

EXMO. SENHOR DR. CONSELHEIRO-PRESIDENTE DO EGRÉRIO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE MINAS GERAIS

SOCICAM ADMINISTRAÇÃO, PROJETOS E REPRESENTAÇÕES LTDA., pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rua Bela Cintra, 1.149, 8º Andar, cj. 81, Consolação, CEP 01415-907, São Paulo - SP, inscrita no CNPJ/ME 43.217.280/0001-05, neste ato representada na forma de seu Contrato Social, líder do **CONSÓRCIO MOVE MINAS** ("Denunciante" ou "Socicam") vem, por meio de seus representantes (**Doc. 01**), respeitosamente à presença de V.Ex.^ª, apresentar:

DENÚNCIA COM PEDIDO CAUTELAR

perante o Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais ("TCE-MG"), em face de decisão proferida pela Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade do Estado – SEINFRA, que declarou vencedor o Consórcio Terminais BH ("Consórcio Terminais"), constituído pelas empresas Conata Engenharia Ltda ("Conata"), Riera Empreendimentos e Administração Ltda ("Riera") e Infracon Engenharia e Comércio Ltda ("Infracon"), no âmbito da Concorrência Pública nº 001/2022 – SEINFRAMG ("Concorrência" ou "Licitação"), o que faz com fundamento no artigo 301 do Regimento Interno deste TCE-MG bem como nos respectivo instrumento convocatório da Licitação ("Edita" – **Doc. 02**), pelos fatos e razões de direito a seguir expostos.

SUMÁRIO

I.	DO CABIMENTO.....	3
II.	BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO FÁTICA	3
III.	DA MEDIDA CAUTELAR.....	6
IV.	DO MÉRITO	6
III.1	DAS ILEGALIDADES COMETIDAS PELA COMISSÃO DE LICITAÇÃO NA FASE DE DILIGÊNCIAS.....	6
III.2	DA REITERADA FALTA DE CUIDADO DAS AUTORIDADES E AS INCONSISTÊNCIAS DAS DECISÕES SOBRE A HABILITAÇÃO TÉCNICA.....	9
III.3	DAS DEMAIS IRREGULARIDADES: NÃO ATENDIMENTO AOS REQUISITOS DE HABILITAÇÃO	16
V.	DA DECISÃO QUE JULGOU IMPROCEDENTE O RECURSO ADMINISTRATIVO DA SOCICAM.....	38
VI.	DAS BREVES CONCLUSÕES.....	40
VII.	DOS PEDIDOS	40

I. DO CABIMENTO

1. Conforme o artigo 301, Capítulo VIII, do Regimento Interno deste Tribunal de Contas, qualquer cidadão, partido político, associação legalmente constituída ou sindicato poderá denunciar ao Tribunal irregularidades ou ilegalidades de atos praticados na gestão de recursos públicos sujeitos à sua fiscalização, leia-se:

Art. 301. Qualquer cidadão, partido político, associação legalmente constituída ou sindicato poderá denunciar ao Tribunal irregularidades ou ilegalidades de atos praticados na gestão de recursos públicos sujeitos à sua fiscalização.

2. Ante ao exposto, se extrai o cabimento da presente denúncia.

II. BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO FÁTICA

3. Trata-se de Concorrência Pública nº 01/2022 promovida pelo Estado de Minas Gerais, por intermédio da Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade – SEINFRA (“Poder Concedente”), que tem como objeto a concessão dos serviços públicos de recuperação, modernização, manutenção e operação do Terminal Rodoviário Governador Israel Pinheiro – TERGIP e dos TERMINAIS METROPOLITANOS e ESTAÇÕES de Transferência – MOVE da Região Metropolitana de Belo Horizonte – MG (“Objeto”).

4. Em 25.03.2022, às 14:00, foi realizada a Sessão Pública para abertura dos Envelopes nº 2, com as Propostas Econômicas das Licitantes cujos Envelopes nº 1, contendo os documentos de representação e garantia da proposta, tenham sido aceitos.

5. No mesmo dia, em sequência foram classificadas as Propostas Econômicas das Licitantes, tendo o Consórcio Terminais se classificado em primeiro lugar, a SINART em segundo lugar e a Socicam em terceiro lugar. Assim, procedeu-se a abertura do Envelope 3 do Consórcio Terminais contendo os seus documentos de habilitação.

6. Na análise dos documentos de habilitação pela Comissão de Licitação verificou-se que diversos documentos apresentados não estavam de acordo com a legislação e com as exigências editalícias. Tentou-se à realização de diversas diligências, bem como cogitou-se a realização de diligência *in loco* para confirmar a veracidade de parte da documentação, em que pese a suposta presunção de legitimidade desses documentos assinados por entes de Administração Pública Municipal.

7. E não é só. Além das diligências, a Comissão de Licitação, em ato de razoabilidade, sabendo de suas limitações na análise técnica e jurídica dos documentos, requisitou a outras áreas confirmações para

verificação dos documentos duvidosos apresentados pelo Consórcio Terminais, como solicitações à assessoria jurídica e à Diretoria de Transportes Metropolitanos.

8. Contudo, as tentativas da Comissão foram frustradas, pois não obtiveram o apoio que se fazia devido. Como será devidamente esclarecido, não houve resposta considerável a esses questionamentos, nem tampouco foram bem-sucedidas as diligências realizadas. Não obstante a manutenção das dúvidas pela Comissão, haja vista as absurdas e variadas inconsistências apresentadas nos documentos de habilitação do Consórcio Terminais, este foi então declarado vencedor do certame.

9. Em 27.04.2022, a Socicam interpôs recurso administrativo em face da decisão de julgamento dos documentos de habilitação apresentados pelo Consórcio Terminais. No mérito, comprovou a necessária desclassificação do Consórcio Terminais por evidente descumprimento dos requisitos de habilitação jurídica e de qualificação técnica previstos no Edital, a seguir descritos, em síntese:

(i) a inobservância do conteúdo mínimo dos atestados de qualificação técnica apresentados pelo Consórcio Terminais, especificamente em relação à comprovação do Centro de Controle Operacional – CCO e à realização de investimento mínimo;

(ii) apenas o atestado emitido pelo município de Embu das Artes previu a existência de CCO, sendo insuficiente para o cumprimento da exigência de qualificação técnica prevista no item 20.21.2 do Edital;

(iii) a apresentação de documento assinado pelo Consórcio Terminais (Relatório do Centro de Controle Operacional), em cumprimento de diligência, não é admissível para atender aos requisitos de qualificação técnica;

(iv) o conteúdo do Relatório do Centro de Controle Operacional apresentado não se assemelha aos requisitos exigidos no Plano de Exploração de Terminal (anexo ao Edital);

(v) o Relatório do Centro de Controle Operacional apresentado informa que o CCO dos terminais de Ubá e Atibaia estão em Itajubá, na sede da empresa, local distinto e não integrado aos terminais, não sendo possível que se trate de CCO;

(vi) a foto juntada no Relatório do Centro de Controle Operacional apresentado demonstra que os equipamentos não são suficientes para serem considerados como CCO de quatro terminais simultaneamente (Ubá, Estância de Atibaia, Caraguatatuba e Embu das Artes);

(vi) o contrato de obra pública apresentado para comprovação de investimento prévio não é documento hábil para atendimento do requisito previsto no Edital, divergindo do disposto pela Comissão Especial de Licitação no julgamento da impugnação protocolada pela Agiliza - Comércio E Locação De Máquinas Eireli;

(vii) os atestados de qualificação técnica apresentados contêm números de usuários que não condizem com a realidade dos fatos, não podendo ser considerados para fins do certame; (ix) em capitais e em grandes cidades o movimento de passageiros é inferior ao de Ubá, Embu das Artes, Atibaia e Caraguatatuba, o que demonstra uma forte incompatibilidade de movimentação dos terminais da recorrida com os demais terminais do mercado;

(x) a consorciada Riera não comprovou a situação atual da inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual, tendo apresentado cartão emitido em 20 de agosto de 2003;

(xi) o Consórcio Terminais não manteve as condições de habitação exigidas no edital, haja vista a Certidão Positiva de Débito Municipal da consorciada Riera, emitida de ofício pela Comissão Especial de Licitação em 12 de abril de 2022, tendo sido possibilitada a sua correção pela licitante em sede de diligências, em clara violação ao Edital;

(xii) as consorciadas Conata e Infracon não mantiveram as condições de habilitação durante o procedimento licitatório, pois atualmente as Certidões de Débito Municipal de ambas estão positivas.

10. Ato contínuo, em 10.05.2022, a Comissão de Licitação proferiu a Decisão nº 05/2022 (**Doc. 03**), externando seu posicionamento acerca do recurso administrativo interposto pela Socicam e mantendo a decisão que havia declarado o Consórcio Terminais vencedor do certame.

11. Naquela ocasião, sob o frágil e infundado entendimento de que os atestados de capacidade técnica gozariam de presunção de veracidade porque emitidos por órgãos públicos, considerou a Comissão prescindível a realização de inspeção *in loco*, não obstante tais documentos não dispusessem de elementos suficientes à compreensão do número de embarques e desembarques dos terminais, nos exatos termos exigidos pelo Edital da Concorrência Pública nº 001/2022.

12. No mesmo sentido, compreendeu a Comissão de Licitação, de forma completamente equivocada, que todas as questões decorrentes da apresentação de documentos teriam sido sanadas por meio de diligência documental, na forma do item 20.25 do Edital, concluindo que o CCO integrado descrito nos documentos apresentados pelo Consórcio Terminais atenderia aos critérios exigidos.

13. Nesse contexto, por unanimidade, foi mantida a declaração do licitante Consórcio Terminais como vencedor do certame. Contra essa decisão, a Denunciante interpôs novo recurso sustentando a patente nulidade da decisão de habilitação do Consórcio Terminais, em razão de evidente desvio de finalidade. No mérito, evidenciou, mais uma vez, o claro descumprimento das regras editalícias de habilitação por parte daquele licitante.

14. Nesse contexto, no último dia 26.05.2022, foi publicada a Decisão de Julgamento de Recurso Administrativo (**Doc. 04**), proferida pelo Poder Concedente, que negou provimento ao recurso administrativo interposto pela Denunciante, endossando o errôneo entendimento da Comissão de Licitação que sagrou, como vencedor da Concorrência Pública nº 001/2022, o Consórcio Terminais.

15. Como será devidamente demonstrado, a Socicam vem, por meio da presente denúncia, demonstrar as ilegalidades ocorridas no trâmite da Licitação, que proporcionaram a equivocada vitória do Consórcio Terminais, para que este TCE-MG, no bojo de suas competências, determine a reversão da decisão da SEINFRA-MG. É o que se passa demonstrar.

III. DA MEDIDA CAUTELAR

16. O Regimento Interno deste egrégio Tribunal de Contas prevê que, havendo fundado receio de grave lesão ao erário ou a direito alheio ou de risco de ineficácia da decisão de mérito, poderá ser concedida medida cautelar para provisão de suspensão de ato impugnado, até a publicação da decisão final:

Art. 197. No início ou no curso de qualquer apuração, havendo fundado receio de grave lesão ao erário ou a direito alheio ou de risco de ineficácia da decisão de mérito, o Tribunal poderá, de ofício ou mediante provocação, determinar medidas cautelares.

17. Indubitável que no presente caso encontra-se, de maneira clara, a satisfação total dos requisitos ali mencionados. De pronto notamos a urgência do pedido, visto que uma vez que a fase recursal da Licitação se encerrou, o certame será prosseguido, com a equivocada e absurda homologação e adjudicação do objeto à licitante que não atende os requisitos de habilitação, o Consórcio Terminais, situação que representa um claro risco ao erário e ao interesse público.

18. Esclarecidos os motivos ensejadores da demanda, requer seja concedida a medida cautelar, suspendendo o procedimento licitatório ora tratado até o fim da análise da presente lide.

IV. DO MÉRITO

III.1 DAS ILEGALIDADES COMETIDAS PELA COMISSÃO DE LICITAÇÃO NA FASE DE DILIGÊNCIAS

19. Como citado, para avalizar os documentos de habilitação técnica e de regularidade fiscal e trabalhista do Consórcio Terminais, a Comissão de Licitação determinou a realização de algumas diligências, especialmente em razão das seguintes incongruências:

- i. Conferência de assinatura, supostamente digital, do documento de fl. 052, que tratava do compromisso de constituição de Sociedade de Propósito Específico pela Riera;

- ii. Vencimento das certidões do Consórcio Terminais até a assinatura do Contrato, em vista da suspensão pretérita do procedimento licitatório;
- iii. CNPJ indicado no atestado técnico de fl. 150 distinto do que constava nos documentos oficiais da Riera;
- iv. Conferência dos atestados de capacidade técnica de Estância de Atibaia/SP e de Ubá/MG, pois referidos documentos não permitiam concluir pela implantação e operação de uma central de controle operacional do tipo integrada nesses terminais;
- v. Conferência dos mesmos atestados pela dúvida existente nos números de usuários dos Terminais em relação à quantidade total de habitantes dos municípios;
- vi. Necessidade de realização de diligência *in loco* para confirmar se as informações citadas eram verdadeiras, **ideia que foi repelida por maioria dos presentes nas reuniões (Doc. 05)**;

20. Em atenção a essas determinações de diligências, a Comissão de Licitação iniciou as validações que entendeu necessárias para prosseguir com a habilitação do Consórcio Terminais. Assim, em 12.04.2022, foram emitidas Certidões Negativas de Débito Municipal de todas as Consorciadas, bem como a certidão de regularidade perante o FGTS e as Certidões de Falência. Nessa toada, verificou-se que a CND Municipal da consorciada Riera estava positiva, com validade até 11.06.2022.

21. **Contudo, mesmo sem atestar as condições de habilitação da proposta, o Consórcio Terminais não foi inabilitado,** tendo sido questionado à assessoria jurídica se seria possível solicitar a apresentação de nova certidão. Não obstante, o departamento legal respondeu que não havia questão jurídica a ser debatida, mas tão somente o “*mérito administrativo*”.

22. **É dizer: a decisão única e exclusiva que poderia ser tomada era pela inabilitação do Consórcio Terminais por não ter mantido condição de regularidade obrigatória pelo Edital,** o que não foi feito.

23. Além das questões envolvendo a apresentação de certidões válidas, forçoso o reconhecimento de que ocorreram diversas e graves irregularidades em relação ao atestado técnico apresentado.

24. O Edital da Licitação exigia, em seu item 20.21.2¹, a comprovação de que as licitantes já teriam executado serviços de implantação e operação de central de controle operacional do tipo integrada (“CCO”). No entanto, desde a primeira reunião, em 06.04.2022, a Comissão de Licitação demonstrou

¹ 20.21.2. implantação e operação de central de controle operacional do tipo integrada, com capacidade de gestão e monitoramento em tempo real de forma simultânea de, no mínimo, 3 (três) terminais ou estações de passageiros, sendo considerado os modais aéreo, portuário, metroviário, ferroviário, rodoviário ou urbano, com volume somado de, no mínimo, 20.000 (vinte mil) passageiros embarcados por dia em pelo menos um dos últimos 10 (dez) anos.

incerteza em relação ao cumprimento de tal requisito editalício, de tal modo que o Presidente da Comissão, Sr. Leandro Amaral Costa, propôs que fosse realizada inspeção *in loco* das áreas dos Terminais Municipais para verificar se realmente há CCOs nos locais (**Doc. 06**):

“A redação do documento não permite que se tenha certeza quanto ao cumprimento ou não do item 20.21.2, do edital, pela licitante, de modo que há dúvidas sobre a habilitação ou inabilitação da licitante, Consórcio Terminais BH, quanto a esse requisito. Leandro propõe que a Comissão baixe o feito em diligência para que seja realizada uma inspeção in loco pela área técnica da Seinfra, podendo ser acompanhada pelos membros da Comissão, a fim de afastar a dúvida e verificar se os equipamentos existentes nos terminais de Estância de Atibaia/SP e de Ubá/MG correspondem a uma central de controle operacional do tipo integrada.

Leandro considerou QUE OS NÚMEROS DE USUÁRIOS INFORMADOS NOS ATESTADOS de Estância de Atibaia/SP e de Ubá/MG lhe PARECIAM DEMASIADAMENTE EXAGERADOS, o que chamou a atenção e despertou dúvidas, sugerindo que tais informações também fossem verificadas junto aos municípios que subscreveram os atestados. Além disso, observou que, NO ATESTADO DE UBÁ/MG, CONSTOU QUE O NÚMERO MÉDIO DE EMBARQUES HAVIA SIDO INFORMADO PELA ADMINISTRADORA, o que TAMBÉM DEMANDARIA UMA ANÁLISE MAIS CUIDADOSA DA COMISSÃO, em que pese a presunção de veracidade dos documentos emitidos por órgãos públicos.”

25. A diligência *in loco*, caso tivesse sido realizada, teria solucionado todas as questões relativas às dúvidas do cumprimento ou não dos requisitos de habilitação pelo Consórcio Terminais, tendo em vista que presencialmente teria sido averiguado: i) a inexistência de CCO nos terminais; e, ii) a impossibilidade de o volume de usuários citados nos atestados ser impossível de ser alcançado.

26. Ao mesmo tempo foi colocada em dúvida o número de usuários informados nos atestados de Estância de Atibaia e Ubá, por serem superiores à habitação total destes municípios:

Terminal	População IBGE	Embarques e Desembarques Mês
Estância Atibaia	145.378	622.000
Ubá	117.995	481.480

27. Com a posterior recusa da realização de diligência *in loco* (**Doc. 05**), foi solicitada ao próprio Consórcio Terminais que apresentasse declaração de próprio punho de que possuía experiência com CCO, de modo a confirmar as dúvidas sobre o cumprimento do requisito editalício. Com base nesse documento, em manifesta irregularidade, foi pautada a decisão pela habilitação do Consórcio Terminais.

28. Ou seja: fundamentado em um documento sem valor jurídico e com conteúdo – no mínimo – questionável, foi tomada a decisão principal de habilitação de um consórcio que não cumpriu as regras do Edital.

29. Por fim, ainda em fase de diligência, foi permitido à Riera apresentar nova CND Municipal Negativa e a declaração de compromisso de constituição de SPE com a correta assinatura digital, e não o documento nato-digital que havia sido equivocadamente apresentado na Licitação.

30. Ou seja, mesmo com todas as diligências realizadas ainda assim não era possível ter uma conclusão positiva sobre os documentos de habilitação do Consórcio Terminais, sendo que as dúvidas sobre a veracidade e conteúdo dos documentos não tiveram respostas positivas.

31. Porém, em favor de uma falsa celeridade e não da eficácia do procedimento – que fica clara pela análise do Memorando SEINFRA/SUBMOB nº 49/2022 (**Doc. 07**), que relatou o receio do prazo de conclusão da licitação em vista da vigência do Termo de Cooperação nº 4243 firmado entre SEINFRA e CODEMGE –, decidiu-se pela habilitação do Consórcio Terminais, **que foi declarado vencedor mesmo com todas as irregularidades latentes existentes em sua documentação, o que só demonstra a falta de zelo e presteza da Comissão de Licitação e a consequente não observância dos princípios que devem reger os atos da Administração Pública.**

32. Essa decisão foi posteriormente referendada no julgamento de recurso administrativo, sem que qualquer fato novo que pudesse substanciar a decisão.

33. Assim sendo, mostra-se evidente que a Comissão de Licitação, enquanto responsável designada para o julgamento da concorrência ora em discussão, não atuou em observância com o instrumento convocatório ao entender pela regularidade dos documentos do Consórcio Terminais, ainda que houvesse dúvidas quanto à aderência aos requisitos do edital.

34. Fica evidente desde já que a Comissão de Licitação agiu em manifesta desobediência aos princípios que regem uma Licitação e, em claro ato irregular, mostrou-se convencida de documentos pouco comprobatórios de que o Consórcio Terminais estaria apto para executar o Objeto da Licitação.

III.2 DA REITERADA FALTA DE CUIDADO DAS AUTORIDADES E AS INCONSISTÊNCIAS DAS DECISÕES SOBRE A HABILITAÇÃO TÉCNICA

35. Verificadas as inconsistências cometidas desde a fase de diligências da Licitação, faz-se necessário demonstrar a este TCE-MG os motivos pelos quais as decisões que habilitaram o Consórcio Terminais, bem como o declarou vencedor, foram irregulares, merecendo ser objeto da presente denúncia.

36. As decisões que culminaram na declaração do Consórcio Terminais como vencedor do certame estão eivadas de vícios variados, sejam materiais e formais, especialmente no que concerne à habilitação

deste, uma vez tendo apresentado documentos com alto grau de imprecisão, bem como absolutamente não condizentes com as exigências do Edital.

37. O Edital era preciso quanto às exigências de Qualificação Técnica, especificamente sobre a necessidade de comprovação de três requisitos, nos termos a seguir:

20.21. Para fins de qualificação técnica na LICITAÇÃO, a LICITANTE individual ou membro de CONSÓRCIO deverá ser um OPERADOR que tenha executado os seguintes serviços:

20.21.1. administração e operação simultânea de, no mínimo, 3 (três) terminais ou estações de passageiros, sendo considerado os modais aéreo, portuário, metroviário, ferroviário, rodoviário ou urbano, com volume somado de, no mínimo, 20.000 (vinte mil) passageiros embarcados por dia em pelo menos um dos últimos 10 (dez) anos, incluindo a execução da organização do embarque e desembarque de pessoas, atividades de limpeza, conservação, manutenção e vigilância;

20.21.2. implantação e operação de central de controle operacional do tipo integrada, com capacidade de gestão e monitoramento em tempo real de forma simultânea de, no mínimo, 3 (três) terminais ou estações de passageiros, sendo considerado os modais aéreo, portuário, metroviário, ferroviário, rodoviário ou urbano, com volume somado de, no mínimo, 20.000 (vinte mil) passageiros embarcados por dia em pelo menos um dos últimos 10 (dez) anos.

20.26. Também para fins de qualificação técnica na LICITAÇÃO, a LICITANTE individual ou membro de CONSÓRCIO deverá apresentar atestado(s) fornecido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, que comprove a realização prévia de investimentos de, no mínimo, R\$ 61.068.343,61 (sessenta e um milhões, sessenta e oito mil, trezentos e quarenta e três reais e sessenta e um centavos), em empreendimento de infraestrutura em qualquer setor, com recursos próprios ou de terceiros.

38. Repisa-se: três eram os requisitos para comprovação de qualificação técnica:

- i) Atestado que comprovasse administração e operação simultânea de 3 terminais de estações de passageiros, de no mínimo 20.000 passageiros por dia nos últimos 10 anos;
- ii) Atestado que comprovasse a implantação e operação de central de controle operacional do tipo integrada, com capacidade de gestão e monitoramento em tempo real de forma simultânea de 3 terminais de estações de passageiros, de no mínimo 20000 passageiros; e,
- iii) Atestado de *Project Finance* que comprovasse a realização prévia de investimentos de no mínimo, R\$ 61.068.343,61.

39. Ainda que se valendo das informações dos atestados apresentados sem diligência, que seria necessária em vista da inconsistência nos números de usuários dos terminais apresentados nos atestados, como será demonstrado em tópico adiante, no máximo o Consórcio Terminais teria comprovado somente um único desses requisitos, relativo à administração e operação de 3 terminais de estação de passageiros, e ainda assim foi habilitado tecnicamente e declarado vencedor.

40. Conforme citado no item III.1 acima, a Comissão de Licitação, apesar da referida decisão, não estava convencida da qualidade das informações prestadas, tendo desconfiança inclusive sobre a veracidade e validade dos documentos apresentados. **A decisão, como será descrita, foi dada sem certeza e distante da confiança que se espera perante um processo cujo juízo deve ser objetivo, desviando-se de seu propósito.**

41. Conforme consta no processo administrativo da Licitação, a habilitação do Consórcio Terminais foi proferida em vista de finalidade distinta da qual se busca num processo licitatório, **tendo sido deferida em razão da pressão sobre o tempo de resposta** (em vista do iminente término do Convênio da CODEMGE – vide Memorando.SEINFRA/SUBMOB.nº 49/2022), **e por não haver precisão ou conteúdo técnico suficiente para analisar com a devida precisão os documentos apresentados.**

42. Como já apontado, desde a reunião do dia 06.04.2022, a Comissão de Licitação verificou incoerências nos documentos de habilitação técnica do Consórcio Terminais, tendo até mesmo sido sugerida a diligência *in loco* para sanar eventuais dúvidas.

43. Ora, já à primeira vista, foram notados dois problemas essenciais nos documentos: i) impossibilidade de confirmar a existência de CCO; e, ii) inconsistência no número de usuários dos terminais constantes nos atestados.

44. Sob essas rápidas constatações, que poderiam ser feitas por qualquer homem médio, conhecedor ou não este equipamento de infraestrutura, a acertada decisão da Comissão de Licitação, reconhecendo suas limitações, foi de transmitir ao Subsecretário de Transportes e Mobilidade para que colhesse opinião de outras áreas para verificar o *cabimento e efetividade da realização das diligências*.

45. Contudo, infelizmente, motivos alheios à busca da realidade material e isonomia no certame acabaram por desviar a validade da decisão. Nota-se que, ato contínuo, ao se analisar a Ata de Reunião do dia 07.04.2022 (**Doc. 05**), em que Fernanda Alen Gonçalves da Silva (Coordenadora do NEP) expôs sua opinião de que a diligência *in loco* **não deveria ser realizada considerando os custos para sua realização.** Nessa mesma oportunidade, contudo, teria havido um início de acerto na decisão, uma vez que também foi reafirmado que **caberia ao Licitante ter demonstrado, quando da entrega dos documentos, que atenderia aos requisitos exigidos pelo Edital quanto ao CCO, contudo isso não teria ocorrido, dando a entender que a Licitante deveria ser inabilitada.**

46. Todavia, o Presidente da Comissão sustentou que *da forma como os atestados de capacidade técnica de Estância de Atibaia/SP e de Ubá/MG estavam redigidos, ele NÃO SE SENTIA CONFORTÁVEL PARA HABILITAR OU INABILITAR A LICITANTE*. Assim, em vista das incertezas que pairavam sobre os

documentos de habilitação, seguiu-se às diligências, porém também infrutíferas ou insuficientes, como será exposto.

47. Entendido não ser devida a diligência *in loco*, **pois, aparentemente custosa ao Estado (???)**, **a Comissão decidiu por inovar nas regras do Edital, autorizando que, neste momento, a licitante apresentasse uma “AUTODECLARAÇÃO”, no qual expusesse aquilo que o seu atestado não foi capaz de evidenciar.** Ou seja, não obstante ser certo de que não havia previsão de CCO para os terminais de Ubá e Atibaia, razão em que foi aventado a diligência física, a Comissão entendeu que seria suficiente uma declaração próprio de um interessado para satisfazer as então vedadas lacunas dos atestados.

48. Inclusive, no julgamento dos recursos administrativos não se justifica a aceitação de uma autodeclaração, somente há o breve apontamento de que o Edital não obriga que complementação de documentos de habilitação técnica deva ser proveniente de autoridades públicas. Essa justificativa não fundamenta qualquer possibilidade de uma autodeclaração, pelo contrário, somente coloca mais dúvidas em quem poderia apresentar complementação.

49. Ora, pela lógica da decisão, qualquer um poderia apresentar documentos de habilitação incompletos e inconsistentes na sessão pública e, posteriormente, se autodeclarar capazes. Essa lógica é completamente a antítese do que se espera com a comprovação de qualificação técnica que deveria ser útil para demonstrar que o licitante é capaz de prestar o serviço objeto da licitação.

50. Em suma, **premidos pela pressa e pelo auxílio das autoridades do Estado**, a decisão final se deu em contrário a tudo que vinha sendo discutido na Comissão de Licitação que caminhava de forma inequívoca para a inabilitação por não comprovação de atestado de experiência técnica de Central de Controle Operacional, com base em um fundamento equivocado pela autodeclaração apresentada pela Riera, bem como pelo “estranho” número de embarques e desembarques apresentados para os terminais de Ubá e Atibaia.

51. Neste ponto, veja ao absurdo que se chegou – que demonstra a complete irregularidade e nulidade da decisão administrativa. Retomando os dizeres do Presidente da Comissão na Reunião do dia 06.04.2022, **cogitou-se que as informações fossem FALSAS, mesmo reconhecendo que os atestados pudessem ter fé pública e presunção de legitimidade, uma vez que ambas essas características não valem de nada se as informações lá contidas são inverídicas.** Portanto, se perderam pelo conteúdo das atestações. Da ata de reunião de 06.04.2022 (**Doc. 06**) se extrai o seguinte:

Leandro considerou que os números de usuários informados nos atestados de Estância de Atibaia/SP e de Ubá/MG lhe pareciam demasiadamente exagerados, o que chamou

a atenção e despertou dúvidas, sugerindo que tais informações também fossem verificadas junto aos municípios que subscreveram os atestados. Além disso, observou que, no atestado de Ubá/MG, constou que o número médio de embarques havia sido informado pela administradora, o que também demandaria uma análise mais cuidadosa da Comissão, em que pese a presunção de veracidade dos documentos emitidos por órgãos públicos.

52. Rememora-se o ponto, detalhado a seguir: o atestado de Estância de Atibaia informou o número de 622 mil usuários no mês, enquanto o de Ubá o de 348 mil usuários no mês durante a Pandemia e 481.480 antes da Pandemia de Covid-19. Os números por si só já chamam a atenção pelo tamanho dos municípios, sendo que Estância de Atibaia tem população no entorno de 145 mil e Ubá de 177 mil, de modo que parece deveras inverossímil que os números que constam nos atestados correspondam à realidade.

53. Todavia, os números se tornam ainda mais irregulares quando sua leitura se dá concomitantemente ao informado pelo Diretor de Transportes Metropolitanos do Estado de Minas Gerais que, em média, **TODOS os terminais metropolitanos somados transportam cerca de 400.000 (quatrocentos mil) pessoas por dia, incluídos os maiores terminais do Estado.**

54. Pior, como aventado nos autos do procedimento licitatório, o próprio TERGIP possuiu em 2019 média de movimentação diária de embarques de 13 mil, número próximo ao que consta nos atestados relativos aos municípios de Estância de Atibaia e Ubá, conforme se extrai da decisão da impugnação elaborada por esta r. Comissão de Licitação:

A respeito dos quantitativos exigidos no Edital de Concorrência 001/2022, esclarece-se que a movimentação de 20.000 (vinte mil) passageiros embarcados por dia corresponde a aproximadamente 25% da movimentação média diária de embarques no TERGIP e Terminais Metropolitanos e Estações (= 20.299 passageiros/dia) no ano de 2019, conforme explicitado abaixo:

Tabela Quantitativo embarques			01- de				
Embarques	Qtd/Ano	%	Qtd/Dia	%	Qtd/Dia	%	Qtd/Dia
TERGIP	4.758.689	50%	6.519	30%	3.911	25%	3.259
Terminais	17.355.804	30%	14.265	30%	14.265	25%	11.888
Estações	7.522.737	30%	6.183	30%	6.183	25%	5.153
			26.967		24.359		20.299

Fonte: elaboração interna.

55. É certo que neste caso, a Comissão de Licitações, se atenta à finalidade exigida pela Lei de buscar a veracidade material dos documentos visando o prestígio à competição legítima, à isonomia e a busca do contratação mais vantajosa aos usuários do serviço público sob concessão, é certo que seria impreterível a realização de diligências profundas para confirmar que os atestados apresentados tratavam

de números reais, se seriam falsos (objeto de crime, inclusive) ou meramente equívocos cujas prefeituras rapidamente poderia esclarecer.

56. **Porém repisa-se – a pressa e a pressão para terminar rápido o feito, especialmente pelo iminente término do Convênio com a Codemge, bem com como próprio período eleitoral, fez com a que a decisão fosse a mais *conveniente* possível**, que, nas palavras de membro da Comissão: ainda sem a certeza da análise dos documentos de habilitação foi obrigada a tomar rápidas decisões e informou que estava *“tranquila quanto a decidir a questão da qualificação técnica, vez que eventual inverdade das informações apresentadas pelo licitante poderá ser impugnada por outros licitantes na fase de recurso”*.

57. Ou seja, sem enfrentar os temas do volume inverossímil de passageiros indicados em Ubá, Atibaia e também Embu das Artes (mesmo que não aventado nos debates, padece do mesmo mal), e quanto ao tema do CCO, baseando-se numa *“AUTODECLARAÇÃO”* como documento válido para fins de comprovação daquilo que o atestado não comprovou (que, pior, também não ocorreu do ponto de vista matéria), a decisão pela habilitação foi assim proferida.

58. Entendimento totalmente diferente do Presidente da Comissão de Licitação na reunião de 07.04.2022, que restou expresso em ata: *“Leandro registrou sua discordância em relação à realização dessa diligência em que a informação seria prestada pela própria licitante, ressaltando que, do seu ponto de vista, a qualificação técnica deveria ser comprovada por meio de atestados fornecidos por terceiros, e não por meio de declarações do próprio licitante”*.

59. Contudo não seriam somente esses os erros crassos das autoridades envolvidas.

60. Apesar de não ser menos importante, uma vez ter sido até objeto de impugnação ao Edital e cujo conteúdo foi brilhantemente defendido pela Comissão de Licitação quando da resposta, em momento algum foi discutida a ausência de atestado de investimento previsto na cláusula 20.26 do Edital, sendo certo que não foi apresentado nenhum atestado aderente ao que o Edital exigiu e que foi bem grifado nas respostas à aludida impugnação.

61. Novamente, pelo *“dever”* de decidir no prazo que o Edital exigiu quando de sua publicação, vide cronograma item 26 do Edital – sem considerar que eventualidades poderiam acontecer –, passaram por cima da natureza do documento jurídico, tendo sido aceito, por mais absurdo que parece, um contrato de obra pública regido pela Lei Federal nº 8.666/1993, que, pela sua natureza e regras, nada comprova quando a capacidade de tomada de recursos ou capacidade de investimentos.

62. O item 20.26 do Edital é claro ser necessário que o valor de investimento deveria ser feito em “empreendimento de infraestrutura de qualquer setor”, sendo óbvio que não caberia um atestado de obra pública que nada se relaciona com a complexidade de investimentos existentes em uma concessão de serviço público. Novamente não subsistindo qualquer fundamento no julgamento dos recursos administrativos que apontam equivocadamente que o Edital não proíbe comprovação por investimento em obra pública.

63. Como ponto final, ainda vale destacar a completa aderência das autoridades à busca por um fim no processo, a despeito de ser correto, válido ou não. A decisão que habilitou o consórcio vencedor foi proferida nestes termos não apenas por falha da Comissão, que revelou, corretamente, toda sua insegurança e incapacidade de trazer fundamentos sólidos, uma vez que, quando provocados, as demais autoridades estatais se recusaram a responder quando provocadas, tal como feito pela assessoria jurídica e a Diretoria Metropolitana se isentando de decidir pela Comissão (vide Despacho nº Despacho nº 43/2022/SEINFRA/AJU – **Doc. 08** e Memorando.SEINFRA/DGTM.nº 81/2022 – **Doc. 09**).

64. Trata-se, em verdade, de uma admissão de participante da Comissão de Licitação que sequer tem certeza se atendeu ao Edital. Para fins de atender ao prazo e a suposta celeridade, jogaram o tema para que os demais Licitantes pudessem avaliar e, se o caso, recorrer, uma vez que essa fase processual não poderia ser suprimida.

65. A Socicam, por sua vez e como já citado, apresentou seu recurso administrativo, oportunidade em que abordou todas essas incongruências, mas teve seu mérito julgado improcedente, de modo que o Consórcio Terminais se sagrou vencedor apesar de todos os absurdos apresentados.

66. Assim, não resta outra dúvida, a não ser constatar que a Comissão de Licitação – e a própria SEINFRA – atuaram em total irregularidade com a finalidade de um certame licitatório, deixando prevalecer uma decisão tomada com pressa e descaso, materializando um desvio de finalidade da Licitação.

67. Não obstante, cumpre destacar que, para além da confusão e incertezas que permearam toda a análise dos documentos de qualificação técnica, como se pôde verificar no presente tópico, foram constatadas outras diversas inconsistências na análise dos demais documentos, que somente ocorreu pela falta de auxílio estatal à Comissão de Licitação, como a tentativa de encaminhar a responsabilidade de decisão para outros órgãos e se pautar somente em declaração da única interessada na decisão.

68. Demonstradas as irregularidades cometidas pelas autoridades envolvidas no certame, resta clara a existência de motivos para que este TCE-MG acate a presente denúncia e investigue o feito e posteriormente responsabilizar as autoridades envolvidas pelos erros ora cometidos.

III.3 DAS DEMAIS IRREGULARIDADES: NÃO ATENDIMENTO AOS REQUISITOS DE HABILITAÇÃO

69. Em que pese os argumentos acima mencionados sejam suficientes para cumprir com os requisitos de admissibilidade da denúncia - conforme exigido por este TCE-MG – e, portanto, ensejar na revisão da decisão ora acatada, não é demais trazer à baila as demais inconsistências e as justificativas aprofundadas das irregularidades, já apresentadas durante a demonstração de ausência de conduta diligente da Comissão de Licitação, que foram verificadas nos documentos de habilitação do Consórcio Terminais, que foram equivocadamente aceitas pela Comissão de Licitação.

70. Em apertada síntese, podemos apontar os seguintes descumprimentos dos requisitos editalícios, que foram constatados na documentação apresentada pelo Consórcio Terminais: **(i)** ausência de comprovação de experiência com CCO; **(ii)** não apresentação de atestado de investimentos; **(iii)** inconsistências nos números de usuários dos terminais apresentados nos atestados do Consórcio Terminais; e **(iv)** não comprovação de regularidade fiscal e trabalhista.

71. Sem prejuízo de expor separadamente cada um dos pontos indicados, destacamos inicialmente que houve um descumprimento geral aos requisitos de habilitação previstos no Edital. Como se sabe, toda a qualquer comprovação técnica exigida para fins de habilitação deve ser, única e exclusivamente, demonstrada por meio atestados, cujo conteúdo rígido estava expresso nos itens 20.23, bem como na possibilidade de serem feitas diligências para apresentação de “documentos” que indicassem a correção da informação. Vejamos:

20.23. A comprovação do atendimento aos requisitos de qualificação técnica pelo OPERADOR deverá ser feita por meio de atestado emitido pela entidade pública competente no qual conste, expressamente, no mínimo, os seguintes dados, sem prejuízo do disposto no item 20.24:

20.23.1. identificação da pessoa jurídica emitente;

20.23.2. nome e cargo do signatário;

20.23.3. endereço completo do emitente;

20.23.4. período de vigência do contrato;

20.23.5. objeto contratual;

20.23.6. o nome da pessoa jurídica que opera diretamente os terminais ou estações;

20.23.7. a movimentação de passageiros; e,

20.23.8. outras informações técnicas necessárias e suficientes para a comprovação da qualificação técnica pela COMISSÃO DE LICITAÇÃO.

(...)

20.25. **Caso o conteúdo mínimo previsto no item 20.23 não esteja no(s) respectivo(s) atestado(s)**, as informações faltantes poderão ser comprovadas mediante outros documentos, cabendo à COMISSÃO DE LICITAÇÃO, se entender pertinente e necessário, realizar diligências para se certificar da correção da informação.

72. Da leitura do item acima, observa-se que a redação é bastante rígida, especialmente quanto as diligências. Como supra grifado, para que ocorra a diligência, o conteúdo mínimo deverá estar descrito, algo que, juntamente como outros aspectos, não se observou quanto ao CCO e quanto ao item exigido para comprovação de investimento mínimo.

73. Contudo, destaca-se ainda que, em momento algum, uma “AUTODECLARAÇÃO”, cujo conteúdo é posto por um interessado comprometido apenas em vencer, sem qualquer apuração ou auditoria sobre seu conteúdo, seria admissível para atender aos itens 20.23 ou 20.25.

74. Pior, no caso em tela, admitiu-se uma “AUTODECLARAÇÃO” de licitantes cujos atestados emitidos por pessoas jurídicas de direito público, cujo conteúdo presume-se legítimos, geraram severas desconfianças, ao ponto de se pretender fazer uma diligência *in loco* para se verificar o número de movimentações indicada e a existência do referido CCO.

75. Em suma, sem adentrar ao conteúdo da referida declaração que permitiu a habilitação do Consórcio Terminais, é certo que este tipo de informação não poderia ser admissível ou considerada válida para qualquer certame, muito menos para superar regras tão rígidas como as impostas para fins de comprovação técnica.

76. Se, mesmo que por um absurdo, fossem válidas tais declarações, o Edital deveria ter sido republicado – o que não foi feito - pois seria bastante provável que muitos outros interessados e oportunistas iriam se “AUTODECLARAR” aptos.

III.3.1 AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DE EXPERIÊNCIA COM CCO

77. Tratando especificamente sobre o CCO, o item 20.21.2 do Edital foi claro e específico em determinar que um dos requisitos obrigatórios da qualificação técnica seria a comprovação de implantação e operação de central de controle operacional do tipo integrada CCO, com capacidade de gestão e monitoramento em tempo real de forma simultânea de 3 terminais de estações de passageiros, de no mínimo 20.000 passageiros.

78. Porém, somente no Atestado de Embu das Artes, com SUPOSTA média de embarque de 20.000 passageiros por dia – em que pese esse número de passageiros não deve condizer com a realidade, como citado no tópico anterior - previu a existência de CCO.

79. Grifa-se: em nenhum dos demais atestados apresentados pelo Consórcio Terminais constou essa comprovação.

80. Essa constatação é simples e pode ser verificada pela análise dos objetos dos atestados em nome da Riera, fornecidos, respectivamente, pelos municípios de Estância de Atibaia e Ubá:

A PREFEITURA DA ESTÂNCIA DE ATIBAIA, CNPJ N.º 45.279.635/0001-08, **ATESTA** para os devidos fins que a empresa **RIERA EMPREENDIMENTOS E ADMINISTRAÇÃO LTDA.**, inscrita no CNPJ sob N.º 20.396.193/0001-59, com sede na Rua Major Belo Lisboa, n.º 22, Conjunto 51, Sala 01, Centro, Itajubá/MG, CEP 37.500-016, vem **PRESTANDO** regularmente os serviços de exploração e administração de todas as dependências do Terminal Rodoviário, por meio do contrato n.º 124/06, firmado entre a empresa e essa Prefeitura, com prazo de vigência de 20 (vinte) anos a partir de 17/07/2012 conforme descritos abaixo:

Processo: n.º 2.508/2004.
Concorrência Pública: n.º 005/2005.
Termo de Contrato Administrativo: n.º 124/06.
Termos de Aditamentos: n.ºs 2.º, 4.º e 5.º e 11.º.
Termos de Prorrogação de Prazos: n.ºs 1.º, 3.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º.

ITEM	QUANTIDADE	UNID	DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS
01	01	SV	Revitalizou o terminal com reformas elétricas, hidráulicas, pinturas interna e externa, reforma dos sanitários, sistema de sonorização moderna, monitoramento, sistema fechado de TV, higienização, reforma das plataformas de embarque e desembarque, implantação de jardinagem e plantas florais, tudo conforme constante no processo n.º 2.508/04, Concorrência Pública n.º 05/05, sem nunca ter sofrido penalidade operacional. Movimento mensal nas linhas de transporte interestadual, intermunicipal e suburbano (Terminal Rodoviário, Terminal Jardim Imperial, Terminal do Portão e Terminal do Tanque) é de 311.000 embarques e 311.000 desembarques, sendo que a movimentação total nos terminais é de, em média, 622.000 usuários ao mês e que é administrada por ela uma área comercial de aproximadamente 5.480 m2 contando com dez lojas comerciais, quatro lanchonetes, uma banca de jornal e revistas, duas bomboniere, um salão de cabeleireiro e oito guichês que operam para várias empresas.

93298-D e registro nacional sob nº 140219404-8, todos serviços de Administração, Operação, Fiscalização, Manutenção e Reforma do Terminal Rodoviário de Ubá, com partidas e chegadas de Linhas Urbanas, Suburbanas, Intermunicipais e Interestaduais, cujo **número médio de embarque mensal informado pela administradora durante a pandemia é de 187.000 (cento e oitenta e sete mil) usuários e o número de desembarque mensal é de 161.000 (cento e sessenta e um mil) usuários, e antes da pandemia o número médio de embarque mensal informado foi de 259.300 (duzentos e cinquenta e nove mil) usuários e o número médio de desembarque mensal foi de 222.180 (duzentos e vinte e dois mil, cento e oitenta) usuários.** A área total do terminal rodoviário de Ubá/MG corresponde a 12.500 m2 (doze mil e quinhentos metros quadrados).

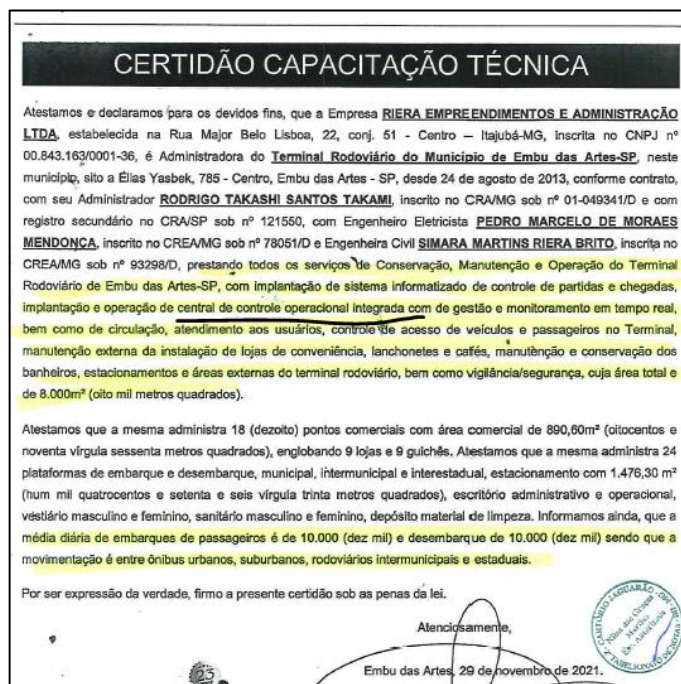
Atestamos ainda, que a mesma administra 24 (vinte e quatro) pontos comerciais com área total de 560,0 m², englobando 2 lanchonetes, 10 salas comerciais e 12 guichês que operam para variadas empresas, guarda-volumes, sanitário/banho e um estacionamento com 30 (trinta) vagas rotativas, e que durante este período foram **realizados reformas: hidráulicas, elétricas e de alvenaria, interna e externa, em toda área edificada; além da revitalização, higienização, obras para acesso a deficientes**

PREFEITURA DE UBÁ
ESTADO DE MINAS GERAIS
Secretaria de Agricultura, Ambiente e Modalidade Urbana

Físicos e sanitários para os mesmos, sistema coletor de águas pluviais reforma das 14 (quatorze) plataformas de embarque e desembarque, pintura total do terminal, instalação e operação de câmeras de vigilância e monitoramento em tempo real de embarque e desembarque de passageiros e ônibus, sistema de combate a incêndio, troca de mobiliário, como assento e lixeiras, sem nunca ter sofrido penalidade operacional.

As obras realizadas pela Empresa no prédio em questão, e suas dependências são incorporadas ao mesmo conforme documento emitido pela própria. Nada mais.

81. Veja que no atestado apresentado pelo Município de Embu das Artes para o Consórcio Terminais, em que foi citada a implantação de CCO, não há qualquer dúvida sobre a arguição de sua existência pelo escrito no Atestado, **mas sim pela sua verificação in loco no dia 25/04/2022, retorno de um grande feriado nacional onde verificou-se um Terminal de Embu das Artes completamente vazio, em que se verifica não haver efetivamente um CCO.**



82. A diferença do atestado de Embú das Artes, para os de Estância de Atibaia e Ubá parece ser clara e simples: está escrito, previsto ou mencionado a implantação e operação de CCO integrado, porquanto não há qualquer referência a este serviço.

83. Assim, desde a análise inicial dos documentos de habilitação em que foi constatado pela Comissão de Licitação uma incongruência nestes dois atestados por não comprovarem a existência de CCO, já deveria ter sido declarada a inabilitação do Consórcio Terminais.

84. Porém, não foi o que houve. A Comissão de Licitação determinou a realização de diligência para eventual “complementação” do atestado. Vamos considerar, por hipótese, que o procedimento de diligência é correto, restaria saber se os DOCUMENTOS apresentados seriam suficientes para comprovar o que não estava comprovado.

85. Neste ponto, restou clara a certeza de que o Consórcio Terminais deveria ter sido inabilitado, pois não foi apresentado qualquer documento que comprovasse a falha nos editais, mas apenas uma declaração própria, formulada pela Licitante interessada e em termos absurdos, cuja simples síntese seria: seria apenas um único CCO integrado das cidades de Ubá e Atibaia, apesar de uma movimentação gigante de passageiros (??), dividindo uma módica sala na sede da Licitante Riera, composto, basicamente, por 4 telas de televisão, um funcionário e algumas câmeras de vídeo similares as utilizadas em ambiente doméstico.

86. Ao fim e ao cabo, a Comissão de Licitação, verificando que não constava quaisquer experiências com CCO nos dois atestados que supostamente deveriam comprová-la, **tomou a decisão de recorrer ao próprio Consórcio Terminais para confirmar que tinham essa experiência**. De modo que, em sequência, a Riera apresentou **DECLARAÇÃO DE PRÓPRIO PUNHO** de que os atestados de Estância de Atibaia e Ubá contavam com CCO.

87. Ocorre que além desse documento não possuir nenhuma validade legal, por não ser fase de apresentação de documentação técnica e muito menos por ser a própria licitante que está apresentando autodeclaração para comprovar um documento que, nos termos do Edital, somente poderia ser comprovado *“por meio de atestado emitido pela entidade pública competente(...)”,* conforme item 20.23, sem fundamento, uma dúvida da Comissão de Licitação, todo o seu conteúdo não condiz com as necessidade técnicas mínimas de um CCO.

88. Assim como a Socicam apresentou em seu recurso administrativo – cuja improcedência é injustificável – **é preciso reconhecer que não cabe à própria licitante analisar sua documentação e tomar uma decisão pela sua habilitação ou inabilitação**. Ora, é óbvio que a própria licitante alegaria, ou até entenderia, que apresentou os documentos dentro dos requisitos editalícios, para que pudesse se sagrar vencedora do certame e ser a nova concessionária de contrato tão importante quanto o presente.

89. Para além disso, o conteúdo da declaração beira o ridículo, não se assemelhando em nada ao exigido por um Plano de Exploração de Terminal (“PET”). Ou seja, afastada a regra de que os atestados devem refletir a parcela de maior relevância do objeto da licitação, a “AUTODECLARAÇÃO”, apesar de supostamente feita sob medida, passou longe de atender ao PET.

90. Primeiro ponto: há um reconhecimento do Consórcio Terminais que CCO de ambos os terminais, Ubá e Atibaia, estão em local distinto e não integrado ao terminal, mas fisicamente na sede da empresa em Itajubá, centenas de quilômetros distantes.

91. Ora, como é possível que uma central de controle operacional, que dentre outras coisas, é responsável pelo controle de embarque e desembarque do terminal, exista em local completamente distinto do Terminal em si? A resposta é simples: não é possível. Justamente por isso, o PET – Anexo 1 da Minuta de Contrato determinava que o CCO deveria ser instalado no TERGIP ou em um Terminal Metropolitano, não abrindo possibilidade de instalação desse em outros locais.

92. Porém, pior. Além de supostamente ser o CCO dos terminais de Estância de Atibaia e Ubá, também seria o CCO dos Terminais de Caraguatatuba e Embu das Artes, conforme informado pelo Relatório de CCO apresentado pelo próprio Consórcio Terminais².

93. A inconsistência na declaração e nos documentos anexos a ela não param por aí. Para demonstrar que o CCO existe, foi juntada – acreditem – uma foto de um homem em uma sala com monitores de câmeras, o que simplesmente não comprova absolutamente nada, além de demonstrar que esse molde com quatro monitores não é o bastante para ser o CCO de quatro terminais simultaneamente, cuja alegação da Licitante teriam 30.410 somadas de movimentação de embarque diário de passageiros:



94. Ainda, como mero exemplo, vale verificar que o Edital exige um *Posto único de controle da equipe de monitoramento* é apresentada averiguando apenas imagens do que aparenta ser um simples sistema de CFTV, fato não atendido, nem de longe, pelo atestado ou pela declaração da Licitante.

95. Ora, resta claro, portanto, que não houve em momento algum a comprovação exigida pelo item 20.21.2 do Edital sobre implantação e operação de Central de Controle Operacional Integrada, o que enseja a imediata inabilitação do Consórcio Terminais BH.

III.3.2 NÃO APRESENTAÇÃO DE ATESTADO DE INVESTIMENTOS

96. Para além do descumprimento quanto à demonstração de experiência com CCO, o Consórcio Terminais **deixou de apresentar atestado que comprove a realização prévia de investimentos de, no**

² O Centro de Controle Operacional – CCO fica localizado no município de Itajubá/MG, na atual sede da Riera Empreendimentos e Administração Ltda, situada na Rua Major Belo Lisboa, 22 - sala 51, Centro, Itajubá/MG, CEP: 37.500-016. Este CCO monitora as unidades de Ubá/MG, Embu das Artes/SP, Caraguatatuba/SP e Estância de Atibaia/SP.

mínimo, R\$ 61.068.343, 61, em empreendimento de infraestrutura em qualquer setor, com recursos próprios ou de terceiros, conforme exigido pelo item 20.26 do Edital.

97. No intuito de ludibriar a análise deste requisito, o Consórcio Terminais apresentou tão somente o atestado de execução de serviços e o contrato de empreitada nº SC 160/12 referentes à elaboração de projetos e execução de serviço de implantação da estação de integração BRT Pampulha em diversas áreas de Secretarias de Administração Regional Municipal, do qual a Conata era consorciada com outras empresas, com participação de 49% (**Doc. 10**).

98. Em suma, foi apresentado um contrato de obra pública, regido pela Lei Federal nº 8.666/93 para comprovar que uma das empresas do Consórcio Terminais havia realizado investimento pretérito nos valores requisitados pelo Edital. Todavia, esse documento jurídico não é o necessário para essa comprovação, tendo em vista que para esse tipo de contratação é vedada a inclusão no objeto da licitação de obtenção de recursos financeiros para sua execução, conforme artigo 7º, §3º da Lei Federal nº 8.666/93:

Art. 7º As licitações para a execução de obras e para a prestação de serviços obedecerão ao disposto neste artigo e, em particular, à seguinte sequência:

(...)

§ 3º **É VEDADO INCLUIR NO OBJETO DA LICITAÇÃO A OBTENÇÃO DE RECURSOS FINANCEIROS PARA SUA EXECUÇÃO, qualquer que seja a sua origem, exceto nos casos de empreendimentos executados e explorados sob o regime de concessão,** nos termos da legislação específica.

99. Ainda que se alegue que foi demonstrado o valor do empreendimento após o atestado, forçoso reconhecer que um print de uma tela de computador da página “*calculadora do cidadão*” do Banco Central do Brasil não possui qualquer respaldo jurídico e não pode ser considerado documento válido para a habilitação de uma licitante (**Doc. 11**), nem tampouco como informação complementar que servisse de fundamento para qualquer decisão da Comissão, como tenta fazer valer o Poder Concedente em seu julgamento dos recursos administrativos.

100. Mesmo que fosse aceito esse documento, sequer seria possível confirmar que esse valor de investimento significaria um dispêndio direto da Conata naquele contrato, o que se admite pelo princípio da eventualidade. Isso porque se trata do valor de contrato disposto na cláusula terceira daquele contrato, que é referente ao preço da obra em questão, a qual seria paga pelo Poder Público ao consórcio da Conata mediante a fonte de recursos indicada na cláusula quarta:

Cláusula Quarta – Fonte dos Recursos

Os serviços e obras licitados serão custeados por recursos orçamentários provenientes da Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura – SMOBI, conforme rubrica de nº 2700.0005.26.452.211.1.271.449051.10, fonte de recurso 04.00 e 04.80.

101. Ou seja, o Consórcio Terminais tentou comprovar o requisito de comprovação de capacidade de investimento com base em um contrato que foi financiado pelo próprio Município de Belo Horizonte. Tal fato fica evidente ao se analisar a cláusula sétima daquele contrato, que determina o pagamento após a realização de medições e, especificamente para o primeiro pagamento, determina que esse seria feito **antes de qualquer obra pelo particular**, sendo necessário somente o ART da obra, nos termos a seguir expostos:

Cláusula Sétima – Medição e Pagamento

Os serviços serão medidos mensalmente, de acordo com o Cronograma Físico-Financeiro detalhado entregue pela Contratada, observados os critérios de medição prescritos nos itens 3.10 e 12 do Termo de Referência deste Edital.

(...)

Parágrafo Quarto – A liberação do pagamento da primeira medição de projeto ficará vinculada à entrega da ART de projeto.

Parágrafo Quinto – A liberação do pagamento da primeira medição de obra ficará vinculada à: a) entrega da Vistoria Cautelar; b) entrega da ART da obra; c) apresentação da documentação de segurança, nos termos do item 15 do Termo de Referência, anexo II do Edital.

102. Sequer o consórcio do qual a Conata fez parte teve que fazer um investimento inicial para realização das obras, tendo em vista que teve a liberação de pagamento por parte do Município antes de efetivar qualquer obra. Não houve, dessa forma, demonstração de que algum membro do Consórcio Terminais de capacidade de alocação de capital necessária para prestação do objeto da Concessão.

103. Tal fato difere frontalmente ao disposto pela Comissão de Licitação quando do julgamento da impugnação protocolada pela Agiliza - Comércio E Locação De Máquinas Eireli (**Doc. 12**), que definiu:

Também foi exigido o seguinte requisito de qualificação técnica:

20.26. Também para fins de qualificação técnica na LICITAÇÃO, a LICITANTE individual ou membro de CONSÓRCIO deverá apresentar atestado(s) fornecido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, que comprove a realização prévia de investimentos de, no mínimo, R\$ 61.068.343,61 (sessenta e um milhões, sessenta e oito mil, trezentos e quarenta e três reais e sessenta e um centavos), em empreendimento de infraestrutura em qualquer setor, com recursos próprios ou de terceiros.

Entende-se que, por se tratar de uma concessão de serviços, cuja demanda de capital intensivo de investimento será suprida por conta e risco da Concessionária (sem que haja aporte ou contraprestação pública por parte do Poder Concedente), É IMPRESCINDÍVEL A DEMONSTRAÇÃO DE CAPACIDADE DE ALOCAÇÃO DE CAPITAL POR PARTE DA FUTURA CONCESSIONÁRIA, CONFERINDO MAIOR SEGURANÇA AO CERTAME.

Por se tratar de valores comumente atingidos por operadores atuantes no cenário de concessões, conclui-se que a exigência não resulta em restrição da competitividade, ao

mesmo tempo em que assegurará a atração de licitantes que demonstrem capacidade de investimentos compatível com as obrigações previstas na minuta de contrato. (**grifo nosso**)

104. Ora, o atestado e contrato de obra pública apresentado pelo Consórcio Terminais difere justamente do que já foi decidido pela própria Comissão de Licitação o trâmite do procedimento licitatório.

Em vista disso, é totalmente inconsistente a decisão de habilitação do Consórcio Terminais não ter sido revertida, considerando, especialmente, a clara contradição mentida pela própria Comissão de Licitação, que, outrora, com relação à Agiliza, destacara a imprescindibilidade da *demonstração de capacidade de alocação de capital por parte da futura concessionária*. Não há motivos para a flexibilização da segurança jurídica que deve nortear o certame, em claro benefício a determinada licitante (o Consórcio Terminais), sob pena de violação ao princípio do julgamento objetivo.

105. Justamente por não ser possível a comprovação de investimentos em obras públicas para qualificação técnica em concessões, em edital publicado pela Prefeitura Municipal de Campinas para concessão administrativa para prestação dos serviços de iluminação pública daquele município, foi definido, de forma expressa, que para comprovação de realização de investimento pretérito, não seriam considerados investimentos o desembolso realizado na condição de contratado em regime de empreitada ou equivalente, ainda que para fornecimento de materiais e realização de obras, nos termos a seguir:

12.10.2. Comprovação de que a LICITANTE tenha participado de qualquer empreendimento, já concluído ou não, pertencente ou não ao setor de iluminação pública, para o qual tenha captado, no mínimo, R\$ 85.800.000,00 (oitenta e cinco milhões e oitocentos mil reais), para a realização de investimentos, com recursos próprios ou de terceiros, observadas as seguintes condições:

(v) Não será considerado investimento o desembolso realizado na condição de contratado em regime de empreitada ou equivalente, ainda que para fornecimento de materiais e realização de obras.

106. Portanto, indubitável que não houve a comprovação exigida pelo item 20.21.1 do Edital, considerando que não foi apresentado que comprovasse realização prévia de investimentos de, no mínimo, R\$ 61.068.343, 61, em empreendimento de infraestrutura em qualquer setor, com recursos próprios ou de terceiros.

III.3.3 DA INCONSISTÊNCIA NOS NÚMEROS DE USUÁRIOS DOS TERMINAIS APRESENTADOS NOS ATESTADOS DO CONSÓRCIO TERMINAIS

107. Conforme já exposto em tópicos anteriores, os atestados apresentados pelo Consórcio Terminais contêm números de usuários que, ao que indica, não condizem com a realidade dos fatos, portanto, não

são verdadeiros e não poderiam ser considerados para fins do certame. Tal fato foi constatado pela própria Comissão de Licitação em reunião do dia 07.04.2022. Essa dúvida retiraria, por si só, desde logo, a presunção de legitimidade que existe em documentos públicos, como são os atestados emitidos pelos municípios de: Estância de Atibaia, Ubá e Embu das Artes.

108. Importante esclarecer que não se questiona a presunção de legitimidade dos documentos assinados pelos municípios de Embu das Artes, Ubá e Estância de Atibaia como um todo, mas tão somente os atestados em nome da Riera, que pode ter levado a Administração a equívocos na assinatura. A tabela comparativa apresentada no parágrafo 20 desta denúncia seria o bastante para colocar em dúvida as informações contidas nos atestados, tendo em vista que não é possível que municípios tão menores tenham ciclo de usuários maior ou igual ao de grandes metrópoles.

109. É dizer: existem limites para a presunção de legitimidade de atos administrativos, conforme já decidido anteriormente pelo Tribunal de Justiça de Minas Gerais e por este TCE-MG:

EMENTA: RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO - ATUAÇÃO ADMINISTRATIVA - **PRESUNÇÃO DE LEGITIMIDADE AFASTADA** - LANÇAMENTO DE DÉBITO INDEVIDO - DANO MORAL - PECULIARIDADES DO CASO. **1 - É bem verdade que os atos administrativos são dotados de presunção de legitimidade. Todavia, esta é relativa e não se sustenta quando fragilizada pelos elementos constantes nos autos.** 2 - O dano moral, especificamente, é revelado pela prova de fatos que importem violação a direitos de personalidade do autor. Da mesma forma que a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça é pacífica no sentido de considerar a ocorrência de dano moral in re ipsa no caso de inscrição indevida do nome do consumidor em cadastro de inadimplentes, também assim se deve considerar no caso de lançamento indevido de débito fiscal, especificamente quando descoberto pelo interessado quando pretende a participação em licitação para taxista.

(TJ-MG - AC: 10024122636392002 Belo Horizonte, Relator: Jair Varão, Data de Julgamento: 30/10/2014, Câmaras Cíveis / 3ª CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação: 12/11/2014) **Grifo nosso.**

Ementa: REPRESENTAÇÃO. COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO. SERVIÇO AUTÔNOMO DE ÁGUA E ESGOTO. PREJUDICIAL DE MÉRITO. NULIDADE DA CPI ANTE A AUSÊNCIA DE CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA. REJEITADA. MÉRITO. CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE ENGENHARIA. SUPERFATURAMENTO. NÃO CONFIRMAÇÃO. EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS SEM LICITAÇÃO. NÃO COMPROVAÇÃO. SUBCONTRATAÇÃO. AUTORIZAÇÃO CONDICIONADA A ANUÊNCIA FORMAL DA ADMINISTRAÇÃO. IRREGULARIDADE. PROCEDÊNCIA PARCIAL. APLICAÇÃO DE MULTA.1. Ocorrendo a liquidação da despesa, com o reconhecimento pela Administração da prestação efetiva dos serviços, o pagamento é medida que se impõe. **2. Quando a presunção de legitimidade dos atos administrativos praticados não puder ser afastada ante a**

ausência de elementos de convicção suficientes, deixa-se de apenar o responsável. Na hipótese, não é possível se inferir, com segurança, que a contratação foi realizada sem a realização de licitação, posto que existe nos autos procedimento devidamente formalizado. 3. A forma, quando exigida e não observada, torna o ato administrativo inválido. Nesse sentido, a subcontratação permitida sob a condição de anuência prévia e por escrito da Administração, quando realizada de outra forma, é inválida, a consubstanciar irregularidade passível de multa.

(TCE-MG – Representação nº 1066745, Piumhi, Relator: Hamilton Coelho, Data de Julgamento: 03/12/2019, Primeira Câmara, Data de Publicação: 05/07/2017) **Grifo nosso.**

110. Como exemplo geral, repisa-se que foi informado pelo Diretor de Transportes Metropolitanos do Estado de Minas Gerais que, em média, TODOS os terminais metropolitanos somados transportam cerca de 400.000 (quatrocentos mil) pessoas por dia, incluídos os maiores terminais do Estado.

111. A inconsistência nos números é de fácil averiguação e caberia à Comissão de Licitação ter realizado a conferência da verdade material, o que não foi feito, uma vez que o recurso administrativo apresentado pela Socicam foi julgado improcedente.

112. A mera solicitação de confirmação de veracidade e número de usuários que constam nos atestados não representa de modo algum a conferência da verdade material. Indubitável que os municípios iriam confirmar a veracidade de documentos emitidos por eles, independentemente de ser outra administração que estava no cargo quando da realização dos serviços.

113. Assim, apresenta-se abaixo, a este TCE-MG, as inconsistências existentes em cada um dos atestados.

I. Estância de Atibaia/SP (Doc. 13)

114. O atestado apresentado expedido e assinado pela Prefeitura de Estância de Atibaia informa que os serviços prestados pela Riera compreenderam “311.000 embarque e 311.000 desembarques, sendo que a movimentação total nos terminais é de, em média, 622.000 usuários ao mês”:

ITEM	QUANTIDADE	UND	DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS
01	01	SV	<p>Revitalizou o terminal com reformas elétricas, hidráulicas, pinturas interna e externa, reforma dos sanitários, sistema de sonorização moderna, monitoramento, sistema fechado de TV, higienização, reforma das plataformas de embarque e desembarque, implantação de jardinagem e plantas florais, tudo conforme constante no processo n.º 2.508/04, Concorrência Pública n.º 05/05, sem nunca ter sofrido penalidade operacional.</p> <p>Movimento mensal nas linhas de transporte interestadual, intermunicipal e suburbano (Terminal Rodoviário, Terminal Jardim Imperial, Terminal do Portão e Terminal do Tanque) é de 311.000 embarques e 311.000 desembarques, sendo que a movimentação total nos terminais é de, em média, 622.000 usuários ao mês e que é administrada por ela uma área comercial de aproximadamente 5.480 m² contando com dez lojas comerciais, quatro lanchonetes, uma banca de jornal e revistas, duas bomboniere, um salão de cabeleireiro e oito quichês que operam para várias empresas.</p>

115. Porém, esse número não condiz com o volume de habitantes do Município, que de acordo com o IBGE é de, aproximadamente, 145.000 (cento e quarenta e cinco mil).

116. Ora, não é possível que a movimentação mensal do Terminal de Atibaia seja quatro vezes superior ao número total de habitantes do Município, a mesma lógica é utilizada para concluir que a média de embarques por dia não pode ser 10% desse montante também, o que seria a quantidade extraída pelos números indicados no atestado.

117. Ao analisar fotos extraídas do dia 23.04.2022, um sábado em pleno feriado de Tiradentes, verifica-se que realmente os dados do Atestado não se confirmam na realidade:





118. E não é só. Como se verá adiante, em comparação a municípios consideravelmente maiores e com população muito superior, os valores de embarque per capita de Atibaia são mais de 3000% superiores.

II. Ubá/MG (Doc. 14)

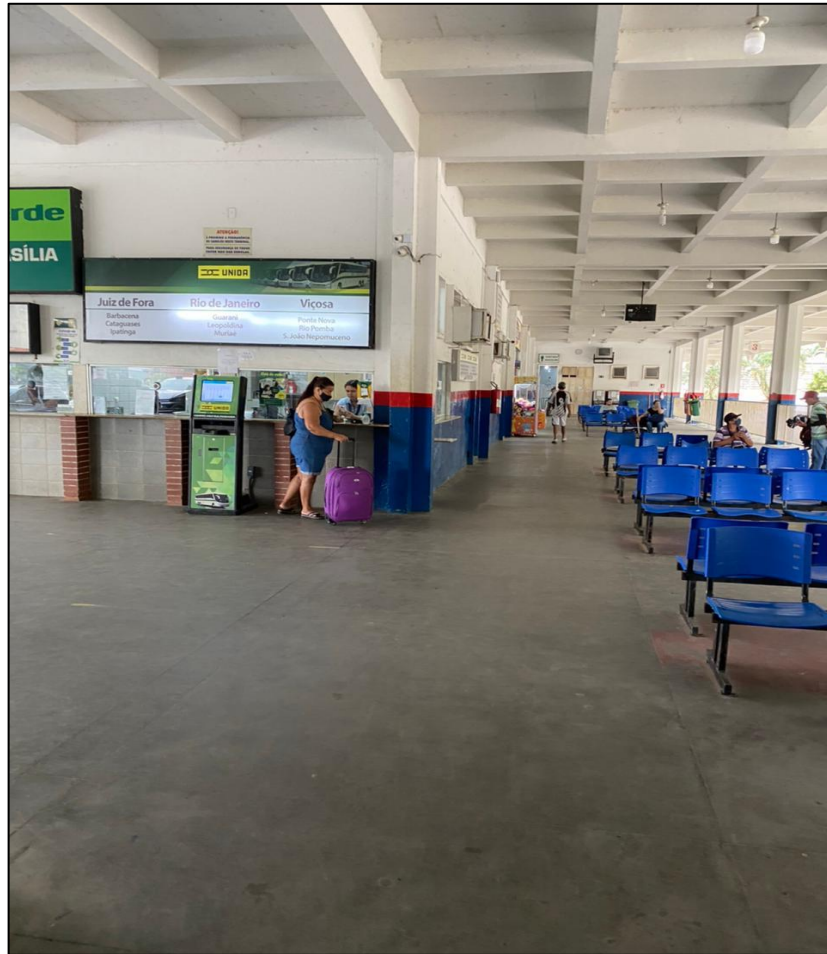
119. Por sua vez, a declaração de capacidade técnica expedida e assinada pela Prefeitura de Ubá dispõe que houve média de embarque mensal **informado pela administradora** durante a pandemia de 187.000 usuários e 161.000 de desembarque, sendo que antes da pandemia o número de embarque mensal era de 259.300 e de desembarque de 222.180.

120. O número se destaca ao comparar com a quantidade de habitantes no município que é de aproximadamente a 170.000, mas não somente. O próprio Contrato de Concessão do Terminal Rodoviário de Ubá (Doc. 07) aponta na cláusula 4.3 que *“a média mensal de passageiros, considerando-se os atuais horários de ônibus praticados pelas empresas é, aproximadamente, de 31.250 (trinta e um mil, duzentos e cinquenta) passageiros”*.

121. Como poderia ter aumentado o número de usuários de 31.250 para 259.300 (somente de embarque)? Como é possível um aumento de aproximadamente 830%? A resposta é única: não é possível. Evidente que a quantidade descrita de usuários de embarque e desembarque no Atestado de Ubá não condizem com a realidade daquele Terminal, de modo que não há qualquer sentido alegar presunção de legitimidade para este caso, devendo o Atestado não ser aceito pela Comissão de Licitação.

122. Isso fica evidente ao analisar as fotos do local do terminal, que durante o feriado de 21.04.2022 se manteve quase vazio, o que contraria diretamente a possibilidade de ter média diária de 8.643 passageiros embarcando:







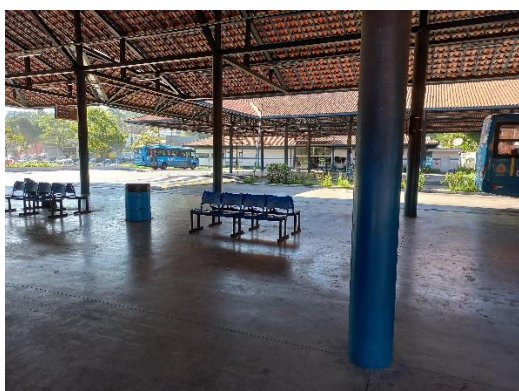
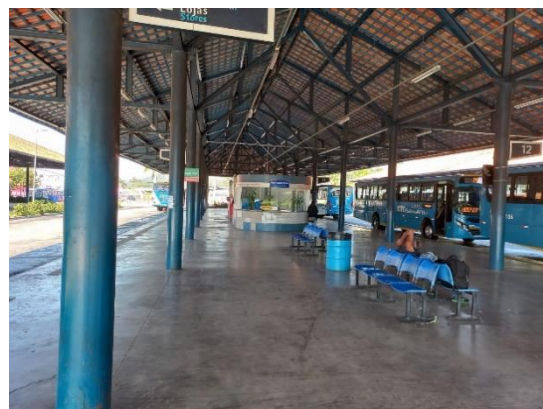
123. E mais: outros terminais em cidades consideravelmente maiores que Ubá, inclusive capitais estaduais com fluxo muito superior de passageiros, possuem números de embarques menores ou similares com o que consta no atestado apresentado pelo Consórcio Terminais.

III. Embu das Artes/SP (Doc. 15)

124. Situação ainda pior se dá em Embu das Artes, em que, além de padecer do mesmo mal que os demais atestados quanto ao número de usuários relatados, no montante de 600 mil ao mês, enquanto a cidade tem apenas 275 mil habitantes, consta que há um decréscimo constante no número de embarques e desembarques no Terminal e constante dificuldade da Riera em cumprir com suas obrigações.

125. Em visita técnica realizada no local pela Socicam, foi constatado que não se cumpriu a expectativa de fluxo de 20 mil pessoas por mês, sendo que o fluxo real médio não atingia 6 mil usuários, e atualmente considerando o fluxo entre 1 mil e 1,2 mil passageiros (algo em torno de 40 passageiros/dia) e final de ano, entre 1,5 e 1,6 mil passageiros (algo em torno de 53 passageiros/dia).

126. A visita também demonstrou que no período de uma hora presente no Terminal em horário de pico, a movimentação em suas dependências era diminuta, com acesso de no máximo 30 pessoas, o que pode se conferir pelas fotos abaixo:



127. Ainda com todas essas inconsistência, a Socicam, em fase de recurso administrativo, levou a conhecimento da Comissão de Licitação que haveria uma licitação em paralelo do transporte coletivo municipal de Embu das Artes (Concorrência nº 02/2019), em que a fase II da empresa vencedora é a **implantação e operação do Terminal Rodoviário:**

4.1.2. A Fase II corresponde à reestruturação do Transporte Público de Passageiros do Município de Embu das Artes com a implantação da operação no Terminal Rodoviário. Esta Fase está prevista para início no Ano 2 da Concessão, após a consolidação da Fase I. Deverá ser aferida a priori, a demanda para a avaliação da viabilidade econômico-financeira da integração física e temporal entre todas as linhas do sistema, com a implementação da operação no Terminal Rodoviário. As linhas diametrais serão seccionadas neste Terminal, buscando a racionalização das mesmas, eliminando algumas sobreposições e tornando o sistema mais produtivo. Com a operação no Terminal Rodoviário, serão instalados dispositivos de informação ao usuário (Painéis de Mensagens Variáveis-PMVs), dispositivos de monitoramento (Circuito Fechado de Televisão-CFTVs).

128. Em meios de comunicação da Rodoviária, percebe-se que as ações de revitalização e manutenção da estrutura são realizadas pela Prefeitura, juntamente com a SEBOB, sem que haja qualquer menção à Riera, que deveria ser a responsável por estes atos:



129. A realidade e os números de embarque e desembarque citados no atestado de Embu das Artes é mais condizente com a movimentação total dos transportes coletivos urbanos, suburbanos, intermunicipais e interestaduais que passam pelo Município, não sendo referente aos números do Terminal em si. Ocorre que não há qualquer ingerência da Riera ou de outra consorciada integrante do Consórcio Terminais sobre estes serviços.

130. Portanto, resta claro que os números de usuários do Terminal de Embu das Artes não estão de acordo com o que se vê na prática, ainda mais em comparação a municípios maiores e capitais que tem um alto fluxo de passageiros diários e turistas, como será visto no tópico seguinte.

IV. Comparativo com Terminais de outros municípios

131. Conforme apresentado em fase administrativa recursal e nesta própria denúncia, o próprio TERGIP e Terminais Metropolitanos possuíam em 2019 média de movimentação diária de embarques de 20.299, número inferior ao que consta nos atestados relativos aos municípios de Estância de Atibaia e Ubá, conforme se extrai da decisão da impugnação elaborada pela Comissão de Licitação:

A respeito dos quantitativos exigidos no Edital de Concorrência 001/2022, esclarece-se que a movimentação de 20.000 (vinte mil) passageiros embarcados por dia corresponde a aproximadamente 25% da movimentação média diária de embarques no TERGIP e Terminais Metropolitanos e Estações (= 20.299 passageiros/dia) no ano de 2019, conforme explicitado abaixo:

		Tabela Quantitativo embarques		01- de			
Embarques	Qtd/Ano	%	Qtd/Dia	%	Qtd/Dia	%	Qtd/Dia
TERGIP	4.758.689	50%	6.519	30%	3.911	25%	3.259
Terminais	17.355.804	30%	14.265	30%	14.265	25%	11.888
Estações	7.522.737	30%	6.183	30%	6.183	25%	5.153
			26.967		24.359		20.299

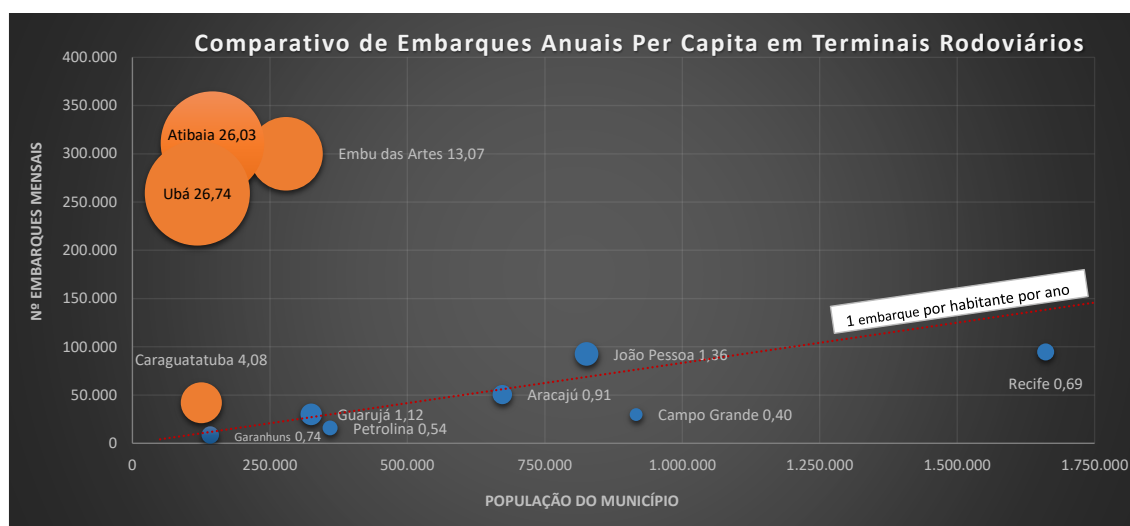
Fonte: elaboração interna.

132. Ainda, a situação vai além desse caso, sendo que em outras grandes capitais e grandes cidades o movimento se mostra inferior ao de Ubá, Embu das Artes, Atibaia e Caraguatatuba. e Caraguatatuba. Para efeito de comparação, foram escolhidos terminais de algumas capitais do Brasil, mas também de outras cidades com população ligeiramente próxima a dos municípios supracitados. A população dos respectivos municípios foi extraída das projeções do IBGE para o ano de 2021³.

133. A comparação dos índices de embarques anuais per capita dos terminais demonstra uma forte incompatibilidade de movimentação dos terminais do Consórcio Terminais com os demais terminais do mercado, muito acima do normal:

³ https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_munic%C3%ADpios_do_Brasil_por_popula%C3%A7%C3%A3o

	Terminal	População	Embarques Mês	Embarques/dia	Embarques anuais per capita
Proponente	Embu das Artes	279.264	300.000	10.000	13,07
	Atibaia	145.378	311.000	10.367	26,03
	Caraguatatuba	125.194	42.000	1.400	4,08
	Ubá	117.995	259.300	8.643	26,74
Capitais	Rio de Janeiro	6.775.561	480.716	16.024	0,86
	Recife	1.661.017	94.738	3.158	0,69
	Campo Grande	916.001	29.818	994	0,40
	João Pessoa	825.796	92.574	3.086	1,36
	Aracajú	672.614	50.489	1.683	0,91
Interior	Petrolina	359.372	15.937	531	0,54
	Guarujá	324.977	30.000	1.000	1,12
	Garanhuns	141.347	8.612	287	0,74



134. Da tabela e do gráfico depreende-se que:

- i. À exceção dos terminais operados pela proponente, o índice de embarques anuais *per capita* é limitado a um intervalo entre 0,40 e 1,36 embarques.
- ii. Em que pese Atibaia e Ubá terem população próxima de Garanhuns, Petrolina e Guarujá, os índices *per capita* de viagens destes terminais são extremamente elevados (26,03 e 26,74, respectivamente). É como se cada morador de Atibaia e Ubá viajasse mais de **2 vezes por mês**, quando a realidade na maioria dos demais municípios brasileiros com terminais é algo próximo a **1 viagem por ano**.
- iii. Atibaia, Ubá e Embu das Artes possuem movimento declarado superior ao de grandes capitais brasileiras, tais como Recife, Campo Grande, João Pessoa e Aracajú, que por sua vez detêm populações significativamente maiores.

- iv. Mesmo possuindo uma população 57 vezes menor do que a do Rio de Janeiro, o município de Ubá, com seu terminal rodoviário, teria pouco mais da metade dos embarques da capital fluminense.

135. Indubitável que os números de embarque e desembarque apresentados nos atestados do Consórcio Terminais não condizem com a realidade fática, sendo que este fator deve ser preponderante em relação à presunção de legitimidade de documentos públicos, ainda mais ao se considerar o escrito no atestado de Ubá que esclarece que os números foram informados pela própria Administradora.

III.3.4 DA NÃO COMPROVAÇÃO DE REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA PELO CONSÓRCIO TERMINAIS

136. Por fim, não se pode ignorar a inconsistência que a Comissão de Licitação agiu ao não inabilitar o Consórcio Terminais por não cumprir com os requisitos de regularidade fiscal e trabalhista. Trata-se de análise simples e direta: ou foi apresentado o documento correto ou não foi, não existindo espaço para dúvidas e questionamentos e, no caso de não ter sido apresentado o documento exigido pelo Edital, a licitante deve ser inabilitada de imediato.

137. E foi exatamente o que houve com os documentos do Consórcio Terminais. Explica-se.

138. A Riera não comprovou adequadamente a inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual. Somente apresentou um cartão com autenticação sem comprovar a situação atual, sendo que o cartão foi emitido em 20.08.2003. Tal documento não possui respaldo legal e a cópia apresentada muito menos.

139. Trata-se de afronta ao requisitado pelo item 20.11.2 do Edital, que exigia a prova de inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual, e recai nas consequências do item 17.10.1, que determina que qualquer documento apresentado fora do prazo de validade será considerado como não entregue:

17.10. Todos os documentos e certidões que forem apresentados nesta LICITAÇÃO deverão estar dentro de seus respectivos prazos de validade, seja o prazo constante do próprio documento ou estabelecido por lei.

17.10.1. Qualquer documento apresentado fora do prazo de validade será considerado não entregue, arcando a LICITANTE com as consequências da ausência da documentação.

20.11.2. prova de inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual ou Municipal, se houver, relativo ao domicílio ou sede da LICITANTE, pertinente ao seu ramo de atividade ou, no caso de a LICITANTE não estar inscrita, declaração própria dessa situação, sob as penas da lei;

140. É dizer: deveria ter sido considerado que a Riera, consorciada do Consórcio Terminais, não apresentou prova de inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual, o que ensejaria a inabilitação do

Consórcio como um todo, tendo em vista que cada consorciada deveria comprovar os requisitos de habilitação individualmente, conforme item 20.2:

20.2. Em caso de CONSÓRCIO, cada consorciada deverá atender, individualmente, às exigências relativas à habilitação jurídica, à regularidade fiscal e trabalhista, e à qualificação econômico-financeira, nos termos da Lei Federal nº 8.666/93, ressalvado o disposto na cláusula sobre a GARANTIA DA PROPOSTA.

141. Ainda, embora tenham apresentado Certidão Negativa de Débito Municipal negativas, as consorciadas Conata e Infracon não mantiveram essa condição de habilitação durante todo o procedimento licitatório, sendo que na época de interposição do recurso administrativo pela Socicam, ambas as certidões eram positivas:


Prefeitura de Belo Horizonte
Secretaria Municipal de Fazenda
Subsecretaria da Receita Municipal

**DOCUMENTO AUXILIAR DA
CERTIDÃO POSITIVA DE DEBITOS
PLENA PESSOA JURIDICA**

DOCUMENTO GRATUITO - <http://cndonline.siatu.pbh.gov.br>

REGISTROS DE ACESSO
Codigo de Controle: AFGGNNIILL
Documento/Certidão nº 18.923.287 Exercício: 2022
Emissão em: 26/04/2022 Requerimento em: 21:20:02 Validade: 26/05/2022

Nome: **CONATA ENGENHARIA LTDA**
CNPJ: 01.535.369.0001.61


CERTIFICAMOS QUE CONSTA(M) PARA O CONTRIBUINTE ACIMA IDENTIFICADO DEBITOS PARA COM A FAZENDA PUBLICA MUNICIPAL, ATÉ A PRESENTE DATA, CONFORME ABAIXO DISCRIMINADO(S):

PENDENCIAS				
Tipo	Tributo	Exercicio	Lancamento	Identificador
PAGTO EXERCICIO ATE PARCELA 2,00	IMPOSTO PREDIAL E TERRITORIAL URBANO	2022	13001220392827	339033 016 0014

Para regularização dos Debitos, solicite a guia pelo site <http://www.pbh.gov.br/fazenda>. Após o pagamento das pendencias aguardar a baixa por 3 dias uteis.

Nos termos do Decreto 15.927/2015 este documento auxiliar é a representação gráfica da certidão de débitos e situação fiscal, não substituindo a certidão, que será obtida no Portal da PBH, por meio da autenticação dos registros de acesso deste documento.

DOCUMENTO GRATUITO - <http://cndonline.siatu.pbh.gov.br>



Prefeitura de Belo Horizonte
Secretaria Municipal de Fazenda
Subsecretaria da Receita Municipal

**DOCUMENTO AUXILIAR DA
CERTIDÃO POSITIVA DE DEBITOS
PLENA PESSOA JURIDICA**

DOCUMENTO GRATUITO - <http://cndonline.siatu.pbh.gov.br>

REGISTROS DE ACESSO
Codigo de Controle: **ADDIENIKNK**
Documento/Certidão nº **18.923.292** Exercício: **2022**
Emissão em: **26/04/2022** Requerimento em: **21:21:06** Validade: **26/05/2022**

Nome: **INFRACON ENGENHARIA E COMERCIO LTDA**
CNPJ: **57.444.283.0001.88**

CERTIFICAMOS QUE CONSTA(M) PARA O CONTRIBUINTE ACIMA IDENTIFICADO DEBITOS PARA COM A FAZENDA PUBLICA MUNICIPAL, ATE A PRESENTE DATA, CONFORME ABAIXO DISCRIMINADO(S):

RESSALVAS
Existe(m) lançamento(s) a vencer

PENDENCIAS

Tipo	Tributo	Exercicio	Lancamento	Identificador
PAGTO EXERCICIO ATE PARCELA 2,00	IMPOSTO PREDIAL E TERRITORIAL URBANO	2022	13001220608341	309020 020 0194

Para regularização dos Debitos, solicite a guia pelo site <http://www.pbh.gov.br/fazenda>. Após o pagamento das pendências aguardar a baixa por **3 dias uteis**.

DOCUMENTO GRATUITO - <http://cndonline.siatu.pbh.gov.br>

Nos termos do Decreto 15.927/2015 este documento auxiliar é a representação gráfica da certidão de débitos e situação fiscal, não substituindo a certidão, que será obtida no Portal da PBH, por meio da autenticação dos registros de acesso deste documento.

142. Portanto, o Consórcio Terminais recaiu no descumprimento de manutenção de todas as condições de habilitação e qualificação do Edital, previsto no artigo 55, XXI da Lei Federal nº 8.666/1993 e na Cláusula 13.1.7 da Minuta de Contrato.

V. DA DECISÃO QUE JULGOU IMPROCEDENTE O RECURSO ADMINISTRATIVO DA SOCICAM

143. Conforme narrado, a Socicam apresentou seu recurso administrativo em face da decisão que habilitou o Consórcio Terminais, demonstrando todas as ilegalidades ora tratadas. No entanto, tanto a Comissão de Licitação, quanto o próprio Poder Concedente, não acolheram os argumentos – muito embora sejam inúmeras as razões para inabilitar o Consórcio Terminais – tendo esta última autoridade julgado pela improcedência do recurso.

144. Em sua decisão, o Poder Concedente se limitou a trazer trechos da legislação aplicável para justificar a regularidade da atestação técnica apresentada pelo Consórcio Terminais, sem enfrentar todos os argumentos trazidos pela Socicam, que manifestamente comprovam o descumprimento dos requisitos do Edital.

145. Assim, traz-se abaixo trecho da referida decisão:

“Inicialmente, cumpre esclarecer que a habilitação de licitantes deve basear se exclusivamente na apresentação de documentos, conforme estampado no art. 27, da Lei Federal 8.666/1993.

Os documentos exigidos das licitantes para fins de habilitação, por sua vez, devem se ater àqueles previstos taxativamente no art. 27 da Lei Federal 8.666/1993, sendo consideradas ilegais as previsões editalícias que extrapolem tais requisitos”.

146. Além disso, o Poder Concedente reiterou sua concordância com a aptidão da “AUTODECLARAÇÃO” apresentada pelo Consórcio Terminais, reforçando que caberia à Comissão de Licitação determinar as diligências necessárias e os documentos aceitos:

“Em cumprimento à diligência, a recorrida apresentou o Relatório do Centro de Controle Operacional (45155557, 45155630, 45155598), documento que foi entendido pela Comissão Especial de Licitação como apto para complementar as informações solicitadas a título de diligências. [...] Verifica-se, portanto, que cabe à Comissão Especial de Licitação a análise sobre a aptidão de documentos apresentados no âmbito de diligências. O instrumento convocatório define expressamente que os atestados de capacidade técnica devem ser emitidos por entidade pública competente – exigência que foi cumprida pelo CONSÓRCIO TERMINAIS BH pela apresentação dos atestados fornecidos pelos municípios de Estância de Atibaia/SP, Ubá/MG, Embu das Artes/SP e Caraguatatuba/SP –, mas não o faz em relação aos documentos complementares, que podem ser solicitados pela Comissão Especial de Licitação a título de esclarecimentos”.

147. Assim, a decisão de improcedência do recurso administrativo apresentado pela Socicam, concluiu o seguinte:

- (i) Os atestados técnicos apresentados pelo Consórcio Terminais gozam de fé pública;
- (ii) A qualificação técnica deve ser comprovada nos estritos termos previstos no edital, sendo incabível a análise de requisitos que extrapolem a legislação e o instrumento convocatório;
- (iii) Os documentos carreados nos autos preenchem as exigências editalícias e demonstram o cumprimento, pelo Consórcio Terminais BH, do requisito de qualificação técnica previsto no item 20.21.2 do Edital; e
- (iv) O edital não prevê requisitos relativos à localização do CCO objeto dos atestados;
- (v) Não haveria contradição entre a aceitação de investimentos executados em contratos de empreitada e o entendimento exposto pela Comissão Especial de Licitação no julgamento da impugnação protocolada pela Agiliza - Comércio E Locação De Máquinas Eireli; e
- (vi) Os documentos de regularidade fiscal apresentados pelo Consórcio Terminais estariam em conformidade com o exigido pelo Edital, fundamentando que a apresentação de Certidão de Débito Municipal não configuraria juntada de novo documento – sendo que a Socicam não havia alegado tal colocação.

148. Da leitura das conclusões acima, verifica-se que o Poder Concedente, assim como a Comissão de Licitação, atuou com descaso e em contrariedade com as finalidades de um procedimento licitatório. Com decisão pautada na pressa e no ímpeto de se encerrar o certame, não foram consideradas informações relevantes, que deveriam resultar na inabilitação do Consórcio Terminais.

149. Tal fato ficou devidamente demonstrado previamente nesta Denúncia, em que foram apontados os argumentos trazidos pelo julgamento dos recursos administrativos e devidamente combatidos.

150. Assim, uma vez que o próprio Poder Concedente não se mostrou disposto cumprir com a finalidade de um certame público, à Socicam não restou outra alternativa senão oferecer a presente denúncia, com esperança de que este TCE-MG reconheça as inconsistências absurdas cometidas na Licitação.

VI. DAS BREVES CONCLUSÕES

151. O que se percebe, pelo exposto, é que houve um desvio de finalidade na Licitação. Em vez de ser almejada a contratação da licitante com a proposta mais vantajosa e condizente com a prestação do serviço público, o processo foi acelerado indevidamente para que se encerrasse de forma célere, tendo em vista a próxima vigência do Termo de Cooperação.

152. Para tanto, a análise se olvidou de colocar em pauta a real finalidade da apresentação de documentos de habilitação, em especial, de atestados técnicos.

153. O requisito de qualificação técnica somente existe para que haja segurança ao interesse público de que será contratada licitante capaz de prestar o objeto da concessão. Para isso, o atestado deve comprovar o quantitativo de maior relevância do objeto a ser prestado com base em suas experiências pretéritas. Porém, como descrito acima, nada disso foi feito.

154. Ainda, necessário frisar que outros diversos erros foram vislumbrados nos documentos de habilitação apresentados pelo Consórcio Terminais, de modo que sequer é possível afirmar que a este teria condições de arcar financeiramente com todas as obrigações que o objeto da Licitação exigirá.

155. Em face de tantas irregularidades cometidas por agentes públicos no trâmite de procedimento licitatório, a atuação deste TCE-MG se mostra indispensável para promoção do interesse público e evitar – mais ainda – o desvio de finalidade da Licitação.

156. Portanto, indubitável que seja revertida a decisão do Poder Concedente que declarou o Consórcio Terminais vencedor do certame, com a sua consequente inabilitação e prosseguimento da licitação.

VII. DOS PEDIDOS

157. Diante de todo o exposto, a Socicam utiliza-se da presente para requerer que:

- a) Seja conhecida a presente denúncia, para sua devida análise do mérito no Plenário do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais;
- b) Diante da comprovação de urgência e da probabilidade do direito, seja concedida a medida cautelar para a imediata suspensão da Concorrência nº 001/2022 SEINFRA-MG até o julgamento definitivo da presente Denúncia, determinando-se a suspensão da homologação do resultado, da adjudicação do objeto da licitação ao Consórcio Terminais BH, ou, conseqüentemente da própria assinatura do Contrato; caso, eventualmente, tenha sido o Contrato assinado, seja determinada a imediata suspensão da execução desse;
- c) Reconhecidas as patentes irregularidades apontadas na presente denúncia, seja dado prosseguimento à Concorrência Pública nº 001/2022 SEINFRA-MG com a inabilitação do Consórcio Terminais BH.

Termos em que,
Pede deferimento.

Belo Horizonte, 31 de maio de 2022.

Bruno Francisco Cabral Aurelio
OAB/SP nº 247.054

Henrique César Mourão
OAB/MG nº 32.340