo de 15 dias (já que estamos há quase 5 anos desde o primeiro ato que lançou essas concorrências – em 2013),** a saber:

1. **DAS 51 IRREGULARIDADES:**
   1. *4.1- O estudo de viabilidade não justifica o prazo de 20 anos, pois todos os investimentos podem ser amortizados em menos tempo, contrariando o princípio constitucional da motivação e o artigo 11 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (subitem 3.4.2.1).*
   2. *4.2- Considerando a adoção de uma TIR de 9,85%, como a adotada no presente caso, o prazo estipulado da concessão (20 anos), encontra-se demasiadamente alto, tendo em vista que as simulações do estudo de viabilidade para os prazos de 15 e 10 anos não justificam a escolha pelo maior deles, estando assim em infringência ao artigo 11 da Lei Municipal nº 13.241/01 (subitem 3.4.2.2).*
   3. *4.3- Não se evidenciam nos processos administrativos das Concorrências   
      nºs 001/2015, 002/2015 e 003/2015, análises que comprovem que os recursos orçamentários previstos nos instrumentos de planejamento da PMSP são adequados para fazer frente à execução dos serviços em licitação, com estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes, e comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais. Dessa forma, há infringência ao artigo 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal – Lei Complementar nº 101/00, ao artigo 38, caput, da L.F. nº 8.666/93, e ao artigo 2º do D.M. nº 44.279/03 (subitem 3.6).*
   4. *4.4- O WACC calculado no estudo de viabilidade econômica se deu em termos nominais, enquanto que a TIR do fluxo de caixa se deu em termos reais, resultando em divergência metodológica, em prejuízo à aderência dos fluxos de caixa à taxa mínima de atratividade proposta, em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.987/95. (subitem 3.20.5).*
   5. *4.5- A SMT deverá adequar a metodologia do WACC do estudo de viabilidade econômica constante do Anexo 10.3, considerando os efeitos inflacionários dos mercados de referência, a fim de utilizá-lo como parâmetro para elaboração dos fluxos de caixa reais, em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal   
      nº 8.987/95 (subitem 3.20.5).*
   6. *4.6- Ao aplicar a Taxa Interna de Retorno (TIR) de 6,44% a.a. em termos reais aos fluxos de caixa, apuramos uma diferença de aproximadamente R$ 3,76 bilhões no valor total dos contratos ao longo de 20 anos, equivalente a aproximadamente   
      R$ 2,08 bilhões a valor presente, descontados à taxa de 6,44% a.a. em termos reais, em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.20.6).*
   7. *4.7- Quanto ao fluxo de caixa dos investimentos no SMGO, descontando-o a uma TIR de 6,44% a.a. em termos reais, obtivemos uma receita bruta de aproximadamente R$ 19 milhões/ano para amortização destes investimentos, cerca de R$ 5,2 milhões/ano abaixo dos valores inicialmente apresentados à TIR de 9,85% a.a, em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.20.6).*
   8. *4.8- Uma fase de transição, não adequadamente justificada, e a ausência de definição quanto a eventos importantes da referida fase, são elementos de insegurança que podem afastar potenciais interessados do procedimento licitatório e resultar em problemas futuros para a execução contratual – infringência ao disposto no artigo 54, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.666/93 e artigo 23, inciso III, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.1).*
   9. *4.9- A permissão para que os veículos apresentados para início da operação estejam fora dos padrões técnicos veiculares põe em risco a prestação do serviço adequado, seja pela generalidade quanto às desconformidades que serão admitidas, seja pelos riscos e danos à boa execução do serviço que podem ocorrer, seja pelo longo prazo que é permitido para sua regularização, em infringência ao disposto no artigo 6º caput, artigo 7º, inciso I, artigo 29, inciso VII, e artigo 31, inciso I, todos da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.12.3).*
   10. *4.10- Apesar de haver previsão de critérios de reprogramação da oferta frente à demanda realizada, não foram previstos critérios de reequilíbrio econômico-financeiro imediatamente ou na oportunidade da revisão ordinária quadrienal, em infringência ao artigo 10 da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.12.5.1).*
   11. *4.11- A metodologia de remuneração adotada não incentiva, diretamente, a redução de custos operacionais do sistema em benefício aos usuários do sistema. Portanto, houve infringência ao artigo 28, da L.M. nº 13.241/01 e o artigo 29, inciso X, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.12.6.2).*
   12. *4.12-A permissão para o início da operação com composição de frota distinta da prevista no Anexo 3.1 (tabela 14), mesmo atendendo aos parâmetros funcionais, leva a desequilíbrios econômico-financeiros dos contratos, tendo em vista que a remuneração paga aos operadores é composta, em sua maioria, por custos fixos e variáveis associados a cada tecnologia veicular, em infringência ao artigo 10, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.1).*
   13. *4.13-A permissão para que o pedido de alteração de linha por parte das Concessionárias com a aceitação tácita do Poder Concedente descaracteriza uma de suas atribuições, com risco à prestação do serviço adequado, em infringência ao artigo 6º da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.3).*
   14. *4.14- São elementos imprescindíveis aos pedidos de alteração de linhas: quem pode propor a alteração, quais os critérios para a sua aprovação, quem deve ser consultado para emitir opinião e, principalmente, a quem cabe a decisão. Tendo em vista o conflito de interesses entre operadores, usuários e Poder Concedente, há necessidade de previsão quanto à transparência e à publicidade do procedimento, em infringência ao artigo 23, inciso V, da Lei Federal   
       nº 8.987/95 (subitem 3.19.3).*
   15. *4.15-A inadequação dos custos operacionais da Rede de Referência proposta implica em pagamentos superestimados e impactará a modicidade da tarifa em ofensa ao artigo 3º, inciso III, da L.M. nº 13.241/01 (subitem 3.21.1.6).*
   16. *4.16-O aumento da frota operacional equivalente, acima da frota equivalente inicialmente prevista, atua como multiplicador da demanda realizada, incentivando os operadores a aumentarem o investimento em frota, sem contrapartida a aumentos de demanda, tendo em vista não haver mecanismos que o impeçam de ocorrer, podendo elevar os custos do sistema, em infringência ao artigo 6º da Lei Federal 8.987/95 (subitem 3.21.2).*
   17. *4.17-A parcela de variação de custo com a implantação de combustíveis não fósseis (FOS) na fórmula de remuneração do início da operação não prevê critérios claros para revisão tarifária decorrente dos ganhos da redução de emissões de gases do efeito estufa, bem como não traz os critérios e parâmetros objetivos para sua aplicação, tendo em vista haver cronograma com índice de redução anual da emissão de poluentes na Minuta de Contrato, em infringência ao artigo 23, inciso IV, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.21.2).*
   18. *4.18-Os itens 1.1.4 a 1.1.6 do Edital devem ser excluídos da presente licitação, pois serão objeto de concessão própria, conforme definido no Programa de Desestatização (subitem 3.12-a).*
   19. *4.19- O item 1.7 do Edital deve ser excluído da presente licitação, pois as atividades que envolvem planejamento, operação, regulação e monitoramento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros são de responsabilidade da SPTrans e não devem ser delegados às concessionárias, tendo em vista o disposto no artigo 29 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (subitem 3.12-b).*
   20. *4.20- A previsão de cláusula contratual com hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro a qualquer momento transfere um risco originariamente atribuído aos Concessionários para o Poder Público, em infringência ao artigo 2º, Inciso II e artigo 9º, ambos da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.23).*
   21. *4.21-Faltam elementos esclarecedores e critérios que nortearão os procedimentos que serão adotados na revisão quadrienal de remuneração das concessionárias, em infringência ao artigo 23, inciso IV, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.24).*
   22. *4.22- Não está tecnicamente justificada a opção pela concessão, conforme disposto no art. 5º da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.4.1).*
   23. *4.23- Não consta do processo administrativo despacho de autorização para retomada do certame, após o período de suspensão, em infringência ao artigo 38 da Lei Federal nº 8.666/93 (item 3.7).*
   24. *4.24- A desistência prevista no item 5.2.3 do Edital, após a divulgação dos preços das propostas, consiste na violação do princípio da proposta mais vantajosa, prevista no artigo 10 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (subitem 3.13).*
   25. *4.25- Com relação à regularidade fiscal, não foi exigido no Edital a comprovação de regularidade perante a Fazenda Estadual, em desacordo com o estabelecido no inciso III do artigo 29 da Lei Federal nº 8.666/93 (subitem 3.14.2).*
   26. *4.26-Não se deve utilizar como base de cálculo para a apuração do capital social mínimo o valor da arrecadação projetada com as tarifas, mas sim sobre os investimentos que serão aplicados na concessão, sob pena de ofensa ao preceito contido no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal (subitem 3.14.3-b).*
   27. *4.27-Não há justificativa técnica no processo administrativo para a escolha do capital social mínimo em detrimento do patrimônio liquido mínimo, conforme possibilidade legal prevista no artigo 31, §2º, da Lei Federal nº 8.666/93. No presente caso, a exigência de patrimônio líquido mostra-se a melhor opção (subitem 3.14.3-b).*
   28. *4.28-A exclusão das exigências de qualificação técnico-profissional não está devidamente justificada no processo administrativo. Essa redação foi incluída na minuta do Edital que foi submetida à consulta pública, mas retirada na redação final publicada no DOC. Assim, houve infringência ao disposto no artigo 30, §1º, inciso I, da Lei Federal nº 8.666/93 (subitem 3.14.4).*
   29. *4.29-As razões constantes do processo administrativo não são suficientes para justificar a alteração do percentual sobre o valor da garantia do contrato de 1% para 0,66% (subitem 3.16).*
   30. *4.30-Não há previsão de aplicação de multas contratuais em relação ao descumprimento de viagens e à apresentação legal para o funcionamento da garagem, infringindo o disposto no artigo 23, inciso VIII da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.4-a).*
   31. *4.31-É preciso que o edital e a minuta de contrato explicitem os procedimentos para a realização da mediação prevista na Cláusula Vigésima da Minuta de Contrato, os requisitos para composição do comitê e as hipóteses em que essa solução será adotada, tendo em vista que o objeto somente poderá incidir sobre direitos (subitem 3.19.14).*
   32. *4.32-Enquanto na modelagem econômica os veículos findam sua vida útil ao final do 10º ano, ocorre o permissivo para operação do veículo por mais um ano, caracterizando descompasso na forma de execução contratual (modo, forma e condições de prestação do serviço) em relação aos parâmetros adotados para fins de remuneração. Há descumprimento do disposto no artigo 18, inciso II, e no artigo 23, inciso II, ambos da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.12).*
   33. *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).*
   34. *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).*
   35. *4.35-Os índices contábeis adotados para qualificação econômico-financeira não asseguram a adequada demonstração da capacidade financeira do licitante com vistas aos compromissos que terá que assumir caso lhe seja adjudicado o contrato, com infringência ao § 1º, artigo 31, da L.F. nº 8.666/93, e ao artigo 18, inciso V, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.14.3-a).*
   36. *4.36-O Poder Concedente deve exigir que as demonstrações contábeis da SPE sejam acompanhadas por notas explicativas adequadas às necessidades de entendimento dos diversos interessados, com revisão por auditores independentes cujos trabalhos devem obedecer às Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade e necessariamente registrados na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Dessa forma, há infringência ao artigo 23, inciso XIII, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.18.1).*
   37. *4.37-Deve ser exigida a publicação das demonstrações contábeis da SPE, acompanhadas das respectivas notas explicativas, elaboradas em conformidade com as Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade. Há infringência ao artigo 23, inciso XIV, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.18.2).*
   38. *4.38-Não estão claramente definidas as penalidades contratuais a que se sujeita a SPE e sua forma de aplicação, contrariando o inciso VIII, artigo 23, da L.F.   
       nº 8.987/95 (subitem 3.18.4).*
   39. *4.39-Não resta claramente definido se os pagamentos dos serviços, objeto da Minuta de Contrato entre o Poder Concedente e a SPE (Anexo VIII-8D), serão realizados diretamente a esta. Infringência ao artigo 13, inciso III, da L.M. nº 13.241/01 (subitem 3.18.5).*
   40. *4.40-Na minuta de contrato da Concorrência nº 003/2015 (Grupo Local de Distribuição) não há indicação da dotação orçamentária para a remuneração do Atende (Serviço de Atendimento Especial). Infringência ao artigo 55, inciso V, da L.F.   
       nº 8.666/93 (subitem 3.19.5).*
   41. *4.41- Caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão apresentar, semestralmente, as competentes certidões que comprovem sua regularidade junto ao INSS, FGTS, Fazendas Federal e Municipal, bem como a Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas - CNDT. Há descumprimento do disposto no artigo 18, inciso II, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.6).*
   42. *4.42- O Poder Concedente deve exigir que as demonstrações contábeis das concessionárias sejam acompanhadas por notas explicativas adequadas às necessidades de entendimento dos diversos interessados, com revisão por auditores independentes cujos trabalhos devem obedecer às Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC) e necessariamente registrados na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Além disso, caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão cumprir tais exigências. Dessa forma, há infringência ao artigo 23, inciso XIII, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.7).*
   43. *4.43-Deve ser exigida a publicação das demonstrações contábeis das concessionárias, acompanhadas das respectivas notas explicativas, elaboradas em conformidade com as Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade. Além disso, caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão cumprir tal exigência. Há infringência ao artigo 23, inciso XIV, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.8).*
   44. *4.44-Caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão atender aos deveres estipulados nos subitens 4.1.3.2 (quantidade de funcionários, função salário etc.), 4.16 (cadastro da tripulação) e 4.1.32 (comprovação de vínculo) das Minutas de Contrato, relativos à quantidade de funcionários. Além disso, a Administração deve exigir que a concessionária entregue as informações derivadas do Sistema Empresa de Recolhimento do FGTS e Informações à Previdência Social (SEFIP) e da Guia de Recolhimento de FGTS e de Informações à Previdência Social (GFIP). Há descumprimento do disposto no artigo 18, inciso II, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.10).*
   45. *4.45-A forma e condições de pagamento devem estar explicitadas na Minuta de Contrato – Anexo VIII-8A (Serviços de transporte público coletivo de passageiros). Portanto, há Infringência ao artigo 13, inciso III, da L.M. nº 13.241/01 (subitem 3.19.13).*
   46. *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).*
   47. *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).*
   48. *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).*
   49. *4.49-As pesquisas de preços feitas para os equipamentos embarcados não refletem fidedignamente a realidade das contratações. Não há justificativa para os critérios utilizados na definição dos preços envolvidos na pesquisa de preços. Infringência ao artigo 7º, § 2º, inciso II, da L.F. nº 8.666/93, c/c com o artigo 2º, inciso VI, do D.M. nº 44.279/03 (subitens “3.22.3.3.1” e “3.22.3.3.2”).*
   50. *4.50- Não há justificativa para o quantitativo estabelecido para os contadores de passageiros. Infringência ao artigo 7º, § 2º, inciso II, da L.F. 8.666/93 (subitem 3.22.3.4).*
   51. *4.51-A pesquisa de preços realizada para os Datacenters apresentou problemas que dificultam a apuração e prejudicaram a transparência dos preços ofertados. Infringência ao artigo 7º, § 2º, inciso II, da L.F. nº 8.666/93, c/c com o artigo 2º, inciso VI, do D.M. nº 44.279/03 (subitem 3.22.5.1).*
2. **DAS 20 IMPROPRIEDADES** 
   1. *4.52-A TJLP utilizada no Custo de Capital de Terceiros deve ser obtida a partir da média histórica dos índices disponibilizados pelo BNDES, a exemplo da estimativa feita para os componentes do Custo de Capital Próprio (subitem 3.20.4).*
   2. *4.53-Consideramos não justificado o cálculo do valor da Parcela P1   
      (R$ 42,96/veículo/hora), tendo em vista que nesse cálculo está sendo considerado um fator de utilização não justificado equivalente a 2,89, muito acima dos valores apurados em demais capitais brasileiras, conforme apontado pela Ernst & Young através de pesquisa de mercado e acima do valor de 2,73 utilizado nos Editais de 2015 (subitem 3.21.1.1).*
   3. *4.54-Tendo em vista os custos com pessoal serem expressivos na operação do Sistema de Transporte, torna-se necessária a exigência, por parte do Poder Concedente, da tabela de serviços, a qual representa documento imprescindível ao conhecimento efetivo do fator de utilização de pessoal operacional, bem como da frota efetiva, permitindo minimizar a assimetria de informações nos serviços de transporte municipal (subitem 3.21.1.1).*
   4. *4.55-As alterações nas variáveis FDF, ICVr e Avaliação do IQT deduzem valores insignificantes na remuneração final do operador (subitem 3.12.6.1).*
   5. *4.56-Em comparação ao padrão de operação das empresas atuais, a equação remuneratória proposta no Anexo 4.5 propicia deduções irrelevantes na remuneração mensal a ser paga, através do controle de frota, demanda, viagens realizadas e outros indicadores de qualidade (subitem 3.12.6.1).*
   6. *4.57-No cenário em que há atribuição de nota máxima para o Índice de Qualidade (IQ), o Índice de Desempenho (ID) perde seu efeito, sobretudo quanto ao Fator de Disponibilidade de Frota, tendo em vista que ambos se anulam e deixam de impactar a remuneração final dos operadores (subitem 3.12.6.1).*
   7. *4.58-Consideramos que o índice de consumo de peças e acessórios não está justificado, tendo em vista ser incorreta a metodologia que dá tratamento de custo fixo a item que possui comportamento variável em função da idade do veículo (subitem 3.21.1.4).*
   8. *4.59-O edital é omisso quanto à categorização, à classificação quanto ao sigilo e ao grau de acesso aos dados do SMGO. É necessário que se discriminem essas informações com o grau de acesso dos diferentes públicos envolvidos no transporte público de passageiros, indicando, ainda, qual a extensão em que as diversas categorias de dados estarão disponíveis no formato de Dados Abertos (subitem 3.22.2.1).*
   9. *4.60-Uma vez que o sistema atenda aos requisitos de teste na simulação de dados e quantitativos similares aos de uma situação real não se vislumbra razão para requerer atestado de capacidade técnica. Portanto, não resta justificado o quantitativo mínimo de 2.000 veículos para o Atestado de Capacidade Técnica (subitem 3.22.2.4).*
   10. *4.61-A franquia de 400 MB de tráfego mensal para cada SIM card, compartilhado entre todos os acessos, deve ser insuficiente para o volume de uso esperado para ambos os pontos de comunicação. Faltou justificar essa escolha, diante da possibilidade de se exigir a contratação de franquias sem limite de consumo e de velocidade de tráfego (subitem 3.22.4.1).*
   11. *4.62-Apesar de 02 reuniões para esclarecimentos quanto às informações requisitadas pela auditoria, a SPTrans, na figura do seu superintendente de planejamento de transporte e especificação dos serviços, até o fechamento deste relatório, a requisição não foi atendida integralmente, resultando em prejuízo à auditoria decorrente do não envio da documentação solicitada (subitem 3.12.1).*
   12. *4.63-De 12 linhas analisadas, 05 delas (975A-10, 917M-10, 118C-10, 478P-10 e 118C-10) apresentam acréscimo na extensão da viagem para um mesmo TP/TS correspondente a 44.328 km mensalmente e com adição de mais uma baldeação, em oposição ao conceito de efetividade na racionalização do Sistema de Transporte Público (subitem 3.12.1).*
   13. *4.64-Há soluções apresentadas pela SPTrans que sugerem linhas ou trechos de linhas cobrindo as linhas a serem suprimidas que distam mais de 500m entre elas (subitem 3.12.1).*
   14. *4.65-Não há previsão contratual para o início dos serviços relacionados ao Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional, a partir da emissão das respectivas ordens de serviço (subitem 3.18.3).*
   15. *4.66-Não é exigida regra de constituição da SPE para todos os licitantes vencedores, principalmente se for um Consórcio (subitem 3.12).*
   16. *4.67-O Edital não estabelece regra para solucionar a possibilidade de mais de uma licitante indicar o mesmo imóvel dentre aqueles constantes do Anexo V (subitem 3.9.4.2), caso seja contratada (subitem 3.12.4).*
   17. *4.68- O Edital não exige certificação de Testes de Segurança Web por Laboratório ou Instituto credenciado pela SPTrans ou laudo emitido por empresa especializada que ateste a segurança da informação da solução (Subitem 3.22.2.5).*
   18. *4.69-No subitem 10.4.2 do Edital a possibilidade de comprovação da Inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual, conforme redação contida no inciso II do artigo 29 da Lei Federal nº 8.999/93 e artigo 37, inciso II, do Decreto Municipal   
       nº 44.279/2003. (subitem 3.14.2).*
   19. *4.70- Tendo em vista que quaisquer variações ou distorções nos índices adotados causam relevantes reflexos financeiros no custo total do sistema, entendemos não haver justificativa, por parte da SMT, dos índices de consumo dos veículos adotados como referência na modelagem dos custos variáveis do Sistema de Transporte (subitem 3.21.1.3).*
   20. *4.71- Os contratos não preveem critérios e requisitos claros nos pedidos de exclusões e inclusões de linhas pela Concessionária, sem conter estudo com a população afetada e o modal a ser utilizado, bem como declaração dos poderes públicos (municipal ou estadual) comprovando a existência de linhas que atendam à população afetada (subitem 3.19.3).*
3. ***DAS 19 RECOMENDAÇÕES*** 
   1. *4.72- Recomendamos que seja criada uma variável dependente do Fator de Disponibilidade de Frota, à exemplo da variável “K” dependente do ICVr, para compor a fórmula do Índice de Qualidade, bem como sejam aumentados os pesos das variáveis FDF, ICVr e Avaliação do IQT nos índices de desempenho e qualidade (subitem 3.12.6.1)*
   2. *4.73-Recomendamos a retirada da parcela de produtividade do operador na fórmula de remuneração final, tendo em vista que os ganhos auferidos não são oriundos de esforço empresarial dos operadores, devendo, dessa forma, serem revertidos à cobertura do déficit do Sistema de Transporte, suportado pela dotação Compensações Tarifárias (subitem 3.12.6.2).*
   3. *4.74-Devido às distorções provocadas pelos valores extremos do risco país, recomendamos a adoção da mediana como medida de tendência central caso se deseje adotar o período de 2002 a 2017, ou então que se utilize a média de um período mais curto, expurgando-se os valores extremos do início da amostra (subitem 3.20.3).*
   4. *4.75-Recomendamos que a SMT refaça os cálculos do Estudo de Viabilidade Econômica e os fluxos de caixa com TIR e WACC em termos reais, apurando-se, por consequência, novos valores contratuais e novas tarifas de referência para cada lote, além de ser referência para novos estudos acerca do prazo da concessão (subitem 3.20.6).*
   5. *4.76- Recomendamos que seja realizada a atualização/apropriação dos coeficientes de consumo a cada 4 anos, para melhor apuração dos custos incorridos com combustível, em oposição ao disposto no subitem 2.1.3.3 do Anexo 4.5 (subitem 3.21.1.3).*
   6. *4.77-Entendemos cabível recomendação à SPTrans no sentido de mensurar os custos referentes à taxa de administração a partir da apropriação direta das despesas efetivamente incorridas, mediante a identificação e discriminação de todos os itens que compõem a taxa de administração, adotando um sistema/aplicativo confiável, no qual as informações fossem disponibilizadas diretamente pelas empresas operadoras (subitem 3.21.1.5).*
   7. *4.78-Diante da complexidade dos elementos e critérios que ensejam a revisão ordinária quadrienal, recomendamos a previsão, no Edital e contrato, da realização de audiências públicas previamente à sua realização (subitem 3.24).*
   8. *4.79-Recomendamos que se determine a inclusão da obrigatoriedade na utilização do SMGO para gestão operacional da frota pelos concessionários (subitem 3.22.2.2).*
   9. *4.80-O Edital carece de itens que assegurem um padrão mínimo de qualidade de software. Recomendamos que tais requisitos sejam explicitados no Edital, em consonância com a lei 13.146 de 2015 e com a Orientação Técnica 008 do CMTIC que estipula emprego dos padrões do W3C e do WCAG (subitem 3.22.2.6).*
   10. *4.81-O Edital deve tornar mais claro o programa de treinamento, indicando a quantidade de cursos e sua natureza, bem como oferecer uma estimativa do quantitativo de profissionais que serão treinados (subitem 3.22.2.7).*
   11. *4.82-O Edital precisa ser aperfeiçoado quanto às condições para a atualização dos equipamentos e softwares embarcados, evitando desequilíbrios e até a manipulação decorrentes do critério de emissão de versões que foi definido para servir como base para a atualização (subitem 3.22.3.1).*
   12. *4.83-O Edital precisa estabelecer e considerar critérios legalmente compatíveis, diante da possibilidade de se gerar receita com a utilização de Vídeo on Demand (Vod), bem como na veiculação realizada pelo Painel Interno de Mensagens Variáveis dos ônibus (subitem 3.22.3.2).*
   13. *4.84-A SMT/SPTrans deve informar e justificar a existência de linhas que apresentam acréscimo na extensão da viagem para um mesmo TP/TS com acréscimo de baldeações, que representam oposição ao conceito de efetividade na racionalização do Sistema de Transporte Público (subitem 3.12.1).*
   14. *4.85-Reavaliar as linhas propostas, bem como apresentar quadro com as extensões de todos os trechos de novas linhas que cobrirão as linhas suprimidas (subitem 3.12.1).*
   15. *4.86-A Administração deve reavaliar os enquadramentos adotados para fins   
       de aplicação das multas contratuais, em relação aos seguintes itens da Tabela de Eventos: AF-L03; AF-M04; AF-L06; AF-L07; AF-L08; e AF-M17; tendo em vista que representam aspectos relevantes na execução dos contratos (subitem 3.19.4-b).*
   16. *4.87-Que nos procedimentos do Poder Concedente quanto à identificação e avaliação de passivos trabalhistas ou obrigações previdenciárias e do FGTS, também sejam consideradas as informações e/ou ressalvas que constarem nos relatórios dos auditores independentes (subitem 3.19.9).*
   17. *4.88-Que as ressalvas nas demonstrações contábeis, consignadas por auditores independentes, quando relevantes, devem ser levadas em consideração pela Administração em suas análises dos indicadores econômico-financeiros, e se necessário solicitar esclarecimentos acerca delas (subitem 3.19.11).*
   18. *4.89-Que a SMT elabore e divulgue documento com a consolidação das alterações efetuadas, discriminando os itens modificados com as respectivas alterações no novo Edital, proporcionando condições para o efetivo exercício dos controles externo e social (subitem 3.8).*
   19. *4.90-Esclarecer as razões de não constar, na relação dos imóveis declarados de utilidade pública para desapropriação, as garagens e os pátios atualmente utilizados pelas antigas permissionárias operadoras do serviço de transporte coletivo que prestam serviços por meio de contratos emergenciais (subitem 3.12.4).”*
4. **Das 7 irregularidades mantidas, dentre aquelas 14 que remanesceram na versão anterior do edital, cuja correção foi posta como CONDIÇÃO DE RETOMADA do certame por este TCMSP em 13/06/2016.**

1 –– (4.*1) Infringência ao artigo 23, inciso III, da L.F. 8.987/95 em função de que não constatamos incidência na remuneração das concessionárias de indicadores objetivos de qualidade dos serviços de operação, com exceção do cumprimento da demanda e do fator de disponibilidade de frota. Não está claro se os resultados da avaliação dos serviços, tratada no Anexo 4.4, terão algum reflexo na remuneração das concessionárias ou se serão objeto de penalidade contratual.[[21]](#footnote-21)*

2 – *(4.26) - O Custo Operacional Estimado da Rede de Referência proposta não está justificado, infringindo o disposto no artigo 7º, parágrafo 2º, inciso II, da L.F. nº 8.666/93.*

*a) Custo de pessoal operacional.*

*c) Índices de consumo de combustíveis.*

*d) Peças e Acessórios.*

*f) Despesas administrativas.*

*g) Preços dos veículos.[[22]](#footnote-22)*

3 – *(4.27) - A inadequação dos Custos Operacionais da Rede de Referência proposta implica em pagamentos superestimados e impactará a modicidade da tarifa em ofensa ao artigo 3º, inciso III, da L.M. nº 13.241/01.[[23]](#footnote-23)*

4 – *(4.28) - A metodologia de remuneração adotada não incentiva, diretamente, a redução de custos operacionais do sistema em benefício aos usuários do sistema. Portanto, houve infringência ao artigo 28, da L.M. nº 13.241/01 e o artigo 29, inciso X, da L.F. nº 8.987/95.[[24]](#footnote-24)*

5 – *(4.30) - Não foram apresentados os quantitativos que atualmente são alocados para a efetivação dos serviços de prestação de serviços de administração, operação e manutenção dos terminais e estações de transferência, vigilância, limpeza e conservação. Dessa forma, não há como opinar objetivamente sobre os valores lançados como estimativa de custos. Infringência ao artigo 7º, parágrafo 2º, inciso II da L.F. nº 8.666/93.[[25]](#footnote-25)*

6 - *(4.41) - Os custos e investimentos apresentados nos fluxos de caixa da concessão estão superestimados, não justificando o prazo de 20 anos, considerando a TIR adotada de 9,97%.[[26]](#footnote-26)*

*7- (Pleno)- a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes deverá apresentar estudo de viabilidade econômico-financeira com vistas à Taxa Interna de Retorno – TIR e ao prazo concedido;”* **(vide ANEXO II)**

Portanto, **transcorridos quase 2 ANOS da autorização de retomada da licitação das concessões dos ônibus por esta Corte (em julho de 2016) a nova Administração enviou ao Tribunal de Contas versão de edital com modificações que alteraram radicalmente a proposta original, MANTENDO 7 DAS 14 IRREGULARIDADES apontadas na versão do edital anterior – e cuja correção foi determinada pelo Tribunal de Contas como condição para a retomada do certame em julho de 2016.**

**Outrossim, foram ainda detectados pela Auditoria nessa nova versão, outros 90 (noventa) apontamentos NOVOS, sendo 51 irregularidades e 21 IMPROPRIEDADES e 19 recomendações.**

REPITA-SE: **OS PROBLEMAS NÃO DIMINUÍRAM, AO CONTRÁRIO, AUMENTARAM E O MAIS GRAVE É QUE OS GASTOS SE MULTIPLICARAM.**

**A propósito, continuam crescentes os gastos com subsídios sendo evidente o desequilíbrio entre as despesas com o Sistema de Transporte Coletivo e a qualidade do serviço prestado a população da Cidade de São Paulo.**

O gasto com subsídios para com as concessionárias prestadoras de serviços de ônibus (para completar a remuneração paga por meio de tarifas) **atingiu em 2017 seu maior valor histórico - R$ 2,9 bilhões -, o que representou 5,88% de toda a despesa liquidada da Prefeitura, ou, por outro ângulo, a 5ª maior Ação do exercício.**

**Além disso, a substituição da concessão por contratos emergenciais vem elevando ainda mais os gastos. Vejamos:**

Somente no ano de 2016, foram gastos **R$ 5.157.574.831,41(cinco bilhões, cento e cinquenta e sete milhões, quinhentos e setenta e quatro mil, oitocentos e trinta e um reais e quarenta e um centavos) em contratos emergenciais** para a **prestação dos serviços de transporte nas áreas do subsistema local e na área 4 do sistema estrutural, em 2017 esse montante subiu para R$1.229.542.77-,46 (um bilhão, duzentos e vinte e nove milhões, quinhentos e quarenta e dois mil, setenta e sete reais e quarenta e seis centavos).**

**Apenas as contratações emergenciais para as mesmas 8 (oito) áreas do subsistema local custam atualmente, em média, quase 50% (cinquenta por cento) mais caro que o antigo sistema – contratos decorrentes da permissão realizada em 2003.**

**Os valores da remuneração bruta auferidos por essas empresas de transporte que, sem licitação, são contratadas por emergência, pela Prefeitura do Município de São Paulo, são astronômicos, conforme se pode constatar do montante acumulado de 2014 até março/2018, assim demonstrado:**

**O Subsistema Local (contratos emergenciais antigos perueiros + área 4) custou o valor total de R$ 9.647.084.394,21 (**nove bilhões, seiscentos e quarenta e sete milhões, oitenta e quatro mil, trezentos e noventa e quatro reais e vinte e um centavos) **no período de 2014 a março de 2018.**

**De outra parte, o Subsistema Estrutural (contratos vigentes por meio de prorrogações- decorrentes da antiga concessão de 2002, com exceção da Área 4) custaram o montante de R$20.380.634.446,93** (vinte bilhões, trezentos e oitenta milhões, seiscentos e trinta e quatro mil, quatrocentos e quarenta e seis reais e noventa e três centavos) **no mesmo período de 2014 a março de 2018. (vide ANEXO III)**

Os contratos emergenciais além de não primarem pela boa qualidade do serviço prestado, também são subsidiados com dinheiro público, consoante apontado no despacho de retomada proferido em 13.07.2016 pelo TCM, a saber:

***“A Prefeitura está concedendo subsídios tarifários elevados tanto aos Concessionários quanto aos Contratados por emergência, em valores elevados que atingem 30% (trinta por cento) do montante pago aos referidos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo, alcançando o montante de R$ 4.570.265.902,70*** *(quatro bilhões, quinhentos e setenta milhões, duzentos e sessenta e cinco mil novecentos e dois reais e setenta centavos)****, somente nos últimos 29*** *(vinte e nove)* ***meses*.”**

A preocupação com a demora em solucionar as irregularidades apontadas**, já era objeto de debate do Pleno desta Corte, notadamente para que se pusesse fim as tão custosas contratações emergenciais.**

No voto proferido **em 19 de julho de 2017** no TC 3.638/06-07, que julgou irregular a execução contratual do Contrato de concessão de ônibus nº 707/03, da área 7, do Subsistema Estrutural, este Tribunal ressaltou que o concessionário integraria Grupo Econômico vinculado à Área 4 operada mediante contratação emergencial, objeto de investigação pelo Ministério Público, pois firmado com a mesma empresa contratada no ajuste original que foi extinto por má qualidade dos serviços. *In verbis:*

*“Quanto à continuidade da atuação desse* ***Grupo econômico*** *na Área 4 do Subsistema Estrutural, o* ***Ministério Público*** *do Estado de São Paulo instaurou* ***inquérito*** *(Inquérito Civil 14.0695.0000895/2015-2-9ª PJ) para apurar “eventual irregularidade na* ***contratação emergencial*** *de empresa visando à prestação de serviços de transporte coletivo público de passageiros na área 4” no tocante à vinculação das atuais contratadas com o antigo Concessionário, cujo contrato foi extinto por caducidade declarada pelo Decreto Municipal 54.458/2013****, em razão da péssima qualidade dos serviços oferecidos à população****.”*

E nesse julgamento, dentre as inúmeras determinações dirigidas à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, o **Pleno** expressamente **reprovou** as sucessivas contratações emergenciais, consoante se confere do item 18 do respectivo Acórdão:

*“18 – aperfeiçoar o modelo da nova licitação para outorga da Concessão do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo, cuja proposta de realização foi objeto de diversas Audiências Públicas nos meses de maio e junho últimos, a fim de evitar a repetição dos graves erros que marcam a execução contratual dos atuais ajustes, em fase de prorrogação de prazo, e* ***para que não mais prevaleçam as sucessivas contratações emergenciais****.”*

A mesma preocupação foi externada no julgamento das Contas do Executivo do EXERCÍCIO de 2016 nos autos do TC 1.517/17-74, no qual foi constatado:

*“****Em 14.10.15*** *foram publicados os editais de licitação, na modalidade concorrência, para delegação, por concessão, da prestação e exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros.*

*Os procedimentos foram suspensos por determinação deste Tribunal (DOC de 13.11.15) e,* ***mesmo depois de revertida a suspensão, não foram retomados até a presente data.”.***

*“A SPTrans informou que a modelagem da nova rede de transportes depende da finalização de estudos que visam a formulação da nova rede de transportes coletivo de passageiros, a ser delegada por concessão. No entanto, não foi apresentada a estimativa de redução das emissões atmosféricas e nem estudo de implantação das novas fontes de energia.”*

Dessa forma QUANDO **NÃO SE VERIFICA NA PRÁTICA A TENTATIVA DE APRIMORAR E ULTIMAR UMA NOVA LICITAÇÃO, POR MEIO DA CORREÇÃO DAS IRREGULARIDADES JÁ APONTADAS PELO TRIBUNAL DE CONTAS**, pode parecer FALTA DE PLANEJAMENTO por parte da Administração em relação a mobilidade urbana (e nela se incluem todas as que passaram pela Cidade de São Paulo nos últimos 20 anos).

Isso porque apesar de ser nítida a presença de falhas no modelo **em execução há anos** e nas disposições e fiscalização dos contratos atualmente em vigor, o que se vê **é a repetição pela Administração dos mesmos erros na confecção dos editais, fazendo com que o TCM suspenda a licitação, abrindo, por conseguinte, espaço e justificativa para contratações emergenciais, já que trata-se de serviços essenciais que não podem sofrer solução de continuidade.**

Não é demais ressaltar que a CONSTITUIÇÃO FEDERAL E A LEI EXIGEM COMO REGRA a realização de procedimento licitatório PRÉVIO como condição para celebração de contratos pela Administração Pública.

A obrigatoriedade da licitação constante no artigo 2º da Lei nº 8.666/93 é diretamente ligada ao princípio da **moralidade.**

As exceções disciplinadas na legislação ordinária são ligadas a situações de calamidade ou emergência que podem ser motivadas por fatores naturais, fatores humanos internos à Administração e fatores humanos externos à Administração.

Entretanto, as frequentes contratações emergenciais pelo Poder Público (em todas as esferas de Poder – municipal, estadual e federal) tem sido decorrentes da falta de planejamento, morosidade e desídia, pois se iniciam os procedimentos licitatórios de objetos extremamente complexos **muito próximos da data do término dos contratos vigentes e, ainda, confeccionam instrumentos eivados dos mesmos erros, vícios e irregularidades apontados nos certames anteriores já suspensos no passado.**

**Parece tratar-se exatamente do caso em comento, em que o TCM autorizou a continuidade dos certames da concessão dos ônibus em 13 de julho de 2016, DESDE QUE CORRIGIDAS 14 IRREGULARIDADES (de um total inicial de 49 que haviam sido identificadas no edital e motivaram a sua suspensão).**

**TODAVIA, DEPOIS DE DOIS ANOS (e neles se inclui a continuidade da prestação dos serviços por meio dos contratos emergenciais), o poder Público REPUBLICA OS EDITAIS MANTENDO 7 (sete) DAS 14 IRRREGULARIDADES (cuja correção foi determinada por este Tribunal como condição para retomada do certame) e, ainda, efetua MODIFICAÇÕES RADICAIS NOS EDITAIS anteriores/originais, os quais, de acordo com a análise inicial da Auditoria, encontram-se eivados de NOVOS 90** (noventa) **apontamentos, sendo, dentre eles, 51** (cinquenta e uma) **IRREGULARIDADES QUE IMPEDEM O PROSSEGUIMENTO DO CERTAME.**

**Nos dizeres da Auditoria, poder-se-ia dizer que trata-se, em verdade, de OUTRO EDITAL e não do edital anterior melhorado, aperfeiçoado e corrigido.**

Assim, FAZ PARECER que a Administração (e nela se incluem todas as gestões de todas as esferas de governo), **ignoram as determinações, orientações e todo o trabalho realizado pelos Tribunais de Contas e seu corpo técnico na análise do edital da licitação anterior de mesmo objeto e, em vez de segui-las e incorporá-las ao novo edital, aperfeiçoando o instrumento licitatório, a fim de evitar a suspensão do novo certame, republica editais com irregularidades repetidas e novas.**

**Essa atitude acaba por ocasionar nova paralização/suspensão da licitação pelos Tribunais de Contas que agem NO LEGÍTIMO EXERCÍCIO DE SUA FUNÇÃO DE CONTROLE EXTERNO, pois possuem a responsável missão constitucional de agir PREVIAMENTE e corrigir as irregularidades, impedindo a concretização dos danos, ficando como bode expiatório das emergências, as conclusões dos órgãos Técnicos dos Tribunais, como vem ocorrendo com este TCM.**

**Não se deve esquecer, que a Atuação prévia das Cortes de Contas (há muito reconhecidas e chamadas de “cautelar”) é tida como sua função primordial e mais importante (JUSTAMENTE PORQUE OCORRE EM TEMPO DE IMPEDIR QUE O PREJUÍZO E O DANO SE CONCRETRIZE). A suspensão cautelar tem por objetivo evitar que cláusulas e previsões tidas por irregularidades gerem direcionamentos, superfaturamentos, cartelização, cerceamento da ampla competitividade, o que, ao final, poderá ocasionar a execução de serviços de má qualidade com preços altos, sem a devida fiscalização e penalização dos responsáveis.**

Assim, se por um lado a emergência é ligada à ideia de imprevisibilidade, a contraposição entre a previsibilidade do planejamento e a imprevisibilidade da situação emergencial destaca-se de imediato como ponto importante:

*“****A emergência (...) pressupõe a existência de outros elementos que a compõem, como por exemplo a imprevisibilidade****. Não basta caracterizar uma situação de emergência. É preciso, também, que a mesma decorra de um fato* ***imprevisível****.* ***A emergência que decorre de fato previsível não pode configurar emergência para os termos da Lei nº 8.666/93, ou seja, para justificar a dispensa de licitação. Essa ideia contraria a regra geral. (...) A emergência real decorre de uma situação inesperada, que requer solução urgente, incompatível com a realização de licitação, que observa prazos e formalidades indispensáveis e está sujeita a recursos administrativos e judiciais.”*** *[[27]](#footnote-27)*

As contratações emergenciais justificadas por suspensão de novos certames, são **classificadas pela doutrina como**  “emergência ficta ou fabricada”, quando a situação de emergência é decorrente, em verdade, da falta de planejamento da Administração. Nesses casos, a responsabilidade também **pode ser considerada exclusivamente da Administração**.

Ainda sobre as contratações emergenciais que se perpetuam, vale dizer que a impossibilidade da paralização **dos serviços de caráter essencial e continuo**, **parece servir de ENSEJO PARA o Poder Público** (nas esferas municipal, estadual e federal) **tentar TRANSFERIR A RESPONSABILIDADE QUE É EXCLUSIVAMENTE SUA** (de elaborar nova licitação a tempo hábil e de confeccionar editais sem repetir as irregularidades já apontadas pelo controle externo) **para os Tribunais de Contas, que diante da presença de irregularidades não tem outra opção senão suspender os certames.**

**FAZ PARECER, TAMBEM, SER INTENÇÃO DAS ADMINISTRAÇÕES MANTER A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS POR MEIO DE CONTRATAÇÕES EMERGENCIAIS,** já que além de agir sem nenhum planejamento, demoram a responder as indagações das Cortes, solicitam dilações de prazo por repetidas vezes, e, na maioria dos casos, insistem em tentar justificar as irregularidades apontadas, em vez de apresentar a documentação solicitada pela Auditoria e/ou efetuar as alterações/correções no edital com a brevidade que o assunto requer para impedir a perpetuação das contratações emergenciais (que custam sobremaneira caro para a população).

É o que pode estar acontecendo no Município de São Paulo há diversos anos.

Dessa forma, É NECESSÁRIO o máximo de ação para impedir que se firmem os contratos emergenciais, e que estes se perpetuem, substituindo os procedimentos licitatórios nos moldes previstos na constituição, e, **para que isto ocorra é necessária a correção das irregularidades, sendo respondidas e justificadas para o TCM.**

**Finalmente, é importante RESSALTAR que as irregularidades e impropriedades consignadas no relatório INICIAL da Auditoria não impedem por evidente, que outros apontamentos sejam detectados, especialmente ante a complexidade da matéria, o grande volume de documentos (mais de 3 mil páginas).**

**Ademais, agravando o problema, existem ainda, até o momento, 8 Representações que impugnam 75 itens dos editais, as quais encontram-se sob análise dos órgãos técnicos desta Corte.**

Por todo o exposto, em consonância com o preceituado no parágrafo único do artigo 20 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, recentemente introduzido pela Lei Federal nº 13.655/18, e com amparo no relatório integral da Auditoria **DETERMINO A SUSPENSÃO DAS CONCORRÊNCIAS Nºs, 1, 2 e 3 de 2015, devendo a Secretaria Municipal de Transportes apresentar manifestação sobre as falhas detectadas pela Auditoria para que sejam equacionadas e respondidas, impreterivelmente, no prazo de 15 dias para o bom andamento da concessão e dos serviços prestados a população desta Cidade.**

**Em resumo, até o momento (sem prejuízo de futuros novos apontamentos dos Órgãos Técnicos que podem ser, inclusive, decorrentes das conclusões alcançadas no âmbito das Representações), a Origem deverá corrigir, justificar e esclarecer os 71 apontamentos que incluem irregularidades/impropriedades detectadas e que ora também motivam a suspensão dos certames. Dentre eles estão:**

**1. FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA O PRAZO DE 20 (VINTE) ANOS**

O estudo de viabilidade não justifica o prazo de 20 anos, pois todos os investimentos podem ser amortizados em menos tempo, contrariando o princípio constitucional da motivação e o artigo 11 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (subitem 3.4.2.1) **(Item 4.1 da Auditoria).**

**2. FALTA DE JUSTIFICATIVA DA OPÇÃO PELO MODELO DE CONCESSÃO**

Não está tecnicamente justificada a opção pela concessão, conforme disposto no art. 5º da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.4.1). (**Item 4.22 da Auditoria)**

**3. FALTA DE ADEQUADA JUSTIFICATIVA NA FASE DE TRANSIÇÃO QUE PODEM AFASTAR POTENCIAIS INTERESSADOS E RESULTAR EM PROBLEMAS FUTUROS PARA A EXECUÇÃO CONTRATUAL.**

Uma fase de transição, não adequadamente justificada, e a ausência de definição quanto a eventos importantes da referida fase, são elementos de insegurança que podem afastar potenciais interessados do procedimento licitatório e resultar em problemas futuros para a execução contratual – infringência ao disposto no artigo 54, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.666/93 e artigo 23, inciso III, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.1).(**Item 4.8 da Auditoria)**

**4. FALTA DE ANÁLISES QUE COMPROVEM QUE OS RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS DA PMSP SÃO ADEQUADOS PARA FAZER FRENTE À EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS EM LICITAÇÃO, COM ESTIMATIVA DO IMPACTO ORÇAMENTÁRIO FINANCEIRO NO EXERCICIO EM QUE DEVA ENTRAR EM VIGOR.**

Não se evidenciam nos processos administrativos das Concorrências   
nºs 001/2015, 002/2015 e 003/2015, análises que comprovem que os recursos orçamentários previstos nos instrumentos de planejamento da PMSP são adequados para fazer frente à execução dos serviços em licitação, com estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes, e comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais. Dessa forma, há infringência ao artigo 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal – Lei Complementar nº 101/00, ao artigo 38, caput, da L.F. nº 8.666/93, e ao artigo 2º do D.M. nº 44.279/03 (subitem 3.6).**(Item 4.3 da Auditoria)**

**5. FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA A ESCOLHA DO CAPITAL SOCIAL MÍNIMO EM DETRIMENTO DO PATRIMONIO LIQUIDO MÍNIMO.**

Não se deve utilizar como base de cálculo para a apuração do capital social mínimo o valor da arrecadação projetada com as tarifas, mas sim sobre os investimentos que serão aplicados na concessão, sob pena de ofensa ao preceito contido no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal (subitem 3.14.3-b). (**Item 4.27 da Auditoria)**

**6. UTILIZAÇÃO NA BASE DE CÁLCULO, PARA APURAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL MÍNIMO, DO VALOR DA ARRECADAÇÃO PROJETADA COM AS TARIFAS AO INVÉS DAS PROJETADAS SOBRE OS INVESTIMENTOS QUE SERÃO APLICADOS NA CONCESSÃO**

Não se deve utilizar como base de cálculo para a apuração do capital social mínimo o valor da arrecadação projetada com as tarifas, mas sim sobre os investimentos que serão aplicados na concessão, sob pena de ofensa ao preceito contido no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal (subitem 3.14.3-b**.) (item 4.26 do Auditoria)**

**7. FALTA DE JUSTIFICATIVA QUANTO A EXCLUSÃO DAS EXIGÊNCIAS DE QUALIFICAÇÃO TECNICA PROFISSIONAL.**

A exclusão das exigências de qualificação técnico-profissional não está devidamente justificada no processo administrativo. Essa redação foi incluída na minuta do Edital que foi submetida à consulta pública, mas retirada na redação final publicada no DOC. Assim, houve infringência ao disposto no artigo 30, §1º, inciso I, da Lei Federal nº 8.666/93 (subitem 3.14.4).**(item 4.28 da Auditoria)**

**8. NECESSIDADE DE EXPLICITAÇÃO NAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS DA OBRIGATORIEDADE DE APRESENTAÇÃO, SEMESTRALMENTE, DAS COMPETENTES CERTIDÕES QUE COMPROVEM SUA REGULARIDADE JUNTO AO INSS, FGTS, FAZENDAS FEDERAL E MUNICIPAL, BEM COMO A CERTIDÃO NEGATIVA DE DÉBITOS TRABALHISTAS – CNDT, PARA A HIPÓTESE DE EM CASO DE SER PERMITIDA A CONTRATAÇÃO DE CONSÓRCIO.**

Caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão apresentar, semestralmente, as competentes certidões que comprovem sua regularidade junto ao INSS, FGTS, Fazendas Federal e Municipal, bem como a Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas - CNDT. Há descumprimento do disposto no artigo 18, inciso II, da Lei Federal nº 8.987/95**.(Item 4.41 da Auditoria)**

**9.** **FALTA DE EXIGÊNCIA DA COMPROVAÇÃO DE REGULARIDADE PERANTE A FAZENDA ESTADUAL**

Com relação à regularidade fiscal, não foi exigido no Edital a comprovação de regularidade perante a Fazenda Estadual, em desacordo com o estabelecido no inciso III do artigo 29 da Lei Federal nº 8.666/93 (subitem 3.14.2).( **item 4.25 da Auditoria)**

**10.** **FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA OS QUANTITATIVOS REFERENTES À DETERMINAÇÃO DA REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO, OPERAÇÃO, LIMPEZA E MANUTENÇÃO DOS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO E ESTAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA.**

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). **(Item 4.46 da Auditoria)**

**11. FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA OS QUANTITATIVOS ESTABELECIDOS PARA OS CONTADORES DE PASSAGEIROS.**

Não há justificativa para o quantitativo estabelecido para os contadores de passageiros. Infringência ao artigo 7º, § 2º, inciso II, da L.F. 8.666/93 (subitem 3.22.3.4).**(Item 4.50 da Auditoria)**

**12.** **FALTA DE ESTUDOS COM AVALIAÇÃO DOS VALORES DE MERCADO PARA EXPLORAÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS ACESSÓRIAS NO ÂMBITO DOS TERMINAIS DE TRANSFERÊNCIA**

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).(**Item 4.47 da Auditoria)**

**13. FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA OS CRITÉRIOS UTILIZADOS NA DEFINIÇÃO DOS PREÇOS ENVOLVIDOS NA PESQUISA DE PREÇOS.**

As pesquisas de preços feitas para os equipamentos embarcados não refletem fidedignamente a realidade das contratações. Não há justificativa para os critérios utilizados na definição dos preços envolvidos na pesquisa de preços. Infringência ao artigo 7º, § 2º, inciso II, da L.F. nº 8.666/93, c/c com o artigo 2º, inciso VI, do D.M. nº 44.279/03 (subitens “3.22.3.3.1” e “3.22.3.3.2”). **(Item 4.49 da Auditoria)**

**14. PROBLEMAS PESQUISA DE PREÇOS REALIZADA PARA OS DATACENTERS**

A pesquisa de preços realizada para os Datacenters apresentou problemas que dificultam a apuração e prejudicaram a transparência dos preços ofertados. Infringência ao artigo 7º, § 2º, inciso II, da L.F. nº 8.666/93, c/c com o artigo 2º, inciso VI, do D.M. nº 44.279/03 (subitem 3.22.5.1). (**Item 4.51 da Auditoria).**

**15. FALTA DE JUSTIFICATIVA DA ALTERAÇÃO DO PERCENTUAL SOBRE O VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO DE 1% PARA 0,66%.**

As razões constantes do processo administrativo não são suficientes para justificar a alteração do percentual sobre o valor da garantia do contrato de 1% para 0,66% (subitem 3.16). (**Item 4.29 da Auditoria).**

**16. FALTA DE JUSTIFICATIVA QUANTO AO PRAZO ESTIPULADO DE 20 ANOS PARA A CONCESSÃO EM RELAÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO - TIR DE 9,85%, ADOTADA.**

Considerando a adoção de uma TIR de 9,85%, como a adotada no presente caso, o prazo estipulado da concessão (20 anos), encontra-se demasiadamente alto, tendo em vista que as simulações do estudo de viabilidade para os prazos de 15 e 10 anos não justificam a escolha pelo maior deles, estando assim em infringência ao artigo 11 da Lei Municipal nº 13.241/01 (subitem 3.4.2.2). **(Item4.2 da Auditoria)**

**17. DIVERGÊNCIA METODOLÓGICA NO ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICA**

O WACC calculado no estudo de viabilidade econômica se deu em termos nominais, enquanto que a TIR do fluxo de caixa se deu em termos reais, resultando em divergência metodológica, em prejuízo à aderência dos fluxos de caixa à taxa mínima de atratividade proposta, em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.987/95. (subitem 3.20.5). **(Item4.4. da Auditoria)**

**18. NECESSIDADE DE SE ADEQUAR A METODOLOGIA DO WACC DO ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICA CONSIDERANDO OS EFEITOS INFLACIONÁRIOS DOS MERCADOS DE REFERÊNCIA**

A SMT deverá adequar a metodologia do WACC do estudo de viabilidade econômica constante do Anexo 10.3, considerando os efeitos inflacionários dos mercados de referência, a fim de utilizá-lo como parâmetro para elaboração dos fluxos de caixa reais, em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.20.5). **(Item 4.5 da Auditoria)**

**19. APURADA DIFERENÇA DE APROXIMADAMENTE R$ 3,76 BILHÕES NO VALOR TOTAL DOS CONTRATOS AO LONGO DE 20 ANOS, EQUIVALENTE A APROXIMADAMENTE R$ 2,08 BILHÕES A VALOR PRESENTE, AO SE APLICAR A TAXA INTERNA DE RETORNO (TIR) AOS FLUXO DE CAIXA**

Ao aplicar a Taxa Interna de Retorno (TIR) de 6,44% a.a. em termos reais aos fluxos de caixa, apuramos uma diferença de aproximadamente R$ 3,76 bilhões no valor total dos contratos ao longo de 20 anos, equivalente a aproximadamente   
R$ 2,08 bilhões a valor presente, descontados à taxa de 6,44% a.a. em termos reais, em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.987/95. **(Item4.6 da Auditoria)**

**20. DIFERENÇA DE CERCA DE R$ 5,2 MILHÕES/ANO ABAIXO DOS VALORES INICIALMENTE APRESENTADOS À TIR DE 9,85% A.A, QUANDO DESCONTANDO- O A UMA TIR DE 6,44%, NO FLUXO DE CAIXA DOS INVESTIMENTOS NO SMGO.**

Quanto ao fluxo de caixa dos investimentos no SMGO, descontando-o a uma TIR de 6,44% a.a. em termos reais, obtivemos uma receita bruta de aproximadamente R$ 19 milhões/ano para amortização destes investimentos, cerca de R$ 5,2 milhões/ano abaixo dos valores inicialmente apresentados à TIR de 9,85% a.a, em infringência ao artigo 6º, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 8.987/95.(subitem 3.20.6). **(Item 4.7 da Auditoria)**

**21. PADRÕES TÉCNICOS VEICULARES:** **RISCO À PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ADEQUADO, SEJA PELA GENERALIDADE QUANTO ÀS DESCONFORMIDADES QUE SERÃO ADMITIDAS, SEJA PELOS RISCOS E DANOS À BOA EXECUÇÃO DO SERVIÇO QUE PODEM OCORRER, SEJA PELO LONGO PRAZO QUE É PERMITIDO PARA SUA REGULARIZAÇÃO.**

A permissão para que os veículos apresentados para início da operação estejam fora dos padrões técnicos veiculares põe em risco a prestação do serviço adequado, seja pela generalidade quanto às desconformidades que serão admitidas, seja pelos riscos e danos à boa execução do serviço que podem ocorrer, seja pelo longo prazo que é permitido para sua regularização, em infringência ao disposto no artigo 6º caput, artigo 7º, inciso I, artigo 29, inciso VII, e artigo 31, inciso I, todos da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.12.3). **(Item 4.9 da Auditoria)**

**22. FALTA DE PREVISÃO** **DE CRITÉRIOS DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO IMEDIATAMENTE OU NA OPORTUNIDADE DA REVISÃO ORDINÁRIA QUADRIENAL.**

Apesar de haver previsão de critérios de reprogramação da oferta frente à demanda realizada, não foram previstos critérios de reequilíbrio econômico-financeiro imediatamente ou na oportunidade da revisão ordinária quadrienal, em infringência ao artigo 10 da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.12.5.1). **.(Item 4.10 da Auditoria)**

**23. A METODOLOGIA DE REMUNERAÇÃO ADOTADA NÃO INCENTIVA A REDUÇÃO DE CUSTOS OPERACIONAIS DO SISTEMA EM BENEFÍCIO AOS USUÁRIOS DO SISTEMA.**

A metodologia de remuneração adotada não incentiva, diretamente, a redução de custos operacionais do sistema em benefício aos usuários do sistema. Portanto, houve infringência ao artigo 28, da L.M. nº 13.241/01 e o artigo 29, inciso X, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.12.6.2). (**Item 4.11 da Auditoria)**

**24**. **DESEQUILÍBRIOS ECONÔMICO-FINANCEIROS DOS CONTRATOS, TENDO EM VISTA QUE A REMUNERAÇÃO PAGA AOS OPERADORES É COMPOSTA, EM SUA MAIORIA, POR CUSTOS FIXOS E VARIÁVEIS ASSOCIADOS A CADA TECNOLOGIA VEICULAR.**

A permissão para o início da operação com composição de frota distinta da prevista no Anexo 3.1 (tabela 14), mesmo atendendo aos parâmetros funcionais, leva a desequilíbrios econômico-financeiros dos contratos, tendo em vista que a remuneração paga aos operadores é composta, em sua maioria, por custos fixos e variáveis associados a cada tecnologia veicular, em infringência ao artigo 10, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.1). **(Item 4.12 da Auditoria)**

**25. DESCARACTERIZAÇÃO DAS ATRIBUIÇÕES DO PODER CONCEDENTE FRENTE PERMISSÃO DE SUA ACEITAÇÃO TÁCITA DO PEDIDO DE ALTERAÇÃO DE LINHA POR PARTE DAS CONCESSIONÁRIAS.**

A permissão para que o pedido de alteração de linha por parte das Concessionárias com a aceitação tácita do Poder Concedente descaracteriza uma de suas atribuições, com risco à prestação do serviço adequado, em infringência ao artigo 6º da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.3). **(Item 4.13 da Auditoria)**

**26. NECESSIDADE DE PREVISÃO DE TRANSPARÊNCIA E PUBLICIDADE DOS PROCEDIMENTOS REFERENTES AOS PEDIDOS DE ALTERAÇÃO DE LINHAS.**

São elementos imprescindíveis aos pedidos de alteração de linhas: quem pode propor a alteração, quais os critérios para a sua aprovação, quem deve ser consultado para emitir opinião e, principalmente, a quem cabe a decisão. Tendo em vista o conflito de interesses entre operadores, usuários e Poder Concedente, há necessidade de previsão quanto à transparência e à publicidade do procedimento, em infringência ao artigo 23, inciso V, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.19.3). **(Item 4.14 da Auditoria)**

**27. INADEQUAÇÃO DOS CUSTOS OPERACIONAIS DA REDE DE REFERÊNCIA PROPOSTA IMPLICARÁ EM PAGAMENTOS SUPERESTIMADOS E IMPACTARÁ A MODICIDADE DA TARIFA.**

A inadequação dos custos operacionais da Rede de Referência proposta implica em pagamentos superestimados e impactará a modicidade da tarifa em ofensa ao artigo 3º, inciso III, da L.M. nº 13.241/01 (subitem 3.21.1.6).. (**Item 4.15 da Auditoria)**

**28.** **O AUMENTO DA FROTA OPERACIONAL EQUIVALENTE, ACIMA DA FROTA EQUIVALENTE INICIALMENTE PREVISTA, ATUA COMO MULTIPLICADOR DA DEMANDA REALIZADA, INCENTIVANDO OS OPERADORES A AUMENTAREM O INVESTIMENTO EM FROTA, SEM CONTRAPARTIDA A AUMENTOS DE DEMANDA, TENDO EM VISTA NÃO HAVER MECANISMOS QUE O IMPEÇAM DE OCORRER, PODENDO ELEVAR OS CUSTOS DO SISTEMA**

O aumento da frota operacional equivalente, acima da frota equivalente inicialmente prevista, atua como multiplicador da demanda realizada, incentivando os operadores a aumentarem o investimento em frota, sem contrapartida a aumentos de demanda, tendo em vista não haver mecanismos que o impeçam de ocorrer, podendo elevar os custos do sistema, em infringência ao artigo 6º da Lei Federal 8.987/95 (subitem 3.21.2).**(Item 4.16 da Auditoria)**

**29. TENDO EM VISTA HAVER UM CRONOGRAMA COM ÍNDICE DE REDUÇÃO ANUAL DA EMISSÃO DE POLUENTES NA MINUTA DE CONTRATO, HÁ FALTA DE CRITÉRIOS CLAROS PARA REVISÃO TARIFÁRIA DECORRENTE DOS GANHOS DA REDUÇÃO DE EMISSÕES DE GASES DO EFEITO ESTUFA, BEM COMO NÃO TRAZ OS CRITÉRIOS E PARÂMETROS OBJETIVOS PARA SUA APLICAÇÃO.**

A parcela de variação de custo com a implantação de combustíveis não fósseis (FOS) na fórmula de remuneração do início da operação não prevê critérios claros para revisão tarifária decorrente dos ganhos da redução de emissões de gases do efeito estufa, bem como não traz os critérios e parâmetros objetivos para sua aplicação, tendo em vista haver cronograma com índice de redução anual da emissão de poluentes na Minuta de Contrato, em infringência ao artigo 23, inciso IV, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.21.2). **(Item 4.17 da Auditoria)**

**30. NECESSIDADE DE EXCLUSÃO DOS ITENS OS ITENS 1.1.4 A 1.1.6 DO EDITAL, QUE SERÃO OBJETO DE CONCESSÃO PRÓPRIA, CONFORME DEFINIDO NO PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO.**

Os itens 1.1.4 a 1.1.6 do Edital devem ser excluídos da presente licitação, pois serão objeto de concessão própria, conforme definido no Programa de Desestatização (subitem 3.12-a).  **(Item 4.18 da Auditoria)**

**31.** **NECESSIDADE DE EXCLUSÃO DO ITEM 1.7 DO EDITAL: DEVE SER EXCLUÍDO DA PRESENTE LICITAÇÃO, POIS AS ATIVIDADES QUE ENVOLVEM PLANEJAMENTO, OPERAÇÃO, REGULAÇÃO E MONITORAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS SÃO DE RESPONSABILIDADE DA SPTRANS** **E NÃO DEVEM SER DELEGADOS ÀS CONCESSIONÁRIAS.**

O item 1.7 do Edital deve ser excluído da presente licitação, pois as atividades que envolvem planejamento, operação, regulação e monitoramento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros são de responsabilidade da SPTrans e não devem ser delegados às concessionárias, tendo em vista o disposto no artigo 29 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (subitem 3.12-b). (**Item 4.19 da Auditoria)**

**32.** **TRANSFERÊNCIA DO RISCO ORIGINARIAMENTE ATRIBUÍDO AOS CONCESSIONÁRIOS PARA O PODER PÚBLICO DEVIDO À PREVISÃO DE CLÁUSULA CONTRATUAL COM HIPÓTESES DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO A QUALQUER TEMPO.**

A previsão de cláusula contratual com hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro a qualquer momento transfere um risco originariamente atribuído aos Concessionários para o Poder Público, em infringência ao artigo 2º, Inciso II e artigo 9º, ambos da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.23). **(Item 4.20 da Auditoria)**

**33. FALTAM ELEMENTOS ESCLARECEDORES E CRITÉRIOS QUE NORTEARÃO OS PROCEDIMENTOS QUE SERÃO ADOTADOS NA REVISÃO QUADRIENAL DE REMUNERAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS.**

Faltam elementos esclarecedores e critérios que nortearão os procedimentos que serão adotados na revisão quadrienal de remuneração das concessionárias, em infringência ao artigo 23, inciso IV, da Lei Federal nº 8.987/95 (subitem 3.24). (**Item 4.21 da Auditoria)**

**34. A DESISTÊNCIA PREVISTA NO ITEM 5.2.3 DO EDITAL, APÓS A DIVULGAÇÃO DOS PREÇOS DAS PROPOSTAS, CONSISTE NA VIOLAÇÃO DO PRINCÍPIO DA PROPOSTA MAIS VANTAJOSA.**

A desistência prevista no item 5.2.3 do Edital, após a divulgação dos preços das propostas, consiste na violação do princípio da proposta mais vantajosa, prevista no artigo 10 da Lei Municipal nº 13.241/2001 (subitem 3.13).  **(Item 4.24 da Auditoria)**

**35. FALTA DA PREVISÃO DE APLICAÇÃO DE MULTAS CONTRATUAIS EM RELAÇÃO AO DESCUMPRIMENTO DE VIAGENS E À APRESENTAÇÃO LEGAL PARA O FUNCIONAMENTO DA GARAGEM.**

Não há previsão de aplicação de multas contratuais em relação ao descumprimento de viagens e à apresentação legal para o funcionamento da garagem, infringindo o disposto no artigo 23, inciso VIII da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.4-a). **(Item 4.30 da Auditoria)**

**36. NECESSIDADE DE QUE O EDITAL E A MINUTA DE CONTRATO EXPLICITEM OS PROCEDIMENTOS PARA A REALIZAÇÃO DA MEDIAÇÃO PREVISTA NA CLÁUSULA VIGÉSIMA DA MINUTA DE CONTRATO, OS REQUISITOS PARA COMPOSIÇÃO DO COMITÊ E AS HIPÓTESES EM QUE ESSA SOLUÇÃO SERÁ ADOTADA.**

É preciso que o edital e a minuta de contrato explicitem os procedimentos para a realização da mediação prevista na Cláusula Vigésima da Minuta de Contrato, os requisitos para composição do comitê e as hipóteses em que essa solução será adotada, tendo em vista que o objeto somente poderá incidir sobre direitos (subitem 3.19.14). **(Item 4.31 da Auditoria)**

**37. DESCOMPASSO NA FORMA DE EXECUÇÃO CONTRATUAL EM RELAÇÃO AOS PARÂMETROS ADOTADOS PARA FINS DE REMUNERAÇÃO.**

Enquanto na modelagem econômica os veículos findam sua vida útil ao final do 10º ano, ocorre o permissivo para operação do veículo por mais um ano, caracterizando descompasso na forma de execução contratual (modo, forma e condições de prestação do serviço) em relação aos parâmetros adotados para fins de remuneração. Há descumprimento do disposto no artigo 18, inciso II, e no artigo 23, inciso II, ambos da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.12). **(Item 4.32 da Auditoria)**

**38. O OBJETO CARECE DE ASPECTOS IMPRESCINDÍVEIS DE DETALHAMENTO, PARA A SUA ADEQUADA EXECUÇÃO.**

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). **(Item 4.33 da Auditoria)**

**39.** **O OBJETO RELATIVO À ADMINISTRAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, VIGILÂNCIA E CONSERVAÇÃO DOS TERMINAIS NÃO ESTÁ PERFEITAMENTE DELIMITADO.**

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). **(Item 4.34 da Auditoria)**

**40. OS ÍNDICES CONTÁBEIS ADOTADOS PARA QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA NÃO ASSEGURAM A ADEQUADA DEMONSTRAÇÃO DA CAPACIDADE FINANCEIRA DO LICITANTE.**

Os índices contábeis adotados para qualificação econômico-financeira não asseguram a adequada demonstração da capacidade financeira do licitante com vistas aos compromissos que terá que assumir caso lhe seja adjudicado o contrato, com infringência ao § 1º, artigo 31, da L.F. nº 8.666/93, e ao artigo 18, inciso V, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.14.3-a).. **(Item 4.35 da Auditoria)**

**41. EXIGÊNCIA PELO PODER CONCEDENTE DE QUE AS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS DA SPE SEJAM ACOMPANHADAS POR NOTAS EXPLICATIVAS ADEQUADAS ÀS NECESSIDADES DE ENTENDIMENTO DOS DIVERSOS INTERESSADOS, COM REVISÃO POR AUDITORES INDEPENDENTES CUJOS TRABALHOS DEVEM OBEDECER ÀS NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE EDITADAS PELO CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE E NECESSARIAMENTE REGISTRADOS NA COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS (CVM**).

O Poder Concedente deve exigir que as demonstrações contábeis da SPE sejam acompanhadas por notas explicativas adequadas às necessidades de entendimento dos diversos interessados, com revisão por auditores independentes cujos trabalhos devem obedecer às Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade e necessariamente registrados na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Dessa forma, há infringência ao artigo 23, inciso XIII, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.18.1). **(Item 4.36 da Auditoria)**

**42. EXIGÊNCIA DE PUBLICAÇÃO DE DEMONSTRAÇÕES CONTABEIS PELA SPE EM OBEDIENCIA ÀS NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE EDITADAS PELO CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE.**

Deve ser exigida a publicação das demonstrações contábeis da SPE, acompanhadas das respectivas notas explicativas, elaboradas em conformidade com as Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade. Há infringência ao artigo 23, inciso XIV, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.18.2).  **(Item 4.37 da Auditoria)**

**43. NECESSIDADE DE DEFINIÇÃO DAS PENALIDADES CONTRATUAIS A QUE SE SUJEITA A SPE E SUA FORMA DE APLICAÇÃO.**

Não estão claramente definidas as penalidades contratuais a que se sujeita a SPE e sua forma de aplicação, contrariando o inciso VIII, artigo 23, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.18.4). **(Item 4.38 da Auditoria)**

**44. NECESSIDADE DE DEFINIÇÃO DO DESTINO QUANTO AOS** **PAGAMENTOS DOS SERVIÇOS, OBJETO DA MINUTA DE CONTRATO ENTRE O PODER CONCEDENTE E A SPE.**

Não resta claramente definido se os pagamentos dos serviços, objeto da Minuta de Contrato entre o Poder Concedente e a SPE (Anexo VIII-8D), serão realizados diretamente a esta. Infringência ao artigo 13, inciso III, da L.M. nº 13.241/01 (subitem 3.18.5).  **(Item 4.39 da Auditoria)**

**45. FALTA DE INDICAÇÃO DA DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA PARA A REMUNERAÇÃO DO ATENDE (SERVIÇO DE ATENDIMENTO ESPECIAL) NA MINUTA DE CONTRATO DA CONCORRÊNCIA N° 003/2015 (GRUPO LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO).**

Na minuta de contrato da Concorrência nº 003/2015 (Grupo Local de Distribuição) não há indicação da dotação orçamentária para a remuneração do Atende (Serviço de Atendimento Especial). Infringência ao artigo 55, inciso V, da L.F. nº 8.666/93 (subitem 3.19.5). **(Item 4.40 da Auditoria)**

**46. EXIGÊNCIA DE PUBLICAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS DAS CONCESSIONÁRIAS, ACOMPANHADAS DAS RESPECTIVAS NOTAS EXPLICATIVAS, ELABORADAS EM CONFORMIDADE COM AS NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE EDITADAS PELO CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE. ALÉM DISSO, CASO VENHA A SER PERMITIDA CONTRATAÇÃO COM CONSÓRCIO, DEVE SER EXPLICITADO NAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS QUE TODOS OS SEUS INTEGRANTES DEVERÃO CUMPRIR TAL EXIGÊNCIA.**

O Poder Concedente deve exigir que as demonstrações contábeis das concessionárias sejam acompanhadas por notas explicativas adequadas às necessidades de entendimento dos diversos interessados, com revisão por auditores independentes cujos trabalhos devem obedecer às Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC) e necessariamente registrados na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Além disso, caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão cumprir tais exigências. Dessa forma, há infringência ao artigo 23, inciso XIII, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.7). **(Item 4.42 da Auditoria)**

**47.** **EXIGÊNCIA DE DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ACOMPANHADAS POR NOTAS EXPLICATIVAS, EM CONFORMIDADE COM AS NORMAS BRASILEIRAS DE CONTABILIDADE EDITADAS PELO CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE E NECESSARIAMENTE REGISTRADOS NA COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS (CVM**)

Deve ser exigida a publicação das demonstrações contábeis das concessionárias, acompanhadas das respectivas notas explicativas, elaboradas em conformidade com as Normas Brasileiras de Contabilidade editadas pelo Conselho Federal de Contabilidade. Além disso, caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão cumprir tal exigência. Há infringência ao artigo 23, inciso XIV, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.8).  **(Item 4.43 da Auditoria)**

**48**. **CASO VENHA A SER PERMITIDA CONTRATAÇÃO COM CONSÓRCIO, DEVE SER EXPLICITADO NAS CLÁUSULAS CONTRATUAIS QUE TODOS OS SEUS INTEGRANTES DEVERÃO ATENDER AOS DEVERES ESTIPULADOS NOS SUBITENS 4.1.3.2 (QUANTIDADE DE FUNCIONÁRIOS, FUNÇÃO SALÁRIO ETC.), 4.16 (CADASTRO DA TRIPULAÇÃO) E 4.1.32 (COMPROVAÇÃO DE VÍNCULO) DAS MINUTAS DE CONTRATO, RELATIVOS À QUANTIDADE DE FUNCIONÁRIOS. ALÉM DISSO, A ADMINISTRAÇÃO DEVE EXIGIR QUE A CONCESSIONÁRIA ENTREGUE AS INFORMAÇÕES DERIVADAS DO SISTEMA EMPRESA DE RECOLHIMENTO DO FGTS E INFORMAÇÕES À PREVIDÊNCIA SOCIAL (SEFIP) E DA GUIA DE RECOLHIMENTO DE FGTS E DE INFORMAÇÕES À PREVIDÊNCIA SOCIAL (GFIP).**

Caso venha a ser permitida contratação com Consórcio, deve ser explicitado nas cláusulas contratuais que todos os seus integrantes deverão atender aos deveres estipulados nos subitens 4.1.3.2 (quantidade de funcionários, função salário etc.), 4.16 (cadastro da tripulação) e 4.1.32 (comprovação de vínculo) das Minutas de Contrato, relativos à quantidade de funcionários. Além disso, a Administração deve exigir que a concessionária entregue as informações derivadas do Sistema Empresa de Recolhimento do FGTS e Informações à Previdência Social (SEFIP) e da Guia de Recolhimento de FGTS e de Informações à Previdência Social (GFIP). Há descumprimento do disposto no artigo 18, inciso II, da L.F. nº 8.987/95 (subitem 3.19.10).  **(Item 4.44 da Auditoria)**

**49. NECESSIDADE DA MINUTA DO CONTRATO EXLICITAR A FORMA E CONDIÇÕES DE PAGAMENTO.**

A forma e condições de pagamento devem estar explicitadas na Minuta de Contrato – Anexo VIII-8A (Serviços de transporte público coletivo de passageiros). Portanto, há Infringência ao artigo 13, inciso III, da L.M. nº 13.241/01 (subitem 3.19.13). **(Item 4.45 da Auditoria)**

**50. NECESSIDADE DE DEFINIÇÕES NO PROCESSO DE APURAÇÃO DO SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO (SMD), RELATIVAS À PERIODICIDADE E CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO.**

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). **(Item 4.48 da Auditoria)**

**51. FALTA DE DESPACHO DE AUTORIZAÇÃO PARA RETOMADA DO CERTAME, APÓS O PERÍODO DE SUSPENSÃO.**

Não consta do processo administrativo despacho de autorização para retomada do certame, após o período de suspensão, em infringência ao artigo 38 da Lei Federal nº 8.666/93 (item 3.7). **(Item 4.23 da Auditoria)**

**IMPROPRIEDADES**

**52. O EDITAL NÃO ESTABELECE REGRA PARA SOLUCIONAR A POSSIBILIDADE DE MAIS DE UMA LICITANTE INDICAR O MESMO IMÓVEL.**

O Edital não estabelece regra para solucionar a possibilidade de mais de uma licitante indicar o mesmo imóvel dentre aqueles constantes do Anexo V (subitem 3.9.4.2), caso seja contratada (subitem 3.12.4). **(Item 4.67 da Auditoria)**

**53. POSSIBILIDADE DE COMPROVAÇÃO DA INSCRIÇÃO NO CADASTRO DE CONTRIBUINTES ESTADUAL, CONFORME REDAÇÃO CONTIDA NO INCISO II DO ARTIGO 29 DA LEI FEDERAL N° 8.999/93 E ARTIGO 37, INCISO II, DO DECRETO MUNICIPAL N°44.279/2003.**

No subitem 10.4.2 do Edital a possibilidade de comprovação da Inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual, conforme redação contida no inciso II do artigo 29 da Lei Federal nº 8.666/93 e artigo 37, inciso II, do Decreto Municipal nº 44.279/2003. (subitem 3.14.2). **(Item 4.69 da Auditoria)**

**54. A TJLP UTILIZADA NO CUSTO DE CAPITAL DE TERCEIROS DEVE SER OBTIDA A PARTIR DA MÉDIA HISTÓRICA DOS ÍNDICES DISPONIBILIZADOS PELO BNDES, A EXEMPLO DA ESTIMATIVA FEITA PARA OS COMPONENTES DO CUSTO DE CAPITAL PRÓPRIO.**

A TJLP utilizada no Custo de Capital de Terceiros deve ser obtida a partir da média histórica dos índices disponibilizados pelo BNDES, a exemplo da estimativa feita para os componentes do Custo de Capital Próprio (subitem 3.20.4). **(Item 4.52 da Auditoria)**

**55. FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA UTILIZAÇÃO, NO CÁLCULO DO VALOR DA PARCELA P1 (R$ 42,96/VEÍCULO/HORA), DE UM FATOR EQUIVALENTE A 2,89, MUITO ACIMA DOS VALORES APURADOS EM DEMAIS CAPITAIS BRASILEIRAS.**

Consideramos não justificado o cálculo do valor da Parcela P1   
(R$ 42,96/veículo/hora), tendo em vista que nesse cálculo está sendo considerado um fator de utilização não justificado equivalente a 2,89, muito acima dos valores apurados em demais capitais brasileiras, conforme apontado pela Ernst & Young através de pesquisa de mercado e acima do valor de 2,73 utilizado nos Editais de 2015 (subitem 3.21.1.1). **(Item 4.53 da Auditoria)**

**56.** **FALTA DE** **EXIGÊNCIA DA TABELA DE SERVIÇOS, POR PARTE DO PODER CONCEDENTE, A QUAL REPRESENTA DOCUMENTO IMPRESCINDÍVEL AO CONHECIMENTO EFETIVO DO FATOR DE UTILIZAÇÃO DE PESSOAL OPERACIONAL, BEM COMO DA FROTA EFETIVA.**

Tendo em vista os custos com pessoal serem expressivos na operação do Sistema de Transporte, torna-se necessária a exigência, por parte do Poder Concedente, da tabela de serviços, a qual representa documento imprescindível ao conhecimento efetivo do fator de utilização de pessoal operacional, bem como da frota efetiva, permitindo minimizar a assimetria de informações nos serviços de transporte municipal (subitem 3.21.1.1).  **(Item 4.54 da Auditoria)**

**57.** **AS ALTERAÇÕES NAS VARIÁVEIS FDF, ICVR E AVALIAÇÃO DO IQT DEDUZEM VALORES INSIGNIFICANTES NA REMUNERAÇÃO FINAL DO OPERADOR.**

As alterações nas variáveis FDF, ICVr e Avaliação do IQT deduzem valores insignificantes na remuneração final do operador (subitem 3.12.6.1) **(Item 4.55 da Auditoria)**

**58.** **A EQUAÇÃO REMUNERATÓRIA PROPOSTA NO ANEXO 4.5 PROPICIA DEDUÇÕES IRRELEVANTES NA REMUNERAÇÃO MENSAL A SER PAGA.**

Em comparação ao padrão de operação das empresas atuais, a equação remuneratória proposta no Anexo 4.5 propicia deduções irrelevantes na remuneração mensal a ser paga, através do controle de frota, demanda, viagens realizadas e outros indicadores de qualidade (subitem 3.12.6.1). **(Item 4.56 da Auditoria)**

**59.** **NO CENÁRIO EM QUE HÁ ATRIBUIÇÃO DE NOTA MÁXIMA PARA O ÍNDICE DE QUALIDADE (IQ), O ÍNDICE DE DESEMPENHO (ID) PERDE SEU EFEITO, SOBRETUDO QUANTO AO FATOR DE DISPONIBILIDADE DE FROTA, TENDO EM VISTA QUE AMBOS SE ANULAM E DEIXAM DE IMPACTAR A REMUNERAÇÃO FINAL DOS OPERADORES.**

No cenário em que há atribuição de nota máxima para o Índice de Qualidade (IQ), o Índice de Desempenho (ID) perde seu efeito, sobretudo quanto ao Fator de Disponibilidade de Frota, tendo em vista que ambos se anulam e deixam de impactar a remuneração final dos operadores (subitem 3.12.6.1). **(Item 4.57 da Auditoria)**

**60. FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA O ÍNDICE DE CONSUMO DE PEÇAS E ACESSÓRIOS.**

Consideramos que o índice de consumo de peças e acessórios não está justificado, tendo em vista ser incorreta a metodologia que dá tratamento de custo fixo a item que possui comportamento variável em função da idade do veículo (subitem 3.21.1.4). **(Item 4.58 da Auditoria)**

**61. FALTA DE DISCRIMINAÇÃO DA CLASSIFICAÇÃO QUANTO AO SIGILO E AO GRAU DE ACESSO AOS DADOS DO SMGO.**

O edital é omisso quanto à categorização, à classificação quanto ao sigilo e ao grau de acesso aos dados do SMGO. É necessário que se discriminem essas informações com o grau de acesso dos diferentes públicos envolvidos no transporte público de passageiros, indicando, ainda, qual a extensão em que as diversas categorias de dados estarão disponíveis no formato de Dados Abertos (subitem 3.22.2.1). **(Item 4.59 da Auditoria)**

**62. NÃO SE VISLUMBRA RAZÃO PARA REQUERER ATESTADO DE CAPACIDADE TÉCNICA.**

Uma vez que o sistema atenda aos requisitos de teste na simulação de dados e quantitativos similares aos de uma situação real não se vislumbra razão para requerer atestado de capacidade técnica. Portanto, não resta justificado o quantitativo mínimo de 2.000 veículos para o Atestado de Capacidade Técnica (subitem 3.22.2.4). **(Item 4.60 da Auditoria)**

**63. FALTA DE JUSTIFICATIVA PARA A ESCOLHA DA FRANQUIA DE 400 MB DE TRÁFEGO MENSAL PARA CADA SIM CARD, COMPARTILHADO ENTRE TODOS OS ACESSOS,** **DIANTE DA POSSIBILIDADE DE SE EXIGIR A CONTRATAÇÃO DE FRANQUIAS SEM LIMITE DE CONSUMO E DE VELOCIDADE DE TRÁFEGO.**

A franquia de 400 MB de tráfego mensal para cada SIM card, compartilhado entre todos os acessos, deve ser insuficiente para o volume de uso esperado para ambos os pontos de comunicação. Faltou justificar essa escolha, diante da possibilidade de se exigir a contratação de franquias sem limite de consumo e de velocidade de tráfego (subitem 3.22.4.1). **(Item 4.61 da Auditoria)**

**64. NÃO FORAM ENVIADOS PELA ORIGEM DOCUMENTOS SOLICITADOS, RESULTANDO EM PREJUÍZO À AUDITORIA.**

Apesar de 02 reuniões para esclarecimentos quanto às informações requisitadas pela auditoria, a SPTrans, na figura do seu superintendente de planejamento de transporte e especificação dos serviços, até o fechamento deste relatório, a requisição não foi atendida integralmente, resultando em prejuízo à auditoria decorrente do não envio da documentação solicitada (subitem 3.12.1). **(Item 4.62 da Auditoria)**

**65**. **ACRÉSCIMO NA EXTENSÃO DA VIAGEM PARA UM MESMO TP/TS, CORRESPONDENTE A 44.328 KM MENSALMENTE E COM ADIÇÃO DE MAIS UMA BALDEAÇÃO, EM 5 (CINCO) DAS 12(DOZE) LINHAS**

De 12 linhas analisadas, 05 delas (975A-10, 917M-10, 118C-10, 478P-10 e 118C-10) apresentam acréscimo na extensão da viagem para um mesmo TP/TS correspondente a 44.328 km mensalmente e com adição de mais uma baldeação, em oposição ao conceito de efetividade na racionalização do Sistema de Transporte Público (subitem 3.12.1). **(Item 4.63 da Auditoria)**

**66. SUGESTÃO DE LINHAS, OU TRECHOS DE LINHAS, COBRINDO AS LINHAS A SEREM SUPRIMIDAS QUE DISTAM MAIS DE 500M ENTRE ELAS.**

Há soluções apresentadas pela SPTrans que sugerem linhas ou trechos de linhas cobrindo as linhas a serem suprimidas que distam mais de 500m entre elas (subitem 3.12.1). **(Item 4.64 da Auditoria)**

**67. FALTA DE EXIGÊNCIA DA REGRA DE CONSTITUIÇÃO DA SPE PARA TODOS OS LICITANTES VENCEDORES, PRINCIPALMENTE SE FOR UM CONSÓRCIO.**

Não é exigida regra de constituição da SPE para todos os licitantes vencedores, principalmente se for um Consórcio (subitem 3.12). **(Item 4.66 da Auditoria)**

**68. FALTA DE PREVISÃO PARA O INÍCIO DOS SERVIÇOS RELACIONADOS AO SISTEMA DE MONITORA MENTO E GESTÃO OPERACIONAL.**

Não há previsão contratual para o início dos serviços relacionados ao Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional, a partir da emissão das respectivas ordens de serviço (subitem 3.18.3). **(Item 4.65 da Auditoria)**

**69. FALTA DE EXIGÊNCIA CERTIFICAÇÃO DE TESTES DE SEGURANÇA WEB POR LABORATÓRIO OU INSTITUTO CREDENCIADO PELA SPTRANS OU LAUDO EMITIDO POR EMPRESA ESPECIALIZADA QUE ATESTE A SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO DA SOLUÇÃO.**

O Edital não exige certificação de Testes de Segurança Web por Laboratório ou Instituto credenciado pela SPTrans ou laudo emitido por empresa especializada que ateste a segurança da informação da solução (Subitem 3.22.2.5). **(Item 4.68 da Auditoria)**

**70. FALTA DE JUSTIFICATICA, POR PARTE DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE - SMT, DOS ÍNDICES DE CONSUMO DOS VEÍCULOS ADOTADOS COMO REFERÊNCIA NA MODELAGEM DOS CUSTOS VARIÁVEIS DO SISTEMA DE TRANSPORTE.**

Tendo em vista que quaisquer variações ou distorções nos índices adotados causam relevantes reflexos financeiros no custo total do sistema, entendemos não haver justificativa, por parte da SMT, dos índices de consumo dos veículos adotados como referência na modelagem dos custos variáveis do Sistema de Transporte (subitem 3.21.1.3). **(Item 4.70 da Auditoria)**

Ao ensejo, renovo protestos de apreço e distinta consideração.

**EDSON SIMÕES**

**Conselheiro**

Ao Excelentíssimo Senhor

**JOÃO OCTAVIANO MACHADO NETO**

SECRETÁRIO MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Rua Barão de Itapetininga, 18 – 12º andar

Centro

1. ***Condicionado*** *à indicação na remuneração das concessionárias de indicadores objetivos de qualidade dos serviços de operação, com exceção do cumprimento da demanda e do fator de disponibilidade de frota, de forma que fique claro que os resultados da avaliação dos serviços, tratada no Anexo 4.4, terão algum reflexo na remuneração das concessionárias ou se serão objeto de penalidade contratual.* [↑](#footnote-ref-1)
2. ***Condicionado*** *à inclusão de critérios que permitam que seja efetivamente aferida a qualificação técnica da proponente. A comprovação da capacidade técnica específica da empresa deverá ser feita por meio de atestados de sua experiência anterior, medida pelo histórico de suas atuações em outros contratos, e pela existência de aparelhamento e pessoal adequados para a execução do objeto da licitação. A comprovação da capacitação técnico-profissional será decorrente de a licitante possuir em seu quadro permanente pessoal de nível superior ou outro devidamente reconhecido pela entidade competente, detentor de atestado de responsabilidade técnica por execução de obra ou serviço de características semelhantes.* [↑](#footnote-ref-2)
3. ***Condicionado à*** *elaboração de contrato nos termos indicados pela SFC, de maneira que sejam definidos direitos e obrigações precisos, indicando forma, constituição e características da Pessoa Jurídica, especialmente quanto ao patrimônio e responsabilidade dos sócios, mais ainda quanto a empregados e bens vinculados ao serviço.* [↑](#footnote-ref-3)
4. ***Condicionado à*** *eliminação das dúvidas e de insegurança jurídica, com a menção expressa de que “o Poder Público vai garantir as garagens para as licitantes que não as tenham”, e, também, mediante a indicação expressa da redação do artigo 9º do Decreto Municipal nº 56.232/2015.* [↑](#footnote-ref-4)
5. ***Condicionado à apresentação*** *de justificativa, pela Origem, dos valores de referência para custo de pessoal operacional, índices de consumo de combustível, peças e acessórios, despesas administrativas e preços dos veículos.* [↑](#footnote-ref-5)
6. ***Condicionado à apresentação*** *de justificativa para os custos. Além disso, incluir expressamente que: os custos operacionais da rede de referência serão base para o cálculo da remuneração e não o valor em si da remuneração, a qual será ponderada por fatores qualitativos (cumprimento de programação de viagens, disponibilização de frota, pontualidade etc.) e quantitativos (horas operadas, quilometragem percorrida, número de veículos disponibilizados).* [↑](#footnote-ref-6)
7. ***Condicionado à apresentação*** *de garantia, pela Origem, de que o cumprimento contratual vai assegurar a melhoria da qualidade dos serviços com aumento de oferta de viagens/lugares. A Origem deve indicar – de forma objetiva – os indicadores e critérios de qualidade da prestação dos serviços que influenciam a remuneração das concessionárias.*

   *Além disso, quanto ao CCO, a Origem precisa informar qual será a medida adotada para garantir quantidade e qualidade na prestação dos serviços ATÉ QUE SEJA IMPLANTADO o Centro de Controle Operacional como instrumento de melhoria da qualidade de gestão operacional do Sistema. Trata-se de possibilidade de melhorar efetivamente a respectiva operação (pois pode demorar 2 ou 3 anos.........).* [↑](#footnote-ref-7)
8. ***Condicionado à apresentação*** *de planilha para justificar os valores do orçamento referencial detalhado.* [↑](#footnote-ref-8)
9. ***Condicionado à apresentação*** *de justificativas para os QUANTITATIVOS dos serviços de administração, operação e manutenção dos terminais e estações de transferência, vigilância, limpeza e conservação – que passaram a ser de responsabilidade da SPE.*  [↑](#footnote-ref-9)
10. ***Condicionado à apresentação*** *dos elementos esclarecedores da implantação do CCO [Centro de Controle Operacional] como projeto básico de sua infraestrutura física e detalhamento da utilização de mão de obra técnica no desenvolvimento dos softwares e treinamento de sua utilização, entre outros. Infringência ao artigo 6º, inciso XIX c/c artigo 7º, inciso II, da L.F. nº 8.666/93.*  [↑](#footnote-ref-10)
11. ***Condicionado*** *ao aumento do valor das apólices de seguro de responsabilidade* [↑](#footnote-ref-11)
12. ***Condicionado à apresentação*** *de elementos no processo administrativo para avaliar a eventual necessidade de substituir o SIM [Sistema Integrado de Monitoramento] pelo novo CCO e ainda apresentação de justificativa para a fixação do valor de implantação do CCO e da indicação de forma detalhada de todos os elementos para implantação do CCO (há expressões muito abertas e genéricas).* [↑](#footnote-ref-12)
13. ***Condicionado à adequação*** *dos custos e investimentos apresentados nos fluxos de caixa da concessão,* ***a exemplo*** *da informação da Auditoria no sentido de que “os veículos, em sua integralidade, irão dispor* ***de ar condicionado*** *e que os veículos mini e midiônibus irão operar todos com cobrador, enfatizamos, quando na prática não será essa a realidade, está inflando a projeção dos custos e investimentos da Concessão e, portanto, elevando o prazo de vigência que considera a amortização dos investimentos e um retorno justo aos futuros operadores que se sagrarem vencedores do certame licitatório ora analisado”, bem como, esclarecer a questão dos* ***GPS*** *nos veículos.* [↑](#footnote-ref-13)
14. A Consulta Pública foi objeto de análise por esta auditoria por meio de inspeção e as conclusões constam do TC nº 13.843/17-15. [↑](#footnote-ref-14)
15. ***Condicionado*** *à indicação na remuneração das concessionárias de indicadores objetivos de qualidade dos serviços de operação, com exceção do cumprimento da demanda e do fator de disponibilidade de frota, de forma que fique claro que os resultados da avaliação dos serviços, tratada no Anexo 4.4, terão algum reflexo na remuneração das concessionárias ou se serão objeto de penalidade contratual.* [↑](#footnote-ref-15)
16. ***Condicionado à apresentação*** *de justificativa, pela Origem, dos valores de referência para custo de pessoal operacional, índices de consumo de combustível, peças e acessórios, despesas administrativas e preços dos veículos.* [↑](#footnote-ref-16)
17. ***Condicionado à apresentação*** *de justificativa para os custos. Além disso, incluir expressamente que: os custos operacionais da rede de referência serão base para o cálculo da remuneração e não o valor em si da remuneração, a qual será ponderada por fatores qualitativos (cumprimento de programação de viagens, disponibilização de frota, pontualidade etc.) e quantitativos (horas operadas, quilometragem percorrida, número de veículos disponibilizados).* [↑](#footnote-ref-17)
18. ***Condicionado à apresentação*** *de garantia, pela Origem, de que o cumprimento contratual vai assegurar a melhoria da qualidade dos serviços com aumento de oferta de viagens/lugares. A Origem deve indicar – de forma objetiva – os indicadores e critérios de qualidade da prestação dos serviços que influenciam a remuneração das concessionárias.*

    *Além disso, quanto ao CCO, a Origem precisa informar qual será a medida adotada para garantir quantidade e qualidade na prestação dos serviços ATÉ QUE SEJA IMPLANTADO o Centro de Controle Operacional como instrumento de melhoria da qualidade de gestão operacional do Sistema. Trata-se de possibilidade de melhorar efetivamente a respectiva operação (pois pode demorar 2 ou 3 anos.........).* [↑](#footnote-ref-18)
19. ***Condicionado à apresentação*** *de justificativas para os QUANTITATIVOS dos serviços de administração, operação e manutenção dos terminais e estações de transferência, vigilância, limpeza e conservação – que passaram a ser de responsabilidade da SPE.*  [↑](#footnote-ref-19)
20. ***Condicionado à adequação*** *dos custos e investimentos apresentados nos fluxos de caixa da concessão,* ***a exemplo*** *da informação da Auditoria no sentido de que “os veículos, em sua integralidade, irão dispor* ***de ar condicionado*** *e que os veículos mini e midiônibus irão operar todos com cobrador, enfatizamos, quando na prática não será essa a realidade, está inflando a projeção dos custos e investimentos da Concessão e, portanto, elevando o prazo de vigência que considera a amortização dos investimentos e um retorno justo aos futuros operadores que se sagrarem vencedores do certame licitatório ora analisado”, bem como, esclarecer a questão dos* ***GPS*** *nos veículos.* [↑](#footnote-ref-20)
21. ***Condicionado*** *à indicação na remuneração das concessionárias de indicadores objetivos de qualidade dos serviços de operação, com exceção do cumprimento da demanda e do fator de disponibilidade de frota, de forma que fique claro que os resultados da avaliação dos serviços, tratada no Anexo 4.4, terão algum reflexo na remuneração das concessionárias ou se serão objeto de penalidade contratual.* [↑](#footnote-ref-21)
22. ***Condicionado à apresentação*** *de justificativa, pela Origem, dos valores de referência para custo de pessoal operacional, índices de consumo de combustível, peças e acessórios, despesas administrativas e preços dos veículos.* [↑](#footnote-ref-22)
23. ***Condicionado à apresentação*** *de justificativa para os custos. Além disso, incluir expressamente que: os custos operacionais da rede de referência serão base para o cálculo da remuneração e não o valor em si da remuneração, a qual será ponderada por fatores qualitativos (cumprimento de programação de viagens, disponibilização de frota, pontualidade etc.) e quantitativos (horas operadas, quilometragem percorrida, número de veículos disponibilizados).* [↑](#footnote-ref-23)
24. ***Condicionado à apresentação*** *de garantia, pela Origem, de que o cumprimento contratual vai assegurar a melhoria da qualidade dos serviços com aumento de oferta de viagens/lugares. A Origem deve indicar – de forma objetiva – os indicadores e critérios de qualidade da prestação dos serviços que influenciam a remuneração das concessionárias.*

    *Além disso, quanto ao CCO, a Origem precisa informar qual será a medida adotada para garantir quantidade e qualidade na prestação dos serviços ATÉ QUE SEJA IMPLANTADO o Centro de Controle Operacional como instrumento de melhoria da qualidade de gestão operacional do Sistema. Trata-se de possibilidade de melhorar efetivamente a respectiva operação (pois pode demorar 2 ou 3 anos.........).* [↑](#footnote-ref-24)
25. ***Condicionado à apresentação*** *de justificativas para os QUANTITATIVOS dos serviços de administração, operação e manutenção dos terminais e estações de transferência, vigilância, limpeza e conservação – que passaram a ser de responsabilidade da SPE.*  [↑](#footnote-ref-25)
26. ***Condicionado à adequação*** *dos custos e investimentos apresentados nos fluxos de caixa da concessão,* ***a exemplo*** *da informação da Auditoria no sentido de que “os veículos, em sua integralidade, irão dispor* ***de ar condicionado*** *e que os veículos mini e midiônibus irão operar todos com cobrador, enfatizamos, quando na prática não será essa a realidade, está inflando a projeção dos custos e investimentos da Concessão e, portanto, elevando o prazo de vigência que considera a amortização dos investimentos e um retorno justo aos futuros operadores que se sagrarem vencedores do certame licitatório ora analisado”, bem como, esclarecer a questão dos* ***GPS*** *nos veículos.* [↑](#footnote-ref-26)
27. GRANZIERA, Maria Luiza Machado. Serviços médicos e hospitalares. Contrato extinto. Impossibilidade de prorrogação. Indenização pelos serviços prestados. Nova licitação. BLC n. 9, 1998, p. 427. [↑](#footnote-ref-27)