



PROCESSO Nº.: 737.786
APENSO: 737.802
NATUREZA: REPRESENTAÇÃO
REPRESENTANTES: VIAÇÃO VARGINHA LTDA E EMPRESA UNIDA MANSUR & FILHOS LTDA.
REPRESENTADO: PREFEITURA MUNICIPAL DE UBÁ
EXERCÍCIO: 2007

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de Representações formuladas pela Viação Varginha Ltda. (737.786) e pela Empresa Unida Mansur & Filhos Ltda. (737.802), que apontaram possíveis irregularidades no procedimento licitatório Concorrência Pública nº 003/2007, promovido pela Prefeitura Municipal de Ubá, visando à concessão da exploração e prestação do serviço de transporte coletivo urbano e rural de passageiros naquele Município, do tipo “melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica”, pelo prazo prorrogável de 15 (quinze) anos.

Em 22/08/2007 o Exmo. Sr. Conselheiro Presidente Elmo Braz determinou, à fl. 281 do processo 737.786 e à fl. 95 do processo 737.802, que as concernentes documentações fossem autuadas e distribuídas a um Conselheiro da Segunda Câmara, com a devida urgência, nos termos regimentais.

Ambas as representantes requereram a suspensão do certame, que foi indeferida pelo Relator (fl. 283 do processo 737.786 e fl. 97 do processo 737.802) após o que foram os autos apensados (certidão à fl. 286).

Às fls. 287/317 a Coordenadoria de Área de Análise de Contratos, Convênios e Instrumentos Congêneres – CAC/DAC emitiu sua análise técnica, que apontou oito vícios no edital e recomendou que o município se abstinhasse de assinar o contrato ou



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



que a Administração fosse oficiada para apresentar toda a documentação relativa ao certame.

Devidamente intimados, o Prefeito de Ubá à época dos fatos, Sr. Dirceu dos Santos Ribeiro e o Presidente da Comissão Permanente de Licitação, Sr. Antônio de Pádua Ribeiro Ramos informaram, às fls. 321 a 565, que a concorrência foi homologada em 06/09/2007, e que o contrato foi celebrado na mesma data. Apresentaram ainda cópia da documentação relativa ao certame, que foi juntada às fls. 321 a 560, incluindo cópia do contrato firmado com a empresa vencedora (fls.543 a 560).

Em sua análise às fls. 568 a 575, a Coordenadoria de Área de Exame de Instrumento Convocatório de Licitação – CAIC/DAC manteve todas as irregularidades apontadas no exame inicial.

Devidamente citadas (fls. 579 e 580), as autoridades mencionadas apresentaram defesa, acostada às fls. 585/599, em que alegaram a completa regularidade do certame e requereram o arquivamento do feito.

Em manifestação técnica à vista da defesa, de fls. 604 a 623, a CAIC/DAC concluiu que a denúncia é parcialmente procedente, tendo em vista a permanência das irregularidades apontadas no exame técnico anterior, que ensejaria aplicação aos responsáveis das sanções cabíveis.

À fl. 626 os autos foram encaminhados ao Ministério Público de Contas que, em parecer de fls. 627 a 663, manteve as irregularidades identificadas pelo órgão técnico, apontou outros vícios e entendeu que a Concorrência nº 03/2007 estava maculada gravemente.

Diante disso, concluiu pela determinação ao gestor no sentido de anular o contrato resultante da Concorrência nº 03/2007. Opinou, ainda, em observância aos princípios do contraditório e da ampla defesa, pela citação da empresa vencedora, Viação Ubá Transportes Ltda., para que apresentasse defesa, pela citação dos responsáveis para que contestassem os “novos fatos” identificados no parecer e pela intimação da autoridade competente para que apresentasse a documentação indicada na *alínea “d”* do parecer e respondesse aos apontamentos do *parquet*.

Em 24/09/2009 procedeu-se à redistribuição dos autos, que passaram à relatoria do Exmo. Sr. Conselheiro Sebastião Helvécio (fl. 664).



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



Em despacho à fl. 665, datado de 01/10/2010, o Exmo. Conselheiro Relator determinou a citação da empresa vencedora, Viação Ubá Transportes Ltda., a citação do atual Prefeito Municipal de Ubá, Sr. Edvaldo Baião Albino e a intimação dos Srs. Dirceu dos Santos Ribeiro, Prefeito à época da realização da Concorrência nº 03/2007 e Antônio de Pádua Ribeiro Ramos, Presidente da Comissão Permanente de Licitação, para que se manifestassem, no prazo de 30 dias, acerca do reexame do Órgão Técnico (fls. 604/624) e dos acréscimos feitos pelo Ministério Público de Contas (fls. 627/663).

Também determinou a intimação do Sr. Edvaldo Baião Albino para que apresentasse os documentos e informações solicitados no parecer ministerial. Após as manifestações, determinou que fossem os autos encaminhados ao Douto Ministério Público junto ao Tribunal, para que emitisse parecer conclusivo.

Devidamente citados e intimados, os interessados apresentaram suas manifestações: o Sr. Romeu Santana, representante da Viação Ubá Transportes Ltda., às fls. 685/696 e o Sr. Edivaldo Baião Albino, Prefeito Municipal, às fls. 697 a 725, seguida de cópia integral do processo licitatório e do contrato nº 108/2007 às fls. 726 a 2.402. Em seguida, os Srs. Dirceu dos Santos Ribeiro e Antônio de Pádua Ribeiro Ramos apresentaram defesa conjunta às fls. 2.405 a 2.464 dos autos.

Após a juntada da referida documentação os autos retornaram ao Ministério Público junto ao Tribunal de Contas que, em despacho datado de 14/09/2012 à fl. 2.469, opinou pelo envio dos autos à Unidade Técnica, para fins de se elaborar um estudo técnico, e também pelo retorno dos autos ao órgão ministerial após a análise.

No despacho de fl. 2.470, datado de 18/09/2012, o Exmo. Conselheiro Relator Sebastião Helvécio determinou que o órgão técnico procedesse ao reexame dos autos, tendo em vista a documentação juntada às fls. 685 a 686; 687 a 2.402; 2.405 a 2.464 e 2.466 a 2.467.

Em virtude da nova distribuição de competências entre as Unidades Técnicas deste Tribunal, implementada pela Resolução TCEMG 12/2009, o processo foi transferido para a Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Parcerias Público-Privadas – CFCPPP, em 25/09/2012, tendo em vista que o objeto da presente licitação é edital de concessão comum.

É o relatório, em síntese.



2. DEFESA DA EMPRESA VIAÇÃO UBÁ TRANSPORTES LTDA.

(FLS. 685 A 696)

Da análise anterior e do parecer do Ministério Público: o *parquet* concordou com as irregularidades apontadas pelas unidades técnicas nas análises anteriores (fls. 568 a 575 e 604 a 623) e apontou outras irregularidades. Opinou pela anulação do contrato e requereu a citação da Viação Ubá Transportes Ltda., vencedora do certame, para que se defendesse, pois poderia ser afetada em sua esfera jurídica por eventual decisão nesse sentido.

Defesa: o defendente aduz que não incumbe à Viação Ubá impugnar as argumentações da área técnica e do Ministério Público, visto que dizem respeito a aspectos específicos do edital, de modo que esse encargo é da Administração. Alega que o Ministério Público inovou e excedeu de sua competência quando avistou no edital outros supostos vícios, desafiando a Lei com a ambição de iniciar nova denúncia, calcada em suas ilações próprias.

A seguir, o defendente afirma que não entreviu no ato convocatório qualquer irregularidade, que não houve qualquer direcionamento da licitação e que o parecer ministerial é pródigo em conjecturas, em especial as alusivas ao pretenso beneficiamento da defendente. Rechaça com veemência qualquer suposição de que houvesse privilégios no certame, e de que tenha se beneficiado desses privilégios.

Por fim, afirma que as questões de mérito arguidas no parecer ministerial serão rebatidas pelo Município. Ressalta que a CPMF não é mais incorporada aos custos tarifários, que o sistema de bilhetagem eletrônica teve a implantação concluída em maio de 2008 e que não se sujeita ao pagamento de CGO.

Análise: Equivoca-se a defesa ao imputar ilegalidade à conduta ministerial. Na verdade, o MPTC promoveu o aditamento da denúncia e recomendou que fossem assegurados aos interessados o contraditório e a ampla defesa, o que foi devidamente acatado, como não poderia deixar de ser. Assim, esta Corte de Contas deu cumprimento ao devido processo legal e o *parquet* nada fez além de cumprir suas atribuições



constitucionais e regimentais, em especial o disposto no artigo 61, §3º, da Resolução n.12/2008 – Regimento Interno do TCEMG.

Art.61. Compete ao Ministério Público junto ao Tribunal, em sua função de guarda da lei e fiscal de sua execução:

(...)

§3º Nos processos de fiscalização de concursos públicos e naqueles originados de denúncias e representações, será dada oportunidade de manifestação preliminar ao Ministério Público junto ao Tribunal, antes da citação, na qual, querendo, poderá apresentar apontamentos complementares às irregularidades indicadas pela unidade técnica do Tribunal. (grifo nosso).

(...)

Constatou-se que a defesa nada trouxe de novo aos autos. A empresa não se manifestou sobre os apontamentos constantes do parecer ministerial, o que deixou a cargo do Município. Diante disso, este Órgão Técnico passa à análise dos apontamentos do Órgão Técnico e do Ministério Público, consoante despacho do Conselheiro Relator de fls. 665.

3. Apontamentos do Órgão Técnico

3.1 Irregularidade na exigência do item 12.5, III, do edital – “conhecimento do problema” – ilegalidade/pertinência/irrelevância; violação dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e isonomia (artigo 3º, § 1º e artigo 41, § 1º da Lei Federal nº 8.666/93).

Defesa: os defendentes retomam os argumentos já expostos em sua defesa inicial, às fls. 585 a 599. Para sustentar a complexidade que envolve a concessão do serviço de transporte coletivo, colacionam dispositivos da Constituição Federal e o artigo 2º, inciso V, da Lei 10.257/01 (Estatuto da Cidade), e concluem que os licitantes devem conhecer a complexidade do município, para operar um serviço complexo e essencial.

Reafirmam, ainda, que os dados necessários para a formulação das propostas foram apresentados nos anexos do edital e que, ao contrário do que foi alegado pelas licitantes, não omitiram informações sobre o serviço. Sustentam que a demonstração pelos licitantes de que têm conhecimento da situação do sistema de transporte público do município é indispensável à apresentação de uma proposta séria e exequível. Finalmente ressaltam que, se os denunciante afirmam que a exigência beneficiaria a atual



concessionária por conhecer o sistema, na verdade esse é mais um motivo para justificar a exigência, para evitar que tal conhecimento privilegie quem quer que seja, dando cumprimento ao princípio da isonomia entre os licitantes.

Análise deste Órgão Técnico: como já se sustentou nas análises técnicas anteriores e no parecer ministerial, as exigências contidas no quesito “conhecimento do problema” de fato não guardam correlação com a qualidade na prestação do serviço licitado. O levantamento e a disponibilização de tais informações cabem à Prefeitura Municipal, e não aos licitantes. Tais exigências violam não só o artigo 3º, §1º, inciso I da Lei nº 8.666/93, devido a seu caráter restritivo, dificultando a participação no certame, como também o artigo 46, §1º, inciso I da mesma Lei, por não se tratar de critério técnico compatível com o referido dispositivo.

Levantar tais informações demanda tempo e recursos financeiros, dispêndios voltados a uma atividade que não reverte em proveito algum para a formulação de melhores propostas e que não auxilia o Poder Público na busca pela melhor contratação.

Os defendentes alegaram que os licitantes devem conhecer a complexidade do município. De fato, tais informações interessam aos licitantes, mas não se justifica pontuar a capacidade de cada um deles em obtê-las, já que elas derivam de estudos técnicos realizados pela Prefeitura previamente à concessão e que, em atendimento ao artigo 21 da Lei nº 8.987/95, devem ser disponibilizadas aos participantes, e não cobradas destes.

A defesa busca lastro na essencialidade e complexidade que caracterizam o serviço público de transporte coletivo, mas, longe de embasar as exigências questionadas, tais características só reforçam o entendimento de que um edital elaborado para a concessão de um serviço tão relevante não pode incluir exigências impertinentes como as que se lê no item 12.5, III da Concorrência Pública 03/2007.

Assim, este órgão técnico entende que a defesa não foi capaz de elidir o apontamento feito nas análises técnicas anteriores.

3.2 Critério Subjetivo de Pontuação Técnica – item 12.5, do edital – Violação ao princípio do julgamento objetivo (art. 40, VIII da Lei Federal 8.666/93).

Defesa: os defendentes reafirmam que os anexos I e XIII do edital são suficientemente explícitos quanto aos critérios e parâmetros objetivos de atribuição das notas máxima e mínima, quer por itens e subitens, relativamente a todos os quesitos formulados. Ressaltam que a indicação pormenorizada de como serão atribuídas as notas encontra-se no Anexo VIII, inexistindo qualquer subjetividade.

Análise deste Órgão Técnico: Para o quesito Conhecimento do Problema, o Anexo VIII do edital estabelece o seguinte (fl. 195):

Elementos	Pontos	NOTA		OBSERVAÇÃO	
		Máxima	Mínima		
VIII.1- CONHECIMENTO DO SISTEMA (Total de Pontos: 200)					
VIII.1.1 Características da cidade de Ubá	Característica		20	10	(*)
	Sócio-econômica		15	7,5	(**)
			15	7,5	(***)
VIII.1.2 Sistema de Transporte Coletivo	Meio Físico		50	0	(****)
	Situação Atual		100	0	(*****)

Quadro de avaliação de Notas – Critério de Julgamento

(*) População, quantidade, densidade, nível de renda, nível de instrução, faixa etária, grupos familiares e outras características sócio-econômicas, será atribuída nota entre 0 (zero) e 20 (vinte) pontos;

(**) uso do solo – uso predominante, características residenciais, pólos atratores/geradores: centros comerciais, industriais e de serviços, escolas, igrejas, pontos turísticos, será atribuída nota entre 0 (zero) e 15 (quinze) pontos;

(***) mercado – interação regional, perspectivas atuais e futuras, será atribuída nota entre 0 (zero) e 15 (quinze) pontos;

(****) Meio Físico - Características Físicas da Área de Operação: a caracterização da área de operação quanto aos seus aspectos físicos propiciará à Concessionária meios de avaliar como e em que investir, em termos de equipamentos e frota principalmente.

Deverá ser abordado em especial nesse tópico o sistema viário definindo características das vias que servirão de base para o sistema de transportes, será atribuída nota entre 0 (zero) e 50 (cinquenta) pontos;



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



(*****) O Sistema de Transporte Atual: O Licitante deverá descrever a situação atual da oferta do sistema de transporte compreendendo a análise da cobertura atual da rede, os tipos de linha, os itinerários e pontos de parada, a frota (perfil e quantidade), a frequência dos serviços e os horários de atendimento, os índices de ocupação, as tarifas e a informação para o usuário, será atribuída nota entre 0 (zero) e 100 (cem) pontos;

Como já foi dito na análise inicial às fls. 287 a 316, o quadro acima não permite inferir o que deve ser apresentado pelos licitantes, em cada um dos quesitos fixados, que corresponda a tal ou tal nota entre 10 e 20 pontos. Ao formular sua proposta técnica, o participante terá dúvidas quanto a que tipo de apresentação corresponde à nota máxima ou mínima, e a mesma dificuldade se impõe na atribuição de notas intermediárias, que fica ao arbítrio do julgador. Os anexos do edital mencionados pela defesa não oferecem solução para a dúvida.

Portanto, este órgão técnico entende que os argumentos expostos na peça de defesa não foram capazes de elidir a irregularidade apontada nos relatórios técnicos anteriores. O critério de pontuação adotado pela Administração municipal fere o princípio do julgamento objetivo, insculpido nos artigos 3º e 40, VII, da Lei nº 8.666/93.

3.3 Ausência de Razoabilidade na distribuição da pontuação estabelecida no item VIII.3.1, do edital – desproporcionalidade para avaliar o tempo de experiência na operação de transporte urbano.

Defesa: afirma que o critério adotado na licitação está devidamente amparado na Lei 8.666/93, e simplesmente privilegia a experiência de cada licitante, conforme autoriza o art. 46 da Lei de Licitações. Afirma que inexistente qualquer vedação ao critério eleito pelo Município que está buscando no mercado empresas que detenham know how comprovado, logo, não há outra escolha senão pontuar a experiência anterior e temporal, o que é autorizado na lei. Salienta, por fim, que os quantitativos atinentes ao número de linhas e tempo de execução do serviço foram escalonados de maneira a avaliar o que mais se assemelha com a realidade do Município de Ubá.



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



Análise deste Órgão Técnico: Para o quesito Tempo de Experiência na Operação de Transporte Urbano, o Anexo VIII do edital lançado pelo município de Ubá traz o seguinte critério de avaliação (fl. 198):

VIII.3.1- Tempo de Experiência na Operação de Transporte Urbano (100 - pontos)										
Número de Linhas	Tempo de Operação em anos									
	0 - 1	1 - 2	2 - 3	3 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	10 - 12	12 - 14	15 ou mais
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20
3	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30
4	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40
5	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50
6	6	12	18	24	30	36	42	48	54	60
7	7	14	21	28	35	42	49	56	63	70
8	8	16	24	32	40	48	56	64	72	80
9	9	18	27	36	45	54	63	72	81	90
10 ou mais	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100

OBS. No caso de apresentação de mais de um atestado, o cálculo da pontuação será feita pela somatória da pontuação de cada atestado.

De fato, conforme apontado pela representante e ratificado pelo órgão técnico, observa-se que o licitante que comprovar ter operado um sistema com apenas 4 linhas por um período de 12 anos obterá mais pontuação do que aquele licitante que comprovar ter operado um sistema com 100 linhas, por um período de três anos. Há, portanto, desproporcionalidade nos extremos da tabela, entre licitantes com grande número de linhas e menor tempo de operação e licitantes com poucas linhas e maior tempo de operação. A defesa não trouxe aos autos justificativa para essa desproporcionalidade. Tampouco parece razoável atribuir pontuação tão distinta aos atestados de licitantes que operaram o mesmo número de linhas com diferença de prazo de dois anos, para mais ou para menos. A defesa não apresentou argumentos para justificar tal distinção.



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



Porém, ao contrário do que a representante afirmou à fl. 17, não parece tão evidente inferir que uma empresa que já operou um sistema com 100 linhas, por três anos, apresenta qualificação técnica muito superior e mais vantajosa ao interesse público do que outra empresa que comprovar ter operado 4 linhas ao longo de 12 anos. Não há uma relação necessária entre uma coisa e outra, pois é preciso considerar as particularidades do caso concreto, principalmente quando se tratar de conceder um número menor de linhas. Ademais, as noções de qualificação técnica e contratação mais vantajosa ao interesse público vão muito além da experiência em operar um grande número de linhas.

Nessa ordem de ideias, é preciso analisar a plausibilidade da exigência de tempo de operação nos editais destinados à concessão de serviços de transporte coletivo de passageiros.

No caso de transporte coletivo, deve ser avaliado se o tempo de experiência pode representar maior qualificação técnico-operacional da empresa por pressupor sua capacidade de se manter operante pelo prazo em que puder demonstrar e assim significar melhor prestação de serviço.

O Tribunal de Contas da União entende que o tempo de experiência de uma empresa não garante a sua melhor qualidade técnica.

Nesse sentido, cita-se o Acórdão do TCU nº 1.094/2004-Plenário:

"(...) o tempo de existência do licitante não mede a qualificação da empresa para prestar o serviço. Ou seja, o fato de uma empresa estar há mais tempo no mercado não implica necessariamente que ela tenha um desempenho melhor do que empresas com pouco tempo de existência"

Certo que esse Acórdão trata de serviços de informática, os quais notadamente dependem mais da capacidade técnico-profissional do que a capacitação técnico-operacional, medida pelos atributos da empresa. Porém, o TCU estendeu esse entendimento a serviços de gestão de projetos (Acórdão 944/2006 - Plenário) e zeladoria, limpeza, conservação e dedetização de grupos sanitários, lavatórios e vestiários (Acórdão 473/2004 – TCU Plenário).

Vale transcrever o artigo 6º da Lei Federal 8987/95:



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

Assim, entende este Órgão Técnico que a exigência de ordem técnica que venha a preservar a atualidade dos serviços e que reverta em conforto para os usuários é plausível de ser feita, desde que avaliada por critério objetivo e sem restringir a licitação.

No caso de transporte coletivo, o critério prazo de operação não é difícil de ser alcançado por empresas do ramo, haja vista tratar-se normalmente de contratos de longo prazo. Porém, poderá haver empresas que não possuam tanto tempo de experiência quanto empresas já de muito estabelecidas, mas que também sejam sérias e competentes, interessadas na licitação, e que se sentirão desestimuladas a participar em função da pontuação desse quesito. Ademais, a qualidade do serviço prestado é antes de mais nada, assegurada por condições contratuais bem estabelecidas e rigorosa fiscalização.

Portanto, o critério tempo de experiência não mede a qualificação das empresas, não reverte necessariamente em qualidade dos serviços prestados e pode ter frustrado o caráter competitivo da licitação, principalmente se tivermos em vista a participação de apenas duas empresas no certame realizado pelo município, ratificando-se o apontamento nos termos acima expostos.

3.4 Cumulação das exigências de capital social e garantia da proposta, em desacordo com o art. 31, parágrafo 2º da Lei 8.666/93

Defesa: após transcrever o artigo 31, §2º da Lei de Licitações, sustenta que a norma trata de duas situações distintas: para comprovação da qualificação econômico-financeira, a lei coloca à disposição a exigência de capital social mínimo ou patrimônio



líquido. Em outro prisma, a garantia para o cumprimento do contrato se dará pelos instrumentos previstos no art. 56, §1º, o que no caso concreto se reveste na caução em dinheiro. Afirma que a garantia era necessária por se tratar de um contrato de valor elevado e que se relaciona com um serviço público estratégico. Transcreve a lição do doutrinador Jessé Torres Pereira Junior e um julgado do TJSP e conclui que a exigência visou proteger exclusivamente o interesse público ao selecionar concorrente que realmente reunisse as condições mínimas para prestar um serviço satisfatório.

Análise deste Órgão Técnico: transcrevem-se abaixo os dispositivos pertinentes da Lei nº 8.666/93:

*“Art. 31. A documentação relativa à **qualificação econômico-financeira** limitar-se-á a:*

I - balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, que comprovem a boa situação financeira da empresa, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados por índices oficiais quando encerrado há mais de 3 (três) meses da data de apresentação da proposta;

II - certidão negativa de falência ou concordata expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica, ou de execução patrimonial, expedida no domicílio da pessoa física;

III - garantia, nas mesmas modalidades e critérios previstos no "caput" e § 1o do art. 56 desta Lei, limitada a 1% (um por cento) do valor estimado do objeto da contratação.

§ 1o A exigência de índices limitar-se-á à demonstração da capacidade financeira do licitante com vistas aos compromissos que terá que assumir caso lhe seja adjudicado o contrato, vedada a exigência de valores mínimos de faturamento anterior, índices de rentabilidade ou lucratividade. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)

§ 2o A Administração, nas compras para entrega futura e na execução de obras e serviços, poderá estabelecer, no instrumento convocatório da licitação, a exigência de capital mínimo ou de patrimônio líquido mínimo, ou ainda as garantias previstas no § 1o do art. 56 desta Lei, como dado objetivo de comprovação da qualificação econômico-financeira dos licitantes e para efeito de garantia ao adimplemento do contrato a ser ulteriormente celebrado.

§ 3o O capital mínimo ou o valor do patrimônio líquido a que se refere o parágrafo anterior não poderá exceder a 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação, devendo a comprovação ser feita relativamente à data da apresentação da proposta, na forma da lei, admitida a atualização para esta data através de índices oficiais.

*(...) (**grifo nosso**)*

Diante do que dispõe o §2º do artigo 31 da Lei nº. 8.666/93, entende-se que a Administração poderá exigir capital mínimo, ou patrimônio líquido mínimo, ou ainda as garantias previstas no §1º do artigo 56 para comprovar a qualificação econômico-financeira dos licitantes. Assim, a conjunção “ou” utilizada na redação do dispositivo dá a idéia de alternância, de modo que o Poder Concedente deverá escolher entre as opções ali previstas, vedada a exigência cumulativa dessas exigências.

Não é outro o entendimento do Tribunal de Contas da União, conforme Informativo de Licitações e Contratos nº 120, *verbis*:



2. A exigência simultânea de capital social mínimo e de garantia em montante correspondente a percentual do valor do contrato a ser celebrado, como condições de qualificação econômico-financeira, afronta o disposto no §2º, art. 31, da Lei 8.666/1993

Representação formulada por empresa apontou supostas irregularidades cometidas pela Fundação Universidade de Brasília/Centro de Planejamento Oscar Niemeyer (FUB/Ceplan), na condução da Concorrência 175/2012, que tinha por objetivo a contratação de empresa especializada em engenharia e/ou arquitetura para a prestação de serviços técnicos profissionais de elaboração de projetos de fundações e estruturas, arquitetura, acústica, sonorização, luminotécnica, cenotecnia, paisagismo, pavimentação, sistema viário e instalações prediais da Praça Maior do Campus Universitário Darcy Ribeiro. Entres as supostas ilicitudes, destaque-se a exigência simultânea de capital social mínimo e de garantia no montante correspondente a 1% do valor do contrato a ser celebrado, como condições de qualificação econômico-financeira. O relator, em linha de consonância com a unidade técnica, ressaltou que a cumulação desses quesitos afronta o disposto no §2º, art. 31, da Lei 8.666, de 1993 e a orientação jurisprudencial consolidada no enunciado nº 275 das Súmulas do Tribunal, a seguir transcrito: “*Para fins de qualificação econômico-financeira, a Administração pode exigir das licitantes, de forma não cumulativa, capital social mínimo, patrimônio líquido mínimo ou garantias que assegurem o adimplemento do contrato a ser celebrado, no caso de compras para entrega futura e de execução de obras e serviços*”. Anotou, ainda, que somente uma empresa apresentou documentação e proposta nessa concorrência. O Tribunal, em face dessa e de outras irregularidades identificadas nesse certame, decidiu: a) estipular prazo para que a FUB/Ceplan anule sua Concorrência 175/2012; b) informar àquela Fundação que a exigência simultânea de capital mínimo e de garantia correspondente a 1% do valor estimado do objeto da contratação afronta o disposto no parágrafo §2º do art. 31 da Lei 8.666/1993. *Acórdão n.º 2239/2012-Plenário, TC-019.357/2012-5, rel. Min. José Jorge, 22.8.2012.*

Quanto à exigência de capital social mínimo verificada no caso concreto, vale ressaltar que foi de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), que representam 1,61% do valor estimado do contrato e 3,35% do valor presente do contrato, quando a Lei permite que a garantia atinja até 10% do valor da contratação. Embora a exigência tenha sido feita dentro dos limites da Lei, o edital não poderia fazê-la juntamente com a exigência de garantia de participação.

Portanto, este órgão técnico ratifica o apontamento constante das análises anteriores, para entender irregular a exigência cumulativa de capital social mínimo com garantia de participação.

3.5 Índices de qualificação econômico-financeira incoerentes e contraditórios (subitem 11.1.3, alínea “c”, subalíneas c.4 e c.5).

Defesa: argumenta que inexistente qualquer incoerência ou contrariedade nos índices utilizados no certame, e que os parâmetros utilizados para o endividamento total e a solvência geral estão dentro da margem utilizada para licitações de montantes vultosos. Afirma que os índices adotados tiveram como norma matriz o artigo 31, §5º, da Lei



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



8.666/93 e que os percentuais exigidos, quais sejam, ET menor ou igual a 1 e SG maior ou igual a 2 visam garantir a contratação de uma empresa com situação financeira equilibrada. Salaria que foram observados limites razoáveis que não frustraram ou restringiram o caráter competitivo do certame. Por fim, sustenta que por se tratar de uma concessão de serviço público onde um dos itens avaliados é a maior oferta pela outorga, a estabilidade financeira do licitante é fator preponderante.

Análise deste Órgão Técnico: não foi questionada a importância de avaliar a estabilidade financeira do licitante, o que sem dúvida é fundamental na busca da melhor contratação para atender ao interesse público, principalmente nos contratos de grande vulto e longa duração. O apontamento técnico referiu-se à incoerência de exigir, simultaneamente, índices de endividamento total e solvência geral, quando por definição um é o inverso do outro.

O edital exigiu endividamento total menor ou igual a 1 e solvência geral maior ou igual a 2. Partindo da premissa de que um índice é a inversão do outro, podemos concluir que o índice de solvência geral será maior ou igual a 2 somente quando o índice de endividamento total for menor ou igual a 0,5. Assim, qualquer valor para o endividamento total que esteja acima de 0,5 tornará inviável que o índice de solvência geral seja maior ou igual a 2, impossibilitando o atendimento simultâneo das condições estabelecidas pelo edital e inviabilizando a participação no certame.

Portanto, na prática, o edital inviabilizou a participação de empresas cujo índice de endividamento total seja maior que 0,5. Os defendentes não trouxeram justificativa técnica para a exigência realizada. No Acórdão 2282/2011 – Plenário, o Tribunal de Contas da União assim se posiciona:

(...)

9.1.2. adote providências que resultem em correção das seguintes irregularidades, apuradas nesta fiscalização:

(...)

9.1.2.5. fixação de grau de endividamento máximo para fins de qualificação econômico-financeira, em afronta ao art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal de 1988, ao art. 31, § 5º, da Lei nº 8.666, de 1993, e à reiterada jurisprudência deste Tribunal;

(...)

FIXAÇÃO DE GRAU DE ENDIVIDAMENTO PARA FINS DE QUALIFICAÇÃO ECONÔMICA DAS LICITANTES



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



O item 5.1, “q”, do edital de licitação, exige a apresentação de grau de endividamento total menor ou igual a 0,50 como condição necessária para comprovação da qualificação econômico-financeira da licitante.

A exigência desse índice é irregular, uma vez que o art. 31, § 5º, da Lei 8.666, de 1993, dispõe que a comprovação de boa situação financeira da empresa seja feita de forma objetiva, vedando, ainda, ‘a exigência de índices e valores não usualmente adotados para correta avaliação de situação financeira suficiente ao cumprimento das obrigações decorrentes da licitação’.

Por outro lado, o § 1º desse mesmo artigo limita a exigência de índices à demonstração da capacidade financeira do licitante em relação aos compromissos que terá que assumir caso lhe seja adjudicado o contrato, ao mesmo tempo em que veda a exigência de valores mínimos de faturamento anterior, índices de rentabilidade ou lucratividade.

(Acórdão 2282/2011, Processo 030.174/2010-4, Plenário, Ministro Relator André Luís De Carvalho, Sessão do dia 24/08/2011).

Analisando as propostas apresentadas pelas empresas que concorreram no certame, é possível montar o quadro abaixo:

	Viação Ubá	Viação Santa Lúcia
Endividamento Total	0,1688	0,3146
Solvência Geral	5,92	3,1793

Este órgão técnico conclui que as condições estabelecidas no edital trouxeram prejuízo à competitividade do certame. Ratifica-se, portanto, a irregularidade apontada nos relatórios técnicos anteriores.

3.6 Critério irregular de julgamento no item 12, do edital de licitação, em desacordo com o art. 46, § 1º, inciso I da Lei Federal 8.666/93.

3.7 Violação do princípio do sigilo das propostas, item 12 VI Qualificação Econômico Financeira – máximo de 200 pontos

Defesa: sustenta que o artigo 46 da Lei 8.666/93 não se aplica ao caso posto, tendo em vista que o art. 15, inciso VI combinado com seu §2º da Lei 8.987/95 dão outro tratamento ao caso, deixando para a Administração Pública criar os parâmetros e as exigências necessárias para cada caso. Argumenta que o art. 46 da Lei 8.666/93 cuida de casos onde o licitante pagará pela prestação de serviços e o art. 15, inc. VI da Lei 8.987/95 receberá pela outorga de um serviço público a terceiros.

Afirma que a utilização de dados de índole financeira no julgamento técnico não teve o condão de desestimular a participação no certame. E somente sabe-se se a



proposta financeira é exequível se houver uma análise da saúde econômico-financeira da proponente e somente sabe-se se a proposta técnica é exequível se a mesma conjugação do valor da proposta financeira não causar um desequilíbrio financeiro na proponente a ponto de inviabilizar, ainda que em médio prazo, a operação do sistema de transporte coletivo.

Quanto à sigilosidade das propostas, assevera que depois de aberto o envelope de habilitação, todos os dados relativos à saúde da empresa são de conhecimento público e, por não se tratar de leilão, o conhecimento dos dados econômicos e financeiros não influi em nada nas etapas posteriores do certame. Conclui que o julgamento da proposta técnica esteada em dados de índole financeira, equivalentes aos apresentados na habilitação, não tem o condão de devassar o conteúdo das propostas.

Análise deste Órgão Técnico: transcrevem-se abaixo os dispositivos da Lei 8.987/95 que foram citados na peça de defesa:

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios: (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

III - a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

IV - melhor proposta técnica, com preço fixado no edital; (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)

V - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica; (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)

VI - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; ou (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)

VII - melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas. (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 1º A aplicação do critério previsto no inciso III só será admitida quando previamente estabelecida no edital de licitação, inclusive com regras e fórmulas precisas para avaliação econômico-financeira. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 2º Para fins de aplicação do disposto nos incisos IV, V, VI e VII, o edital de licitação conterá parâmetros e exigências para formulação de propostas técnicas.

O comando legal inscrito no §2º do artigo 15 determina que, para aplicação dos incisos mencionados, o edital contenha parâmetros e exigências para formulação de propostas técnicas. Ao contrário do que foi alegado pela defesa, o dispositivo não autoriza a avaliação das propostas técnicas com base em índices já exigidos para demonstrar a idoneidade financeira dos licitantes na fase de habilitação. Pelo disposto



no artigo 15, 2º da lei 8.987 foi atribuída ao Poder Concedente a tarefa de formular e incluir no edital os parâmetros e exigências para a formulação de propostas técnicas, e não uma tolerância para a valoração de condições já exigidas para a habilitação.

O subitem 11.1.3 do edital descreveu os índices exigidos na fase de habilitação, com as respectivas fórmulas e os parâmetros mínimos que devem ser obedecidos para que os licitantes sejam considerados idôneos a contratar com a Administração. Já no momento de avaliação das propostas técnicas, o edital atribuiu faixas de pontuação aos mesmos índices, repetindo exigência já formulada para a habilitação, o que não encontra amparo na Lei 8.666/93 e tampouco na Lei 8.987/95.

A defesa não trouxe embasamento doutrinário ou jurisprudencial para sua tese de que o artigo 46 da Lei nº 8.666/93 é inaplicável em se tratando de concessões de serviço público.

Em sua obra *Teoria Geral das Concessões de Serviço Público*, Marçal Justen Filho trata da distinção entre habilitação dos licitantes e julgamento das propostas, e tece as seguintes considerações, colacionadas por sua pertinência com o tema em estudo:

O silêncio da Lei nº 8.987 remete à aplicação, em termos amplos, da disciplina da Lei nº 8.666. A distinção entre *habilitação dos licitantes* e *julgamento das propostas*, em termos principiológicos, conceituais e procedimentais, é plenamente aplicável para o universo das concessões e permissões.

É necessário ter em vista que a habilitação destina-se a avaliar a idoneidade dos potenciais interessados em contratar com a Administração.

O julgamento das propostas terá por objeto o exame não das condições subjetivas dos licitantes, mas da adequação e vantajosidade das propostas. Portanto, os requisitos atinentes à idoneidade do licitante não podem ser diretamente utilizados para selecionar a proposta vencedora.¹

No que se refere à violação do princípio da sigiliosidade das propostas, não assiste razão aos defendentes, pois uma vez abertos os envelopes de habilitação os dados relativos à idoneidade financeira são conhecidos e, de fato, não haveria prejuízo nisso, não fosse a valoração atribuída novamente a esses mesmos dados, quando da avaliação da proposta técnica. Repita-se que o Anexo VIII do edital já trazia, em seu item VIII.4, as faixas de pontuação atribuídas aos índices econômico-financeiros de modo que, uma vez abertos os envelopes contendo a documentação de habilitação, saber-se-ia de

¹ FILHO, Marçal Justen. *Teoria geral das concessões de serviço público*. São Paulo: Dialética, 2003, p. 222.



antemão quais os índices de determinada empresa e a respectiva pontuação a ser atribuída na avaliação das propostas técnicas.

Portanto, este órgão técnico conclui que não assiste razão à defesa, devendo ser confirmada a irregularidade inicialmente apontada.

3.8 Ausência no edital de licitação de previsão dos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações conforme os artigos 18 e 23 da Lei Federal 8.987/95

Defesa: alega que a cláusula vigésima sétima do contrato tratou da matéria indenização ao concessionário nos exatos termos do que determina a Lei das Concessões, não sobressaindo nenhuma irregularidade.

Análise deste Órgão Técnico: ratifica-se a constatação realizada pela CAIC às fls. 619/620. Naquela oportunidade, observou-se que a cláusula vigésima sétima – Indenizações trata das indenizações devidas a concessionária em caso de eventuais investimentos realizados ao longo do contrato e não amortizados até eventual rescisão, sendo que a indenização será calculada pelo valor de mercado. No entanto, para atendimento ao artigo 23, XI da Lei 8.987/95, se faz necessário ampliar a definição dos critérios de cálculo e formas de pagamento das indenizações.

De fato, o contrato deve estabelecer os critérios para cálculo de possíveis indenizações, tais como: índices de depreciações, aspectos construtivos, apresentação dos custos e formas de pagamento, a exemplo de parcelamentos ou em títulos públicos.

4 Apontamentos do Ministério Público

DEFESA DO ATUAL PREFEITO, SR. EDIVALDO BAIÃO ALBINO

(FLS. 697 A 707)



À fl. 665, foi determinada a citação do Prefeito, na gestão 2004/2008, o qual foi também intimado para que procedesse ao sugerido pelo Ministério Público nos diversos apontamentos constantes da alínea d, fls. 662 a 663.

O atual Prefeito Municipal de Ubá pronunciou-se somente acerca das questões suscitadas na *alínea d* do parecer Ministerial (manifestação às fls. 697 a 707).

Diante desse fato, cabe a este órgão técnico verificar se as determinações exaradas no despacho de fl.665 quanto à *alínea d* do parecer ministerial foram efetivamente atendidas, tecendo as considerações pertinentes.

4.1 Da imediata glosa do gasto com CPMF do cálculo da tarifa

Do parecer do Ministério Público: Ao constatar a presença da CPMF dentre os tributos elencados na planilha tarifária do Município de Ubá, o Ministério Público de Contas, em parecer à fl. 647, recomendou a imediata retirada do tributo do cálculo tarifário, tendo em vista que a CPMF não é mais exigível a partir de 01/01/2008, por não ter sido prorrogada a sua vigência no país.

Defesa: À fl. 699, o atual Prefeito informou que, com a extinção da Contribuição Provisória sobre Movimentações Financeiras, *o valor correspondente foi excluído da planilha de custos operacional dos serviços de transporte coletivo municipal e, conseqüentemente, da cobrança aos usuários.*

Análise deste Órgão Técnico: Diante da informação prestada pela defesa de fl. 699, informando a exclusão da cobrança da CPMF das planilhas de custos relativas ao contrato celebrado, entende este Órgão Técnico que o apontamento deve ser desconsiderado.

4.2 Da utilização de formas alternativas de receita

Do parecer do Ministério Público: à fl. 638 o *parquet* ressaltou que outras formas de arrecadação para o concessionário não constam expressamente do item 4 do edital, havendo, no entanto, previsão no Anexo III – Minuta do Contrato. Diante disso,



recomendou a intimação do responsável para que informe se tais receitas estão sendo utilizadas e, em caso positivo, comprove sua repercussão no cálculo tarifário.

Defesa: À fl. 700, o atual Prefeito esclarece que *não existe nenhuma fonte alternativa e complementar de receita no sistema de transporte coletivo intramunicipal em Ubá. O serviço é custeado unicamente com o pagamento de tarifa pelo usuário.*

Análise deste Órgão Técnico: A exigência de informações a respeito da existência ou não de fontes alternativas de receita teve por objetivo verificar, na hipótese de existirem tais fontes, se estariam de fato sendo consideradas para a aferição inicial do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, em atendimento ao que dispõe o parágrafo único do art. 11 da Lei nº 8.987/95.

Face à inexistência de tais fontes de receita, este órgão técnico entende que a determinação do Exmo. Relator foi cumprida, e que não se verificou descumprimento à Lei de Concessões.

4.3 Da fase de implantação do SAA e da fonte de custeio das gratuidades

Do parecer do Ministério Público: Com relação às gratuidades e isenções, assim se manifestou o órgão ministerial, à fl. 638:

As isenções são outro fator de deturpação do valor da tarifa. O benefício da gratuidade, que não é mensurado, mas tão-somente estimado, haja vista não haver controle quantitativo do número de utilizações, compõe o valor da tarifa como custo.

Desse modo, o custo é arcado pelos demais usuários (pagantes) do serviço de transporte público. Essa compensação desatende ao comando constitucional da modicidade tarifária e contribui para a exclusão dos que mais necessitam do sistema de transporte público coletivo.

Salienta-se que a isenção consubstancia política pública que deve ser custeada pelo poder público com os recursos provenientes da tributação ordinária, através da compra, pelo poder público, do bilhete para o beneficiário.

O Sistema de Arrecadação Automática, SAA, previsto no anexo II do Edital, diligencia no sentido de aprimorar o controle sobre o serviço de transporte coletivo.

Ao tecer tais considerações, o *parquet* recomenda a intimação do responsável para que demonstre a atual fase de implantação do SAA e informe a fonte de custeio dos descontos e gratuidades do serviço de transporte público.



Defesa: O atual Prefeito informa que o sistema de bilhetagem foi *totalmente concluído em 01/04/2008, segundo informações prestadas pela empresa operadora.* Informa, ainda, que *todas as gratuidades previstas no edital, na Lei Orgânica e na legislação especial são absorvidas pela empresa concessionária.*

Análise deste Órgão Técnico: à fl. 152 dos autos, este órgão técnico verificou que o prazo máximo para implantação do sistema de bilhetagem eletrônica era de 24 (vinte e quatro) meses, contados da assinatura do contrato, que ocorreu em 06/09/2007. Portanto, a implantação do sistema foi concluída dentro do prazo previsto.

Na visão do *parquet*, a isenção consubstancia política pública que deve ser custeada pelo Poder Público, e não pelos demais usuários do serviço. Este órgão técnico partilha da visão ministerial e entende que, se as gratuidades são absorvidas pela empresa concessionária, como afirmou o Prefeito Municipal, então o ônus de sua concessão é repassado aos demais usuários pagantes, em afronta ao princípio da modicidade tarifária.

Manifestando-se sobre o assunto em relatório de Auditoria Operacional realizado pela SEFID - Sec. de Fiscalização de Desestatização, no Acórdão nº 1926/2004, de Relatoria do Ministro ADYLLSON MOTTA, o TCU proferiu, dentre outras, a seguinte recomendação quanto às gratuidades:

9.3. recomendar ao Ministério dos Transportes que realize estudos prévios, inclusive análise de sensibilidade, a fim de identificar a possibilidade de utilização de recursos públicos para custear as gratuidades previstas em lei, especialmente aquelas concedidas aos usuários do serviço de transporte rodoviário interestadual semi-urbano, como forma de se propiciar a redução da exclusão social e de se perseguir a justiça tarifária;

Pelo exposto, este órgão técnico entende que a concessão de isenções e gratuidades deve passar a ser custeada pelo Poder Público.

4.4 Do estágio de implantação da proposta vencedora da licitação

Do parecer do Ministério Público: à fl. 662, o MPC entende que a autoridade competente deve ser intimada para que informe e comprove o estágio de implantação da proposta vencedora da licitação ora impugnada.



Defesa: o atual Prefeito alega que, *verificando as obrigações assumidas no contrato e o estágio atual da operacionalização dos serviços, pode-se concluir que foi integralmente implantada.*

Análise deste Órgão Técnico: a Prefeitura respondeu ao questionamento realizado, informando que a proposta vencedora foi integralmente implantada. Observou-se que o contrato de concessão foi assinado em 06/09/2007, o que leva a concluir que a empresa concessionária já presta os serviços contratados há pelo menos cinco anos no município de Ubá.

4.5 Da obtenção do subitem 1.4.3 da planilha de preços e índices

Do parecer do Ministério Público: o parquet entendeu ser necessário explicitar a obtenção do subitem 1.4.3 da planilha de preços e índices, tanto do convencional quanto do micro. Portanto, o defendente foi intimado para fazê-lo (fl. 666 dos autos).

Defesa: no que se refere aos índices utilizados no item Peças e Acessórios, o defendente limitou-se a rerepresentar as informações já constantes do Anexo XIV – Metodologia Tarifária, às fls. 249 a 251 dos autos. As informações foram rerepresentadas pela defesa com o intuito de justificar a obtenção dos coeficientes de consumo por km apontados naquele anexo, para veículos convencionais (0,000000833479) e para o micro (0,000001023176).

Análise deste Órgão Técnico: Observou-se que a defesa nada trouxe de novo aos autos. A Planilha de Índices e Preços relativos à frota de veículos do tipo Convencional da Prefeitura Municipal de Ubá apresenta os dados abaixo: (fl. 169 dos autos)

1.4	Peças e Acessórios	
1.4.1	Índice de Consumo =	0,01
1.4.2	Preço do Veículo sem pneu =	214.723,00
1.4.3	Índice x Preço=	0,2795 R\$/km

Onde o coeficiente de consumo é 0,010000 PVN s/p e o preço do veículo convencional novo sem pneu equivale a R\$ 214.723,00.

A Planilha de Índices e Preços – Valor Final traz a informação de que a produção quilométrica mensal considerada para os cálculos é de 153.622 Km.

De acordo com a metodologia GEIPOT, o custo mensal de peças e acessórios por quilômetro será obtido por meio do seguinte roteiro de cálculo:

- divide-se o coeficiente mensal pelo PMM (Percurso Médio Mensal), em quilômetros;
- multiplica-se o valor encontrado pelo preço do veículo.²

Portanto, é possível utilizar esse roteiro de cálculo e os valores constantes da planilha tarifária do município com o objetivo de obter o PMM utilizado pela Prefeitura. Assim, temos os seguintes cálculos:

$$(I) \frac{0,010000}{\text{PMM}} \times 214.723,00 = 0,2795 \text{ R\$/km} \quad \text{Logo: (II) PMM} = 0,2795 \div (0,010000 \times 214.723,00)$$
$$(III) \text{ PMM} = 2.147,23 \div 0,2795 \quad \text{Resultando em: (IV) PMM} = \mathbf{7.682,39714}$$

Ainda de acordo com a metodologia GEIPOT, o PMM é dado pela razão entre a produção quilométrica mensal e a frota operante. Assim, para obter a frota operante do tipo considerado, teríamos o seguinte cálculo:

$$(I) \quad \text{PMM} = \text{Produção Quilométrica Mensal} \div \text{Frota Operante}$$
$$(II) \quad 7.682,39714 = 153.622 \div \text{Frota Operante}$$
$$(III) \quad \text{Frota operante} = 153.622 \div 7.682,39714 \quad \text{Resultando em: (IV) Frota Operante} = \mathbf{20}$$

Ora, de acordo com a Planilha de Índices e Preços do Município (fl. 177), a frota operante de veículos convencionais totaliza 13 veículos, com frota reserva de 03 veículos; já a frota operante de microônibus totaliza 03 veículos, com frota reserva de 01 veículo. Consequentemente, **a frota total é que soma 20 veículos, ao passo que a frota operante é de 16 veículos.**

Portanto, resta demonstrado o erro de cálculo do Poder Concedente que, ao calcular o Percurso Médio Mensal (PMM), considerou a frota total de veículos, ao

² Fonte: GEIPOT (Anexo I – Notas Explicativas). Disponível em: <http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/cartilha/anexos/pag33anexo1.htm>



invés da frota operante do tipo considerado, o que está em desacordo com o que recomenda a Metodologia GEIPOT.

4.6 Análise dos Custos Fixos – Despesas com Pessoal

Do parecer do Ministério Público: à fl. 663 o *Ministério Público de Contas* apontou a indexação de outros custos ao salário do motorista, que foi estipulado em R\$ 670,00 (seiscentos e setenta reais).

O *parquet* afirmou que, na forma como se encontra a planilha, um aumento para a categoria profissional dos motoristas provocaria aumento irreal de custos, repercutindo em todos os demais custos com pessoal, em vista da sua vinculação. Entendeu, por fim que o desvirtuamento do valor tarifário provocado pela indevida amarração de custos com pessoal ao salário pago aos motoristas é ofensivo à modicidade tarifária. Assim, deveria a autoridade competente ser intimada para comprovar que o valor usado nas planilhas (para motoristas e demais funções, inclusive) a título de salário é aquele acordado em convenção coletiva.

Defesa: o defendente trouxe aos autos o Acordo Coletivo de Trabalho 2010/2011, celebrado entre o Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Juiz de Fora e a empresa Viação Ubá Transportes Ltda. (fls. 709 a 725).

Análise deste Órgão Técnico: o documento juntado pelo defendente não se presta a comprovar que os valores utilizados a título de salário nas planilhas de cálculo tarifário que integram o Edital são aqueles estipulados em convenção coletiva. Isso porque o Acordo Coletivo de Trabalho trazido aos autos vigeu no biênio 2010/2011, portanto é bem posterior à elaboração das planilhas que integram o Edital da Concorrência Pública nº 03/2007, lançado em 20 de junho de 2007.

Portanto, este órgão técnico entende que a determinação exarada no despacho de fl.665 não foi atendida.

4.7 Do CGO – Custo de Gerenciamento Operacional



Do parecer do Ministério Público: verificou que a Lei Municipal nº 3.591/07, em seu artigo 84, faz referência ao Custo de Gerenciamento Operacional, como se observa abaixo:

Art. 84 O não repasse dos valores referentes ao Custo de Gerenciamento de Operação implicara acréscimo de 2% (dois por cento) mais 0,06% (seis centésimos percentuais) por dia de atraso a título de compensação financeira e juros de mora de 1% (um por cento) ao mês

Embora não houvesse nessa Lei e no Edital de licitação outra menção a esse instituto, o *parquet* entendeu que seria importante a manifestação das autoridades acerca da cobrança de CGO e taxa de outorga e, em caso positivo, que apresentassem documentação comprobatória dos recolhimentos.

Defesa: à fl. 705, o atual Prefeito de Ubá informou que não houve cobrança de CGO. Quanto à outorga, a empresa paga mensalmente o percentual fixado, cujo custo é unicamente da empresa operadora.

Análise deste Órgão Técnico: Não é necessário tecer maiores considerações a respeito do assunto, tendo em vista que a cobrança dos referidos valores não ocorre no Município.

4.8 Análise dos Custos Fixos – remuneração de Diretoria

Do parecer do Ministério Público: à fl. 644, o douto Ministério Público de Contas salienta que a planilha de custos apresenta índices que não encontram explicação, sendo o Pessoal Administrativo 15% sobre a massa salarial e a Despesa Administrativa 0,17% sobre o valor do veículo novo com pneus (f. 168 e 172/173).

Afora isso, considera que a envergadura da licitação (pouco menos de vinte ônibus no interior de Minas Gerais) atrai empresas de porte médio a pequeno. Tais sociedades não possuem um quadro de diretoria distinto do quadro societário, sendo os diretores seus próprios sócios. Acrescenta que não há nos autos elementos suficientes para demonstrar a coincidência entre os sócios e os diretores da concessionária. Deverá, portanto, ser juntada aos autos a documentação idônea que comprove quem são os sócios e diretores da sociedade.



Defesa: o defendente anexou aos autos cópia de alteração contratual da sociedade empresária vencedora do certame, e registrou que, conforme contrato social, a administração da referida sociedade cabe aos sócios Genebaldo Jales Cordeiro e Romeu Santana.

Análise deste Órgão Técnico: A documentação juntada aos autos pela defesa cumpre a determinação exarada à fl. 666 dos autos, e permite verificar que a administração da concessionária vencedora cabe a dois de seus sócios.

Quanto ao índice de Pessoal Administrativo adotado pela planilha de custos do município, equivalente a 15% da massa salarial, vale destacar as informações constantes do Anexo I - Notas Explicativas da metodologia GEIPOT:³

B.3.3 Despesas com Pessoal Administrativo

Este item corresponde às despesas com pessoal envolvido em atividades administrativas e de fiscalização. Para efeito de simplificação do cálculo sugere-se, também, a sua vinculação às despesas com pessoal de operação. De acordo com levantamentos realizados, o quadro a seguir apresenta os valores verificados em diversas cidades, relativamente às despesas com pessoal de operação.

Categoria	Limite Inferior	Limite Superior
Pessoal Administrativo	8%	13%

Portanto, o índice de Pessoal Administrativo adotado pela planilha ultrapassa em dois pontos percentuais o limite superior definido pela Metodologia GEIPOT, o que vem reforçar o argumento do douto Ministério Público de Contas de que a adoção do referido índice deveria ter sido justificada pelo Poder Concedente.

Já no que se refere ao índice de despesas administrativas, o Anexo I – Notas Explicativas do GEIPOT recomenda o seguinte:⁴

B.4 Despesas Administrativas

Este item diz respeito aos custos referentes a despesas gerais, seguro obrigatório, Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e seguro de responsabilidade civil

B.4.1 Despesas Gerais

³ Fonte: GEIPOT (Anexo I – Notas Explicativas). Disponível em:
<http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/cartilha/anexos/pag33anexo1.htm>

⁴ Idem.



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



São considerados neste item diversos custos necessários à execução dos serviços, tais como: material de expediente, energia elétrica, água, comunicações e outras despesas não diretamente ligadas à operação. Admite-se que o valor anual das despesas gerais varia entre 2% e 4% do preço de um veículo leve novo completo, para cada veículo da frota, resultando em um coeficiente mensal entre 0,0017 e 0,0033, por veículo, conforme quadro a seguir:

Coeficiente	Limite Inferior	Limite Superior
Despesas Gerais	0,0017	0,0033

Portanto, o índice relativo à despesa administrativa adotado pela planilha de custos do edital está dentro dos limites estabelecidos pela Metodologia GEIPOT.

4.9 Da ocorrência de reajuste ou revisão na tarifa

Do parecer do Ministério Público: à fl. 663 o *parquet* recomendou a intimação da autoridade competente para que esclareça se houve reajuste ou revisão da tarifa desde a celebração do contrato e como é calculada a tarifa atualmente em vigor (juntando a documentação comprobatória).

Defesa: após afirmar erroneamente, à fl. 699, que o prazo inicial da concessão é de 10 anos, o defendente informou que houve um reajuste de tarifa concedido em 2008, na gestão do ex-prefeito Dirceu dos Santos Ribeiro, o qual teria sido aprovado com base na planilha elaborada pelo GEIPOT e nas instruções do processo licitatório. Informou, ainda, que o reajuste está *sub judice* em ação civil pública proposta pelo Ministério Público. Registrou, por fim, que ao longo da gestão 2009-2012 não houve aprovação de qualquer reajuste, pois medidas nesse sentido deveriam aguardar o desfecho da referida ação.

Análise deste Órgão Técnico: A defesa não trouxe maiores informações a respeito da ação judicial mencionada que, de acordo com o defendente, discute a regularidade da Concorrência pública e do reajuste concedido. Sequer o número do processo foi fornecido. Foi realizada pesquisa na rede mundial de computadores com o objetivo de obter maiores informações, sem sucesso. Assim, entende-se que esta Corte de Contas poderá diligenciar com vistas à obtenção de informações sobre a ação, inclusive sobre eventual decisão definitiva no processo.



A cláusula Décima Segunda do Contrato nº 108/2007 (fls. 543 a 560) trata do reajuste da tarifa de concessão, e dispõe o seguinte:

“O valor da tarifa da concessão e demais serviços serão reajustados na periodicidade da legislação em vigor, considerando-se como data base deste contrato à da entrega da Proposta.

§ 1º – O reajuste da tarifa da concessão será determinado sempre através da planilha de custo, nos termos do Anexo IV:

§ 2º – O valor da tarifa da concessão será reajustado para mais ou para menos, de acordo com a Planilha de Custos (Anexo IV).

(...)

*§ 5º – Sempre que forem constatadas modificações estruturais nos preços relativos aos fatores de produção ou modificações substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos, por iniciativa da concessionária, após devidas análises, e autorizadas pela Administração poderá ser revista a metodologia tarifária, adequando-os à nova realidade.”
(grifos nossos)*

Por sua vez, a cláusula Décima Terceira trata da revisão da tarifa de concessão, nos termos abaixo:

Em contrapartida aos riscos da concessão a Concessionária terá direito à revisão do valor da tarifa da concessão nos seguintes casos:

a) (...)

b) Sempre que forem criados, alterados ou extintos tributos ou encargos legais ou sobrevierem disposições regulamentares ocorridas após a data de apresentação da Proposta, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos conforme o caso;

c) Sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos, para mais ou para menos, conforme o caso;

d) (...)

e) (...)

f) Sempre que forem constatadas modificações estruturais dos preços relativos dos fatores de produção ou modificações substanciais nos preços dos insumos relativo aos principais componentes de custos, não atendidas ou cobertas pelos reajustes tarifários previstos em Contrato, observados os preceitos legais pertinentes.

§ 1º – o processo de revisão de tarifa da concessão terá início mediante requerimento dirigido pela Concessionária ao Poder Concedente, acompanhado de “Relatório Técnico” ou “Laudo Pericial” que demonstre cabalmente o impacto ou a repercussão de qualquer das ocorrências referidas no parágrafo anterior sobre os principais componentes de custos ou, ainda, sobre as receitas da Concessionária.

(...) (grifos nossos)

Há que se fazer a distinção entre reajuste e revisão. Nesse sentido, cumpre transcrever a manifestação de Marçal Justen Filho⁵:

Os institutos do reajuste contratual, da atualização financeira e da correção monetária nada mais são do que modalidades de indexação. Isso consiste na regra previamente definida de que os

⁵ JUSTEN FILHO, Marçal. *Concessões de serviços públicos*. São Paulo: Dialética, 1997. P. 152, 151.



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



valores pecuniários adotados são apenas nominais, devendo ser revistos, de modo automático, na medida e na proporção da desvalorização da moeda. A variação dos valores nominais obedece à variação dos índices adotados. Em todos os três casos, não há uma modificação de conteúdo da prestação contratual.... Não se revêem nem se rediscutem as prestações impostas às partes.....Nada impede que se construa um índice específico de reajuste, a partir da conjugação de diversos índices setoriais.(grifo nosso)

A recomposição de preços consiste, em termos práticos, em uma revisão das cláusulas contratuais a partir de um amplo exame das circunstâncias que condicionam a execução do contrato. Produz-se uma investigação comparativa entre os dois momentos. Cotejam-se as circunstâncias existentes no momento em que se definiram as condições contratuais com aquelas verificadas no momento da efetiva execução. (grifo nosso).

Vale citar também as lições de Maurício Portugal⁶:

O procedimento de reajuste tem por objetivo isentar o parceiro privado de parte ou da totalidade dos riscos de variação dos preços dos seus insumos, seja por perda de valor da moeda, seja por situações específicas relativas ao setor ou ao segmento da indústria ao qual pertence. É geralmente realizado com periodicidade anual e se traduz em aplicação, aos valores previstos no contrato, de fórmulas paramétricas que refletem a variação dos custos do concessionário e/ou a dos preços ao consumidor.”(grifo nosso)

Note-se que apesar de a redação da Lei 8.987/1995 deixar clara a preferência pelo regime do preço do serviço, sua eficácia e efetividade dependem das regras a serem definidas no edital, no contrato e nos regulamentos das Agências Reguladoras para a revisão das tarifas, não sendo incomum atualmente, entre nós, a utilização de critérios de revisão tarifária que implicam praticamente a adoção do regime de custo do serviço. (grifo nosso)
Além disso, o regime de preço do serviço permite a adoção de regras para a revisão tarifária que reduzem a necessidade de análise dos custos específicos de cada concessionário pelo regulador, o que minimiza o problema da assimetria de informações.

.....
Daí a necessidade de os procedimentos de revisão serem devidamente regulamentados, em resoluções das Agências ou nos contratos de concessão, de maneira a impedir que a possibilidade de revisão dos contratos seja utilizada indevidamente para mitigação de riscos atribuídos ao parceiro privado ou para simples alteração de preços sem lastro efetivo em mudanças nas condições de execução do contrato que a justifiquem.”(grifo nosso).

Observa-se que o reajuste tarifário da cláusula 12^a está estritamente vinculado à planilha de custo apresentada no anexo IV. A planilha do anexo IV foi elaborada pelo sistema de custos do GEIPOT – Grupo de trabalho instituído pela Portaria n°. 644 do Ministério dos Transportes de 09/07/1993, que teve como objetivo elaborar uma metodologia de cálculo da tarifa de ônibus urbano, que servisse de orientação para os municípios brasileiros. A orientação do GEIPOT data de 1996 e ainda hoje é utilizada pela maioria dos municípios brasileiros para cálculo de tarifas de transporte coletivo. O cálculo tarifário do GEIPOT é fundamentado em custos dos insumos que compõem a tarifa do transporte. Entretanto, para uma nova concessão que esteja sendo iniciada nos

⁶ RIBEIRO, Maurício Portugal; PRADO, Lucas Navarro. *Comentários à Lei de PPP-Parcerias Público-Privada*. São Paulo: Malheiros, 2007. P 125,129,130



dias de hoje, poderia ter sido utilizado método mais abrangente de cálculo da tarifa, que incluísse a elaboração de fluxo de caixa com os custos previstos e receitas esperadas, investimentos a serem realizados ao longo do contrato e cálculo da taxa de retorno esperada do empreendimento pelo prazo previsto.

Como o reajuste está vinculado apenas ao custo, não há incentivo para aumento de eficiência na prestação do serviço. As melhorias porventura obtidas na gestão do serviço não refletem no cálculo da tarifa, e os aumentos de preços de todos os insumos são automaticamente repassados ao cálculo da tarifa. O §5º da cláusula 12ª garante, ainda, uma revisão da metodologia tarifária no caso de “modificações estruturais nos preços relativos aos fatores de produção ou “modificações substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos”.

A revisão na metodologia de cálculo é objeto de uma revisão periódica do contrato, caso suas condições sejam alteradas, e não de reajuste anual, conforme pode-se extrair dos ensinamentos dos autores apresentados.

Quanto à cláusula 13ª, observa-se que o texto da letra “c” está em aberto, não definindo claramente quais seriam os encargos que poderiam estar incluídos na previsão de revisão. O texto da letra “b”, que reproduz o § 3º do art. 9º da lei 8.987/1995, já havia previsto a possibilidade de encargos legais que pudessem influenciar na revisão tarifária. Desta forma o disposto na letra “c” da cláusula 13ª abre espaço para que ocorra “simples alteração de preços sem lastro efetivo em mudanças nas condições de execução do contrato que a justifiquem”, conforme ensinamento de Mauricio Portugal Ribeiro reproduzido anteriormente.

A letra “f” da cláusula de revisão praticamente reproduz o texto da cláusula anterior e procura garantir a correspondente revisão na tarifa sempre que ocorrerem quaisquer modificações nos preços dos insumos e fatores de produção não atendidos ou cobertos pelos reajustes. Como os reajustes são anuais, conforme prevê a legislação, o texto da letra “f” garante para o concessionário a faculdade de pleitear revisão tarifária a qualquer tempo, independente do prazo anual, no caso de aumento dos preços dos insumos e fatores de produção. Constata-se que essa parte da cláusula vinculou-se



diretamente ao regime de custos, conforme previsto no texto de Mauricio Portugal apresentado.

Verifica-se que a Administração Municipal ficou em situação vulnerável na forma prevista para reajuste e revisão, trazendo para si todo o risco que deveria estar com o concessionário. Não se trata aqui de propor que as condições de desequilíbrio do contrato devam ser integralmente assumidas pelo parceiro privado e sim que o contrato deva estabelecer os riscos e condições da prestação dos serviços de modo que identifiquem-se claramente os desequilíbrios ocorridos e os encargos que cada parte deverá assumir.

Desse modo, sugere-se que seja realizada modificação do critério de reajuste previsto no contrato, que se baseia na cobertura de todos os custos insertos no Anexo IV – Planilha de Índices e Preços –, devendo ser utilizada metodologia que empregue fórmula paramétrica composta de “cesta de índices” e que reflita a eficiência operacional e econômica, com incentivo para a redução de custos na prestação do serviço, a fim de se perseguir a justiça tarifária ao longo de todo o contrato.

Sugere-se, ainda, que seja reformulada a cláusula de revisão do contrato, estabelecendo-se uma periodicidade mínima em que as revisões devam ocorrer, expurgando delas as questões relativas apenas a custos que já estarão abrangidas pelo reajuste, garantindo a manutenção da atualidade na prestação do serviço e refletindo principalmente os encargos que realmente não estão no escopo da responsabilidade da concessionária e que ensejariam a revisão da tarifa de concessão ou da metodologia para seu cálculo.

Diante das condições estabelecidas no contrato assinado e em vigor, se não forem alteradas as condições de reajuste e revisão, sugere-se que o prazo contratual não deva ser prorrogado por mais 15 anos, conforme prevê o parágrafo único da Cláusula Oitava do contrato.



ANÁLISE DA DEFESA APRESENTADA PELOS SRS. DIRCEU DOS SANTOS RIBEIRO E ANTÔNIO DE PÁDUA RIBEIRO RAMOS - FLS. 2.405 A 2.464.

Preliminarmente, os defendentes repisam o argumento de que seria intempestiva a representação, já que a impugnação foi protocolada em 22/08/2007 e a abertura dos envelopes estava marcada para 23/08/2007. Assim, teria ocorrido a preclusão do direito de petição ao TCEMG, pois esta Corte não admite a representação como supedâneo da denúncia quando a for determinante a aplicação do art. 113, §1º da Lei nº 8.666/93. Assim, como o §2º do mesmo artigo faculta aos Tribunais de Contas somente até o dia útil imediatamente anterior à data de recebimento das propostas para determinar o envio de cópia do edital e essa determinação não se efetivou, resta clara a ocorrência de preclusão administrativa.

O argumento já foi analisado pela Coordenadoria de Análise de Instrumento Convocatório, como se vê à fl. 608 dos autos. Naquela oportunidade, toda a explanação que o órgão técnico trouxe a respeito do controle externo não teve por objetivo apenas sustentar a competência desta Corte de Contas para realizar o controle a priori, concomitante e a posteriori, mas principalmente demonstrar que esta Corte não está adstrita à análise prévia dos instrumentos convocatórios.

Ademais, as representações não visam proteger direitos subjetivos dos representantes, mas provocam a atividade de controle externo norteadas pelo interesse público que se sobrepõe aos interesses das empresas. Vale ressaltar, inclusive, que o controle externo exercido por esta Corte de Contas independe de provocação e se pauta em razões de interesse público. Portanto, o recebimento das peças de denúncia e sua autuação não constituiu afronta ao princípio da segurança jurídica, e de forma alguma viola o Regimento Interno deste Tribunal. O órgão técnico deixou claro que a solicitação de cópia do edital é faculdade da Corte de Contas, e que o prazo que vai até o dia útil imediatamente anterior não é decadencial, pois a avaliação acerca da legitimidade do certame poderá ser feita a qualquer tempo, por força de suas atribuições constitucionais.



Por todo o exposto, não assiste razão ao denunciante.

4.10 Da política de regulação tarifária

Do parecer do Ministério Público: o órgão ministerial sustenta a inadequação do modelo GEIPOT utilizado pelo município, o qual impede que os ganhos de eficiência sejam repassados aos usuários através da redução da tarifa, em ofensa ao princípio constitucional da eficiência e ao princípio da modicidade, este último ditado pelo art. 6º, § 1º da Lei 8.987/95.

Defesa: os defendentes alegam que as considerações apresentadas pelo Ministério Público sobre a regulação tarifária são genéricas e defendem que o modelo GEIPOT utilizado é adequado, e argumenta que a planilha GEIPOT constitui a base de cálculo de reajuste tarifário para quase todas as concessionárias de transporte público do Brasil.

Análise deste Órgão Técnico: – No que se relaciona à metodologia de cálculo de tarifas a serem cobradas pela prestação do serviço de transporte coletivo, entende-se necessário esclarecer que existem vários modelos de determinação e de reajuste tarifário.

Segundo Santos 2012⁷ modelo mais utilizado pelos órgãos e gestores, segundo a doutrina especializada é a “Planilha de Cálculo Tarifário –Instruções Práticas e Atualizadas”, criada pela Empresa Brasileira de Planejamento (GEIPOT). Todavia, são ainda utilizados para o mesmo fim, as seguintes metodologias:

SOARES, A.F. Metodologia para o Estabelecimento Tarifário de Transporte Rodoviário Urbano de Passageiros através de Frotas Heterogêneas. Dissertação (Mestrado) – UFRJ/COPPE/Programa de Engenharia de Transporte, 2009.

⁷ CABREIRA BASTOS, Marcelo. Uma Reflexão Crítica Sobre os Modelos de Reajuste Tarifário para o Transporte de Coletivo por Ônibus no Brasil. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro. UFRJ/COPPE. Pág. 52/53.



1 Price Cap ou Regulação por Incentivos – na qual o regulador define um teto inicial para a tarifa da concessionária, cujo valor é periodicamente reajustado com base em um índice de preços ao consumidor descontado de um fator de produtividade X“.

2 Licitação Competitiva - “adotar o critério de menor tarifa média para os candidatos, selecionando aquele que apresentar maior eficiência no processo de competição para entrada no sistema”

3 Custos médios - Os custos são apurados através de planilhas, em que é fixada uma taxa de retorno sobre o capital investido e a tarifa é calculada dividindo-se o custo do serviço pela quantidade de passageiros pagantes. A vantagem desse método é a cobertura integral dos custos, acompanhando variações ao longo do tempo. Por outro lado, esse método incentiva a não racionalização de recursos por parte do operador, uma vez que redução do custo pode levar à redução de receita total, não estimula a eficiência produtiva, dificulta a quantificação dos custos reais e exige uma grande atuação dos órgãos regulares no que diz respeito a negociações de reajuste das tarifas. Este é o método mais utilizado nas cidades brasileiras.

Ainda segundo Santo (2012)⁸, fazendo referência a um estudo levado a cabo pelo Ministério das Cidades em 2006, **o modelo GEIPOT premia a ineficiência e leva ao mero repasse dos custos**, impondo a necessidade de reajustes constantes, penalizando o usuário, pois nessa forma de cálculo “...os custos médios, fixos e variáveis, incorridos na produção do transporte são todos repassados aos usuários pagantes, premiando a ineficiência das empresas mal geridas por meio da necessidade de reajustes constantes no valor das tarifas e ao mesmo tempo não repassando aos usuários os ganhos de produtividade das empresas que se beneficiam das melhorias na rede e na infra-estrutura promovidas pelo poder público, (...) a ineficiência das empresas permeia o cálculo tarifário na maioria dos itens que o compõem.”

Por essas razões, entende este Órgão Técnico assistir razão ao Ministério Público de Contas ao sustentar a inadequação do modelo GEIPOT utilizado pelo município, pelo fato deste impedir que os ganhos de eficiência sejam repassados

⁸ Idem nota 7.



aos usuários através da redução da tarifa, em ofensa ao princípio constitucional da eficiência e ao princípio da modicidade.

4.11 Das outras formas de receita

Do parecer do Ministério Público: o Ministério Público constatou que não constavam do edital outras formas de arrecadação para o concessionário, embora exista previsão contratual. Diante disso, concluiu pela necessidade de intimação do responsável para informar se outras formas de receita estavam sendo utilizadas no município e, em caso afirmativo, que apresentasse documentação que demonstre sua repercussão no cálculo tarifário.

Defesa: afirma que, conforme minuta do contrato anexa ao edital, a Administração admitiu a possibilidade de receita alternativa em favor de quem vencesse o certame e que tais receitas, se auferidas, devem ser consideradas na revisão tarifária. Logo, se e quando a concessionária dispuser de algum engenho que possa gerar receita alternativa, os recursos obtidos serão obrigatoriamente considerados na planilha para fins de abatimento nas despesas incorridas e conseqüentemente na redução proporcional da tarifa. Conclui que nenhuma incorreção existiu no certame quanto a este ponto.

Análise deste Órgão Técnico: a questão já foi objeto de análise nos §§ 2.13 a 2.15 deste relatório. Naquela oportunidade constatou-se, com base nos esclarecimentos trazidos pelo responsável, que não havia utilização de outras formas de arrecadação em favor da concessionária no município.

4.12 Dos custos variáveis - Lubrificantes

Do parecer do Ministério Público: o *parquet* aponta o descompasso existente entre a planilha de fl. 169, que multiplica os índices pelos preços dos vários insumos, e a metodologia tarifária de fl. 245, que estabelece para todos os lubrificantes um único coeficiente com base no óleo de motor. Aponta, ainda, a falta de identidade entre os lubrificantes considerados em cada planilha, visto que óleo direção e óleo embreagem constam apenas do Anexo XIV, que informa seis itens lubrificantes, enquanto fluido de



freio só consta do Anexo IV, em que constam cinco lubrificantes. Ademais, os índices usados para veículo convencional são os mesmos usados para microônibus.

Defesa: afirma que não foi apresentado nenhum dado capaz de levar a conclusão de que existe irregularidade na forma como foi utilizado o custo dos lubrificantes para a composição do valor da tarifa. Alega que a planilha do Anexo IV descreve de forma clara os índices e quantitativos de composição tarifária, enquanto o Anexo XIV serve como forma explicativa da metodologia usual de um cálculo tarifário qualquer do sistema de transporte coletivo. Conclui que não há nada de concreto que demande correção do procedimento, pois nenhuma inconsistência ou irregularidade comprovada sobressai dos itens apontados.

Análise deste Órgão Técnico: a defesa não trouxe argumentos que justificassem a adoção dos mesmos índices para veículos convencionais e para microônibus. Afirma que o Anexo XIV “serve como forma explicativa da metodologia usual de um cálculo tarifário qualquer do sistema de transporte coletivo”, mas o citado anexo deveria ser capaz de explicar a metodologia do sistema de transporte coletivo de Ubá, objeto do presente certame, com clareza e guardando coerência com a planilha apresentada no Anexo IV, razões pelas quais este órgão técnico assistir razão ao Ministério Público em relação a este item.

4.13 Dos custos variáveis - Rodagem

Do parecer do Ministério Público: a planilha tarifária do edital considerou que a vida útil total de um pneu, incluindo duas recapagens, é de apenas 85.000 km. No entanto, esta seria a capacidade de rodagem inicial de um pneu de ônibus ou microônibus, descontadas as recapagens, enquanto a vida útil do pneu, com duas recapagens previstas, seria de aproximadamente 160.000km.

Da forma como está, a planilha permitiria que a concessionária se apropriasse da quilometragem percorrida além dos 85.000km. Ademais, enquanto a metodologia tarifária prevê três recapagens, enquanto que a planilha de custos da tarifa de equilíbrio

utilizou apenas duas. Por outro lado, foram previstos dois protetores nos parâmetros da metodologia e três protetores na planilha tarifária.

Defesa: afirma que pelo correto exame do instrumento convocatório verifica-se que a sobrevida máxima de 85.000km dos pneus dos ônibus e microônibus é atingida após três recapagens. Alega ainda que nenhum pneu de ônibus ou micro, pneus diagonais, ultrapassa vida útil de 30.000km. Em relação às recapagens, afirma que em nenhum momento existe contradição entre o número de vezes que irá ocorrer, sendo fixado em um máximo de três.

Análise deste Órgão Técnico: a metodologia GEIPOT adotada pelo edital mostra o quadro a seguir, contendo os intervalos de variação da vida útil da rodagem e do número de recapagens, que foram definidos a partir de levantamentos realizados em diversas cidades:⁹

	Pneus	Limite inferior	Limite superior
Diagonal	Vida útil total	70.000km	92.000km
	Recapagens	2,5	3,5
Radial	Vida útil total	85.000km	125.000km
	Recapagens	2	3

A partir dos dados apresentados na tabela acima, se considerarmos três recapagens para pneus radiais teríamos uma vida útil aproximada de 125.000km, que é o limite superior. Por outro lado, se considerarmos três recapagens para o pneu diagonal teríamos, em média, uma vida útil de 81.000km. No edital da Prefeitura de Ubá, a vida útil considerada foi de 85.000 km, incluindo as recapagens, em número máximo de três.

É possível concluir que a previsão feita no edital se encontra dentro dos limites estabelecidos pelo GEIPOT.

4.14 Dos custos variáveis – Peças e Acessórios

⁹ Fonte: GEIPOT (Anexo I – Notas Explicativas). Disponível em:
<http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/cartilha/anexos/pag33anexo1.htm>



Do parecer do Ministério Público: aponta incoerência entre a planilha de custos e a metodologia tarifária do edital. Na Planilha de Custos foi estipulado o índice de 0,010000 que, multiplicado pelo preço do veículo novo sem pneu, resultou no custo de peças e acessórios por km. Por outro lado, a Metodologia Tarifária obteve os coeficientes de consumo por km de 0,000000833479 para o convencional e 0,000001023176 para o microônibus. Conclui pela necessidade de explicitar a obtenção do subitem 1.4.3 da Planilha de preços e índices.

Defesa: ressalta que o custo por quilômetro de peças e acessórios utilizado para obter o índice multiplicador que leva em conta o preço do veículo é diferente do índice utilizado para o cálculo do custo/quilômetro, que reflete a realidade do consumo médio mensal, através do PMM ou do PMA.

Afirma que o município de Ubá utilizou o índice real, no importe de 0,01 do preço do veículo. Esse índice foi extraído da planilha de quadro de horário do Anexo I – Projeto Básico, guardando coerência com as extensões de cada linha multiplicado pelo número de viagens.

Análise deste Órgão Técnico: Os responsáveis em sua defesa limitaram-se a descrever a metodologia de cálculo adotada para a obtenção dos índices referenciados, sem contudo explicar a incoerência contida na utilização de dois índices diferentes nas planilhas de custo e aquela constante na metodologia tarifária.

De fato, a defesa limitou-se a afirmar que a planilha GEIPOT admite a utilização de índices diversos para cada item de custo, sem explicar a razão pela qual teria utilizado dois índices diversos para cálculo de custos e precificação do serviço.

Por essas razões entende este órgão técnico assistir razão ao Ministério Público em relação a este item.

4.15 Dos custos fixos – Remuneração da Diretoria



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



Do parecer do Ministério Público: sustenta que não é admissível incluir nos custos com pessoal a remuneração da diretoria, pois esta não faz parte da formação direta dos custos operacionais e deve ser suportada pelos lucros do concessionário, sob pena de onerar a tarifa. Questiona o fato de não haver explicação nas planilhas para os índices de pessoal administrativo (15% sobre a massa salarial) e Despesa administrativa (0,17% do valor do veículo novo com pneus). Ressaltou que licitações desse porte costumam atrair pequenas e médias empresas, nas quais pode haver confusão entre diretores e sócios na empresa, hipótese em que haveria um “triplo pagamento” através de pro-labore, custos da diretoria e lucro da sociedade.

Defesa: afirma que quando um instrumento convocatório é lançado no mercado não há como se afirmar que naquele certame somente serão licitantes empresas de médio e pequeno porte. Acrescenta que não existe no edital e seus anexos a previsão de um triplo pagamento, apenas a regra geral para empresas de qualquer porte, do pagamento de pró-labore. Assim, refuta qualquer irregularidade no apontamento.

Análise deste Órgão Técnico: no que se refere às despesas administrativas, o manual do GEIPOT esclarece que o item abarca custos referentes a despesas gerais, seguro obrigatório, IPVA e seguro de responsabilidade civil.

Ao tratar das despesas gerais, o manual informa que envolvem custos diversos, tais como material de expediente, energia elétrica, água e comunicações. O manual admite “que o valor anual das despesas gerais varia entre 2% e 4% do preço de um veículo leve novo completo, para cada veículo da frota, resultando em um coeficiente mensal entre 0,0017 e 0,0033, por veículo”.

No caso, a Prefeitura Municipal de Ubá fixou tal coeficiente em 0,17% do valor do veículo novo com pneus, o que está dentro dos limites estabelecidos pelo Manual.

O Manual do GEIPOT esclarece que o item “Despesas com pessoal administrativo” corresponde às despesas com pessoal envolvido em atividades administrativas e de fiscalização. Sugere a vinculação deste cálculo às despesas com pessoal de operação. De acordo com levantamentos realizados em várias cidades, o Manual estabelece o limite



inferior de 8% e o limite superior de 13% para o percentual de despesas com a categoria pessoal administrativo.

A Prefeitura de Ubá fixou o percentual em 15%, valor que excede o limite superior estabelecido pela metodologia GEIPOT. Não há notas explicativas no edital para a adoção do percentual, e a defesa também não justificou o patamar estabelecido.

Por essas razões entende este órgão técnico assistir razão ao Ministério Público em relação a este item.

4.16 Dos custos fixos – Depreciação

Do parecer do Ministério Público: verifica à fl. 168 que o valor depreciável dos veículos é de 90%, com valor residual de 10%, segundo o método da soma dos dígitos decrescentes. Questiona a previsão de valor residual em apenas 10%, pois é inaceitável imaginar que, após dez anos de uso, o valor de um veículo comercial seja reduzido a 10% do valor de um novo. Assevera que o cálculo da depreciação em apreço, baseado em parâmetros pré-definidos, causa uma distorção que provoca o encarecimento do serviço de transporte coletivo. A diferença entre a depreciação artificial da frota estabelecida pelo contrato e a depreciação real, que pode ser obtida por pesquisa de mercado (FIPE-USP e MOLICAR, por exemplo) se converte em lucro do concessionário embutido em rubrica contábil de ressarcimento.

Defesa: argumenta que o modelo utilizado pelo município de Ubá é o mesmo empregado em todo o País e que não existem tabelas, como a da FIPE, sobre a avaliação de ônibus. Acrescenta que na grande maioria dos municípios brasileiros adotou-se como sendo de 10 anos a vida útil para veículos do tipo microônibus e convencional e que o valor residual também utilizado para a maioria dos municípios é de 10%.

A seguir, descreve as diversas metodologias utilizadas para a depreciação de veículos, com o intuito de demonstrar que a metodologia empregada pelo município seria a mais adequada, e conclui que os argumentos do MP são frágeis e que não sobressai qualquer irregularidade.



Análise deste Órgão Técnico: de acordo com a metodologia GEIPOT utilizada pelo município de Ubá para a elaboração do edital, “recomenda-se a adoção de valores residuais de 20% para veículos leves, de 15% para veículos pesados e de 10% para veículos especiais”.

Tendo em vista que o edital definiu como padrão o veículo convencional, verificou-se que para o cálculo do valor residual do veículo convencional (leve - 20%) foi utilizado o valor residual indicado para os veículos especiais (articulado - 10%).

Não foi apresentada justificativa técnica para a adoção do percentual de 10% para o valor residual do veículo convencional, bem como não foi apresentada pesquisa de preços dos veículos usados para aferir se o percentual utilizado corresponde ao preço de mercado para venda dos veículos.

Como ressaltou o Ministério Público, o valor residual adotado pelo edital é inadequado. A defesa não respaldou o percentual utilizado, razão pela qual ratifica-se o apontamento realizado pelo *parquet*.

4.17 Da irregularidade do critério adotado para licitação

Do parecer do Ministério Público: o *parquet* discordou do critério de julgamento utilizado no certame, qual seja, o de melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga de concessão com o de melhor técnica. Entende que tal critério induz a ineficiência do sistema, aumentando artificialmente os custos e os lucros dos concessionários, e, por consequência, leva ao aumento das tarifas.

Defesa: alega que a opção por adotar qualquer um dos critérios previstos no art. 15 da Lei 8.987/95 é feita pela Administração Pública no regular exercício de seu poder discricionário.

Análise deste Órgão Técnico: Cumpre ressaltar que é lícito à Administração adotar como critério de julgamento a combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com a melhor técnica, isto em razão do permissivo legal contido no art. 15, inciso VI da Lei Federal nº 8.987/95. Contudo, ainda que a escolha do tipo de licitação seja ato discricionário, o Poder Concedente não se desobriga de demonstrar os motivos



para adoção de um tipo de licitação em face da situação concreta, ainda mais se considerada a imprescindibilidade do serviço de transporte coletivo urbano.

A adoção do emprego do critério de melhor oferta ao Poder Público para outorga da concessão do transporte coletivo urbano conspira contra a modicidade tarifária, vez que esse custo invariavelmente será repassado para a tarifa, em prejuízo do usuário.

No entanto, apesar da exposição desse entendimento, cumpre ressaltar que, no caso em tela, o valor de outorga não impactará na tarifa, e sim, na rentabilidade do licitante, pois, a tarifa inicial de projeto foi calculada e definida como R\$ 1,53, ressaltando-se que neste cálculo, **o valor de outorga não foi considerado como custo para o sistema**, conforme se observou nas planilhas às fls.167 a 178, onde foi utilizado a metodologia da Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte - GEIPOT.

Este órgão técnico não ratifica a irregularidade apontada, diante da existência de permissivo legal para o critério eleito pela Administração. Recomenda-se, no entanto, a adoção do critério de julgamento menor tarifa para futuras licitações realizadas para a concessão do serviço de transporte coletivo de passageiros, em favorecimento à modicidade tarifária.

5 – Conclusão

Tendo em vista o que foi exposto nesse reexame de defesa, entende este Órgão Técnico, smj., quanto aos apontamentos enumerados na análise preliminar de fls. 604/623, que a denúncia é procedente quanto aos seguintes itens, devendo ser aplicada ao responsáveis as sanções previstas no inciso II do art. 85 da Lei Complementar 102 Lei Orgânica do TCEMG:

3.1 Irregularidade na exigência do item 12.5, III, do edital – “conhecimento do problema” – ilegalidade/pertinência/irrelevância; violação dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e isonomia (artigo 3º, § 1º e artigo 41, § 1º da Lei Federal nº 8.666/93).

3.2 Critério Subjetivo de Pontuação Técnica – item 12.5, do edital – Violação ao princípio do julgamento objetivo (art. 40, VIII da Lei Federal 8.666/93).



- 3.3 Ausência de Razoabilidade na distribuição da pontuação estabelecida no item VIII.3.1, do edital – desproporcionalidade para avaliar o tempo de experiência na operação de transporte urbano.**
- 3.4 Cumulação das exigências de capital social e garantia da proposta, em desacordo com o art. 31, parágrafo 2º da Lei 8.666/93.**
- 3.5 Índices de qualificação econômico-financeira incoerentes e contraditórios (subitem 11.1.3, alínea “c”, subalíneas c.4 e c.5).**
- 3.6 Critério irregular de julgamento no item 12, do edital de licitação, em desacordo com o art. 46, § 1º, inciso I da Lei Federal 8.666/93.**
- 3.7 Violação do princípio do sigilo das propostas, item 12 VI Qualificação Econômico Financeira – máximo de 200 pontos.**
- 3.8 Ausência no edital de licitação de previsão dos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações conforme os artigos 18 e 23 da Lei Federal 8.987/95.**

Quanto ao aditamento da denúncia, realizada pelo Ministério Público de Contas, entende este Órgão Técnico serem procedentes os seguintes apontamentos, devendo ser aplicada aos responsáveis as sanções previstas no inciso II do art. 85 da Lei Complementar 102 Lei Orgânica do TCEMG:

- 4.10 Da política de regulação tarifária**
- 4.12 Dos custos variáveis – Lubrificantes**
- 4.14 Dos custos variáveis – Peças e Acessórios**
- 4.15 Dos custos fixos – Remuneração da Diretoria**
- 4.16 Dos custos fixos – Depreciação**

Entende, ainda, este Órgão Técnico que, após o aditamento a denúncia não é procedente quanto aos seguintes itens:

- 4.2 Da utilização de Formas Alternativas de Receita**
- 4.13 Dos custos variáveis - Rodagem**
- 4.17 Da irregularidade do critério adotado para licitação**



Entende, ainda, este Órgão Técnico quanto às determinações exaradas no despacho de fl.665, acerca dos requerimentos constantes da *alínea d* do Parecer Ministerial:

4.1 Da imediata glosa do gasto com CPMF do cálculo da tarifa – Diante da informação prestada pela defesa de fl. 699, informando a exclusão da cobrança da CPMF das planilhas de custos relativas ao contrato celebrado, entende este Órgão Técnico que o apontamento deve ser desconsiderado.

4.2 Da utilização de formas alternativas de receita - Face à inexistência de tais fontes de receita, este órgão técnico entende que a determinação do Exmo. Relator foi cumprida, e que não se verificou descumprimento à Lei de Concessões.

4.3 Da fase de implantação do SAA e da fonte de custeio das gratuidades- à fl. 152 dos autos, este órgão técnico verificou que o prazo máximo para implantação do sistema de bilhetagem eletrônica era de 24 (vinte e quatro) meses, contados da assinatura do contrato, que ocorreu em 06/09/2007. Portanto, a implantação do sistema foi concluída dentro do prazo previsto.

4.4 Do estágio de implantação da proposta vencedora da licitação - a Prefeitura respondeu ao questionamento realizado, informando que a proposta vencedora foi integralmente implantada. Observou-se que o contrato de concessão foi assinado em 06/09/2007, o que leva a concluir que a empresa concessionária já presta os serviços contratados há pelo menos cinco anos no município de Ubá.

4.5 Da obtenção do subitem 1.4.3 da planilha de preços e índices – regularmente intimado o responsável limitou-se a reapresentar as informações constantes do Anexo XIV – Metodologia Tarifária, às fls. 249 a 251 dos autos. Portanto, entende este Órgão Técnico que, quanto a presente item, a determinação do Conselheiro Relator foi descumprida.

4.6 Análise dos Custos Fixos – Despesas com Pessoal - o documento juntado pelo responsável não se presta a comprovar que os valores utilizados a título de salário nas planilhas de cálculo tarifário que integram o Edital são aqueles estipulados em convenção coletiva. Isso porque o Acordo Coletivo de Trabalho trazido aos autos vigeu no biênio 2010/2011, portanto é bem posterior à elaboração das planilhas que integram o Edital da Concorrência Pública nº 03/2007, lançado em 20 de junho de



2007. Portanto, entende este Órgão Técnico que, quanto a presente item, a determinação do Conselheiro Relatar foi descumprida.

4.7 Do CGO – Custo de Gerenciamento Operacional – tendo em vista a informação de fls. 705 de que a cobrança dos referidos valores não ocorre no Município, e, que a empresa paga mensalmente o percentual fixado relativo à outorga, cujo custo é unicamente da empresa operadora, entende este Órgão Técnico que, quanto a presente item, a determinação do Conselheiro Relator foi cumprida.

4.8 Análise dos Custos Fixos – Remuneração de Diretoria - o responsável anexou aos autos cópia de alteração contratual da sociedade empresária vencedora do certame, e registrou que, conforme contrato social, a administração da referida sociedade cabe aos sócios Genebaldo Jales Cordeiro e Romeu Santana. Quanto ao índice de Pessoal Administrativo adotado pela planilha de custos do município, o índice relativo à despesa administrativa adotado pela planilha de custos do edital está dentro dos limites estabelecidos pela Metodologia GEIPOT.

Portanto, entende este Órgão Técnico que, quanto a presente item, a determinação do Conselheiro Relatar foi cumprida.

4.9 Da ocorrência de reajuste ou revisão na tarifa – Apesar de regularmente intimado o responsável limitou-se a afirmar não ter havido qualquer reajuste ou revisão da tarifa no período entre 2009/2012, não trazendo aos autos qualquer comprovação do afirmado.

Portanto, entende este Órgão Técnico que, quanto ao presente item, a determinação do Conselheiro Relatar foi descumprida.

Quanto à validade do contrato, considerando-se tratar de serviço essencial ao interesse público, considerando-se os transtornos e eventuais prejuízos decorrentes do seu interrompimento e o tempo necessário à realização de nova licitação, o que poderia importar em contratação emergencial, com risco de aumento dos custos, considerando-se o tempo decorrido da celebração do ajuste, em torno de 10 (dez) anos, considerando-se que o prazo de sua vigência encerrar-se-á em 5 (cinco), entende este Órgão Técnico, que a contratação não deve ser anulada.

Não obstante, entende, ainda, este Órgão Técnico, considerando os vícios constatados nos estudos técnicos constantes nos presentes autos, que o contrato vigente



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados



é danoso ao interesse dos usuários do serviço concedido, revelando alto potencial de dano ao erário ao longo de sua vigência, e por essas razões, esta Corte poderia recomendar ao atual gestor do Município de Ubá, a promoção das alterações contratuais necessárias à (ao):

- 1 correção das condições de reajuste e revisão tarifárias, inclusive com a adoção de nova metodologia de cálculo, nos termos descritos nos itens 4.9, 4.10 e 4.17 deste reexame.
- 2 estabelecimento de critérios para cálculo de possíveis indenizações, tais como: índices de depreciações, aspectos construtivos, apresentação dos custos e formas de pagamento, a exemplo de parcelamentos ou em títulos públicos na forma preconizada no item 3.8 deste reexame;
- 3 assunção pelo Poder concedente do custeio de isenções e gratuidades passe.
- 4 correção, se ainda persistir, do erro de cálculo do Poder Concedente descrito no item 4.5 deste reexame;
- 5 reversão dos recursos provenientes de quaisquer receitas alternativas em favor dos usuários do serviço.

Entende, por fim, este Órgão Técnico, que as recomendações acima propostas poderiam ser acompanhadas da advertência da possibilidade de responsabilização dos gestores do contrato, **desde a sua celebração**, por eventuais danos decorrentes do seu não atendimento, **valendo a mesma advertência para o caso de opção pela prorrogação da concessão nos termos do contrato vigente**.

À consideração superior.

CFCPF, 16 de agosto de 2017.

Alex Baptista Guimarães da Silva
TC-2552-3



Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais
Diretoria de Fiscalização de Matérias Especiais - DFME
Coordenadoria de Fiscalização de Concessões e Projetos Financiados

