
PROCESSO:	00022865.989.21-4
CONTRATANTE:	<ul style="list-style-type: none">▪ PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA (CNPJ 46.634.044/0001-74)<ul style="list-style-type: none">▪ ADVOGADO: DOUGLAS DOMINGOS DE MORAES (OAB/SP 185.885) / ANDERSON TADEU OLIVEIRA MACHADO (OAB/SP 221.808) / CRISTIANE ALONSO SALAO PIEDEMONTE (OAB/SP 301.263) / ERIKA CAPELLA FERNANDES (OAB/SP 330.995) / LAURA BOTTO DE BARROS NASCIMENTO SANTOS (OAB/SP 359.723)
CONTRATADO(A):	<ul style="list-style-type: none">▪ CITY TRANSPORTES URBANO GLOBAL LTDA (CNPJ 36.573.767/0002-38)
INTERESSADO(A):	<ul style="list-style-type: none">▪ EMPRESA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E SOCIAL DE SOROCABA - URBES (CNPJ 50.333.699/0001-80)<ul style="list-style-type: none">▪ ADVOGADO: EDUARDO LEANDRO DE QUEIROZ E SOUZA (OAB/SP 109.013) / GRAZIELA NOBREGA DA SILVA (OAB/SP 247.092) / RODRIGO POZZI BORBA DA SILVA (OAB/SP 262.845)▪ RODRIGO MAGANHATO (CPF 273.624.018-92)▪ LUIZ CARLOS SIQUEIRA FRANCHIM (CPF 766.244.048-68)
ASSUNTO:	Edital s/nº (Processo Administrativo 105/2020); Licitação: Concorrência nº 1/2020; Contrato s/nº, de 28/09/2021; Objeto: Concessão para exploração e prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros no Município de Sorocaba - Lote 2.
EXERCÍCIO:	2021
INSTRUÇÃO POR:	UR-09
PROCESSO(S) DEPENDENTES(S):	00017828.989.21-0

PROCESSO:	00017828.989.21-0
REPRESENTANTE:	<ul style="list-style-type: none">▪ NOIVA DO MAR SERVICOS DE MOBILIDADE LTDA (CNPJ 10.682.637/0001-69)<ul style="list-style-type: none">▪ ADVOGADO: DANIELLE RIBEIRO TORRAO SIMOES (OAB/RJ 225.454)
REPRESENTADO(A):	<ul style="list-style-type: none">▪ EMPRESA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E SOCIAL DE SOROCABA - URBES (CNPJ 50.333.699/0001-80)<ul style="list-style-type: none">▪ ADVOGADO: EDUARDO LEANDRO DE QUEIROZ E SOUZA (OAB/SP 109.013) / GRAZIELA NOBREGA DA SILVA (OAB/SP 247.092) / RODRIGO POZZI BORBA DA SILVA (OAB/SP 262.845)
ASSUNTO:	Trata-se de representação com pedido de exame prévio em face do Edital de Concorrência n. 001/2020, promovido pela Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba (URBES) tendo por objeto a concessão do serviço de transporte público coletivo (lote 2) no Município de Sorocaba.
EXERCÍCIO:	2021
INSTRUÇÃO POR:	UR-09
PROCESSO PRINCIPAL:	22865.989.21-4

Em exame Concorrência Internacional nº 001/2020 e Contrato de Concessão firmado entre a **Prefeitura Municipal de Sorocaba** e a empresa **City Transportes Urbano Global Ltda.**, para a concessão da exploração e prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros no município de Sorocaba – Lote 2.

Em conjunto, tramita representação formulada por **Noiva do Mar Serviços de Mobilidade Ltda.**, comunicando possível restritividade à participação decorrentes da: **(i)** modificação do edital sem reabertura do prazo para elaboração das propostas; **(ii)** ausência estudos técnicos e econômicos que demonstrassem a viabilidade da concessão; **(iii)** ausência de divulgação dos valores estimados para contratação e da planilha

orçamentária; e, **(iv)** requisição de característica específica aos veículos sem justificativa técnica (motor traseiro) (TC-17828.989.21-0).

A diligente fiscalização apontou na conclusão de seu bem elaborado relatório as seguintes irregularidades: **a)** Descumprimento dos princípios da publicidade e transparência; **b)** Ausência de planejamento orçamentário para os gastos com subsídios tarifários; **c)** Adoção de critério remuneratório sem observância aos critérios legais; **d)** Insuficiente divulgação do edital, por tratar-se de concorrência internacional; **e)** Alteração relevante nos serviços concedidos sem a devida publicidade e reabertura do prazo para análise das potenciais licitantes; e, **f)** Insuficiente demonstração da adequação do preço estimado com o praticado no Mercado (evento 25.5[1]), razões pela qual concluiu pela **procedência** da representação (evento 42 do TC-17828.989.21-0).

Notificados, a Prefeitura Municipal e a Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba – URBES, gerenciadora dos serviços, apresentaram documentação e justificativas que julgaram pertinentes (eventos 69, 70 e 72).

Nesse contexto, vêm os autos eletrônicos ao MPC para oficiar como *custos legis*.

É o breve relatório.

No mérito, iniciamos nossa análise pelas críticas trazidas pela representante Noiva do Mar Serviços de Mobilidade Ltda.

A representante aponta que houve **alteração superveniente do edital sem que houvesse reabertura de prazo para apresentação de propostas**, dada a veiculação de informação pela Administração, em 18/08/2021 (12 dias antes da data designada para abertura das propostas), de que “as linhas: 1. (Linha 11) Manchester/Ipiranga; | 2. (Linha 12) Guadalajara; | 3. (Linha 17) Central Parque; | 4. (Linha 60) Ouro Fino; | 5. (Linha 63) Esmeralda; | 6. (Linha 73) Júlio de Mesquita; | 7. (Linha 77) Santa Barbara – conforme contrato assinado com o BRT, deixarão de fazer parte do lote 2, integrando o sistema de linhas do BRT, a partir do início da operação do corredor Oeste” (vide evento 25.2).

A Administração, em suas justificativas, informa que “*não houve alteração do Edital em função da informação pública sobre a transferência de linhas quando do início de operação BRT Corredor Oeste*”, pois, “*as linhas, frota e quilometragem permanecem fazendo parte da composição do Edital, onde só seriam reavaliadas ou supridas, após a entrega e inauguração do corredor BRT Oeste*”, o qual, “*encontra-se em fase de aprovação dos projetos de execução para definição do método construtivo*”, não sendo possível “*no momento da divulgação do Edital, informar sequer a data prevista para retirada das linhas ou retirá-las do lote de contratação*”.

Apesar do acima alegado, assim como a d. Fiscalização, observa-se que não há qualquer informação nesse sentido no edital. Ao contrário, as citadas linhas e suas respectivas quilometragens e frota foram contabilizadas no edital como parte integrante da contratação sem qualquer ressalva à sua exclusão futura.

Nesse sentido, cabe anotar que, na análise dos dados inseridos no Anexo II, em especial das Tabelas 2 – Disponibilidade de Frota, 3 – Produção Quilométrica Mensal, 4 - Resumo da rede linhas previstas e 7- Produção quilométrica mensal por linha do Lote 2, observa-se que as citadas linhas representam percentual considerável do objeto (16,9 % da quilometragem estimada/mês e 18,4% da frota mínima), e, por certo, sua exclusão posterior impactará consideravelmente o equilíbrio contratual:

Linha	Km/mês	Frota (operacional)
11 - Manchester/Ipiranga	12.208,17	1
12 - Guadalajara	8.879,23	2
17 - Central Parque	31.965,44	5
60 - Ouro Fino	23.067,85	5
63 - Esmeralda	14.695,83	2
73 - Júlio de Mesquita	39.983,44	6
77 - Santa Barbara	42.303,83	7
Total Acumulado das 7 linhas	173.103,80 (16,9%)	28 (18,4%)
Total Geral da Contratação		
62 Linhas[2]	1.022.940	152

Nesta esteira, constata-se que a exclusão posterior das linhas supracitadas se trata de informação imprescindível ao dimensionamento do objeto e, conseqüentemente, à elaboração de proposta e que, por impactarem diretamente nos investimentos da contratação e no fluxo de sua amortização, deveriam ter sido considerados nos estudos técnicos e explicitados no edital.

Ademais, tal falha não só conduz à procedência da crítica, como também denota a deficiência do estudo de viabilidade econômico-financeiro. Isto porque, conforme informações veiculadas nas justificativas do certame, tais linhas foram excluídas dos estudos técnicos que antecederam o lançamento do edital (evento 1.3, fl. 4 – grifo nosso), impossibilitando que se avalie, inclusive, a correção dos valores orçados:

Vale observar que em decorrência da posterior implantação do sistema BRT corredor Oeste (previsão Julho/2021), que impactará absorvendo algumas linhas que atualmente pertencem ao lote 02, estas foram excluídas deste estudo prevendo que até que o sistema BRT as absorva estas linhas possam ser operadas pelo lote 01 e com isso o Lote 2 apresenta um cenário para todo o seu período de vigência de contrato.

Em reforço, oportuno registrar, ainda, os apontamentos da d. Fiscalização, no sentido de que *“essa alteração modificou de forma bastante relevante o serviço prestado, com impacto nos custos e receitas previstos na concessão, alterando sobremaneira as propostas de eventuais licitantes interessadas. Dessa forma, tal Comunicado deveria ter embasado a retificação do edital, abrindo-se novamente o prazo para que potenciais licitantes analisassem eventuais propostas, comprometendo a competitividade do certame, contrariando o disposto no inciso I do § 1º do artigo 3º da Lei Federal nº 8.666/1993, resultando na apresentação de uma única proposta ao Poder Concedente”* (evento 25.5, fl. 4), hipótese que, adiante-se, macula a regularidade da licitação e contrato dela decorrente.

Na sequência a representante questiona a **deficiência dos estudos técnicos de viabilidade econômico-financeira da concessão**, em razão da ausência de especificação dos parâmetros que serão observados pelo Município para a efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e de informações quanto ao subsídio municipal ao serviço público licitado.

Em suas justificativas a Administração nada informa sobre o atendimento à Política Nacional de Mobilidade Urbana. Quanto ao subsídio municipal para os serviços, informa que *“os dados de subsídios estavam diretamente ligados ao volume de passageiros transportados e pagantes do sistema. No entanto, esses dados apresentavam-se desestabilizados em razão das variações de abertura e fechamento das atividades provocadas pela Pandemia do Coronavírus. Neste contexto, mesmo considerando ser uma previsão, a divulgação do subsídio poderia ser um dado impreciso e fora do contexto, provocando distorções em sua aplicação, podendo afastar possíveis interessados ao certame”*.

No que concerne à efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, muito embora os interessados nada tenham dito a respeito, a leitura do texto convocatório conduz que à inteligência de que a Prefeitura tem adotado medidas pertinentes para o seu atendimento, a exemplo da implantação do Sistema BRT em consonância com Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTUM do município; qualificação dos serviços conforme conceitos avaliados e discutidos em Projeto de Eficiência Energética na Mobilidade Urbana, junto ao Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH; diminuição dos intervalos de frequência mínima das linhas; dentre outros.

Por outro lado, procede a crítica à ausência de informação acerca da aplicação de subsídio municipal no custeio dos serviços. Como se vê das justificativas acima, trata-se de falha reconhecida pela Origem. E ainda que seja plausível o cuidado da Administração em não “desestimular” a participação no certame, não há como relevar a reconhecida deficiência dos estudos técnicos e do instrumento convocatório também neste ponto.

Conforme já destacado em relatório da d. Fiscalização, *“a remuneração da concessão é composta pelas tarifas arrecadadas dos usuários, acrescida, na existência de déficit no custeio total de sua operação, de subsídio a ser pago pela Municipalidade, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do ajuste (regime de caixa-único). Não verificamos, contudo, nos estudos realizados pela Gerenciadora da Concessão (Evento 1.4 – fls.*

1/23), a estimativa do montante de tal subsídio durante a vigência do ajuste, inexistindo, pois, critérios transparentes e objetivos para sua apuração” (evento 25.2, fls. 1-2).

De fato, os estudos inseridos nos eventos 1.4 e 1.5 apresentam apenas os custos da contratação, sem qualquer previsão das receitas a serem auferidas pela execução dos serviços que permita avaliar a autossustentabilidade da operação e/ou necessidade do aporte pela Administração. Omissões que, conforme reclamado pela representante, ainda que indiretamente, privilegiam o atual prestador do serviço licitado. O que parece ter ocorrido, efetivamente, no caso em análise, que contou com a participação, unicamente, do prestador dos serviços à época. Dito isto, ao ver do MPC, tem-se a procedência parcial da insurgência.

Por outro lado, tem-se procedentes as críticas à **ausência de divulgação do valor estimado da contratação** e da **planilha orçamentária** de custos unitários.

Consta do Anexo VI.A apenas informações acerca do total de custeios (R\$ 98.057.675,41) e de investimentos (R\$ 54.735.929,46). Realmente, o edital não apresenta informações pormenorizadas acerca da apuração de tais valores e/ou das receitas a serem auferidas na execução contratual, tampouco inclui dentre os anexos editalícios o orçamento estimado em planilhas de quantitativos e preços unitários, documento que, por força do art. 40, § 2º, II da Lei n.º 8.666/93[3], deve integrar as peças do instrumento convocatório. E embora tais informações tenham sido inseridas nos estudos técnicos (eventos 1.4 e 1.5), como dito acima, tal documento não integrou o instrumento convocatório, tampouco constou do edital informações expressas sobre o “prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas”, conforme determina o art. 18, IV da Lei n.º 8.987/95.

No que se refere à **requisição de veículos com “motor traseiro”**, a representante baliza sua irresignação na ausência de diferença de desempenho entre os modelos com motores “dianteiros” e “traseiros” e no possível aumento dos custos decorrentes da opção, que, segundo ela, representaria “*acréscimo dos custos de aquisição da frota estimado em 38,26%, por veículo Padron*”. Também neste ponto a Administração manteve-se silente.

Em pesquisa realizada pela assessoria deste MPC na rede mundial de computadores[4], pôde-se constatar que, embora os ônibus com motores dianteiro possam custar até 20% menos que um veículo de porte semelhante com motor traseiro e possuam manutenção mais barata, tais veículos apresentam temperaturas mais altas (podendo atingir cerca de 45 a 54 graus em dias quentes) e produzem barulho que pode ultrapassar o limite tolerável de decibéis, em prejuízo da saúde dos usuários e motoristas. Além disso, há relatos que os veículos com motor traseiro apresentam melhor estabilidade, mais conforto para o motorista, maior segurança e menor desgaste de pneus, equalizando os custos da operação. Desse modo, e ainda que ausente a apresentação de justificativas técnicas pela Origem, observa-se que tal opção oferece condições de uso mais seguras e saudáveis aos profissionais e usuários dos serviços e tem, gradativamente, se tornado a melhor opção em contratações da espécie.

Neste contexto, e considerando que a especificação dos serviços e equipamentos nele empregados é matéria que se insere na discricionariedade do administrador, pugna o MPC pela improcedência da insurgência, o que conduz à **procedência parcial** da representação.

Dito isto, passamos à análise das irregularidades remanescentes identificadas pela d. Fiscalização.

No que se refere ao **descumprimento dos princípios da publicidade e transparência**, dada a divergência entre a remuneração da concessionária posta à apreciação popular – “tarifa técnica por passageiro” (evento 1.7 – fls. 19 e 35) e o critério adotado na licitação - “tarifa técnica quilométrica”, em que pese informação da Origem de que tal alteração foi motivada pela redução do número de passageiros no transporte público decorrente da pandemia de COVID-19, de modo que o parâmetro adotado se apresentava como única opção estável a garantir a segurança da contratação, tais dados não afastam a impropriedade ora identificada. Ademais, deve-se observar que a audiência pública ocorreu aos dias 23/10/2020 (evento 1.7, fl. 33), já no curso da pandemia, e ainda que no desenrolar dos estudos de viabilidade, concluídos em Maio/2021, as cidades tenham experimentado períodos de maior afrouxamento e/ou agravamento das medidas de restrição de circulação de pessoas, tais questões não isentam a Administração de adotar todas as medidas necessárias à promoção da transparência e ampla divulgação de suas ações aos diversos setores da sociedade.

No que tange à **ausência de planejamento orçamentário para os gastos com subsídios tarifários**, nos remetemos à análise da insurgência contra a deficiência dos estudos técnicos de viabilidade econômico-financeira da concessão, para, novamente, concluir que a ausência de informações suficientes ao dimensionamento do objeto e elaboração de proposta é questão que compromete a competitividade no certame e, por consequência, a regularidade da licitação e contrato decorrente. Situação agravada, na presente análise, pela participação no certame, unicamente, da empresa prestadora dos serviços à época e atual contratada - **City Transportes Urbano Global Ltda.**

Acerca do **critério de julgamento adotado** - "Menor Valor da Tarifa Quilométrica" (item 8.1 do edital[5]), acompanha-se manifestação da d. Fiscalização pela sua irregularidade, vez que "*não guarda consonância com as possibilidades de julgamento previstas no artigo 15 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995[6], nem com o conceito de tarifa previsto no § 1º do artigo 9º da Lei nº 12.587/2012[7]. Ambos os normativos privilegiam o julgamento da licitação pelo menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado (tarifa técnica por passageiro)*". Ademais, "*se tal alteração mostrou-se justificável num período excepcional, a Origem não demonstrou a plausibilidade de sua adoção para um período de oito anos*" (evento 25.5, fls. 2-3), acresça-se, prorrogável por igual período.

E, neste ponto, assim como d. Fiscalização, destaca-se que a assessoria jurídica que analisou os aspectos jurídicos dos termos do edital já havia alertado a Administração quanto à impropriedade do critério eleito (evento 1.7, fls. 44-46):

2.1.1) Critério de julgamento: Segundo estabelece o artigo 15 da Lei federal

n. 8.987/1995:

[...]

É sedimentado que esse rol de critérios de julgamentos é taxativo, ou seja, não é possível a criação ou a combinação de critérios diferentes dos indicados pelo legislador. Por outro lado, ao consultar a jurisprudência do Tribunal de Contas de São Paulo, verifica-se precedente pela regularidade de concessão mediada pelo critério da menor tarifa quilométrica ofertada:

[...][8]

Destarte, forçoso concluir que a utilização do critério de julgamento de menor tarifa por quilômetro ofertado somente é possível quando, apesar de intitulação diferente, a lógica do critério estiver subsumida a um dos critérios previstos no artigo 15 supra mencionado (a exemplo do menor valor da tarifa). Para tanto, recomenda-se a indicação precisa no bojo do edital das razões, da lógica do julgamento baseado nesse critério e sua identificação com um dos critérios legais e da vantajosidade para o erário público, sob o risco de se configurar ilegal.

Em relação à **insuficiente divulgação do edital**, decorrente da inexistência nas publicações efetuadas da menção de tratar-se de uma Concorrência Internacional, da ausência de publicação do Edital na Imprensa Internacional, assim como de sua disponibilização em língua diversa da portuguesa, a Administração, num primeiro momento, defende que, "*no tocante a alegação da falta de publicidade da modalidade 'Concorrência Internacional', denota-se que no Edital há, sim, essa informação no campo apropriado para o ato*", vez que tal informação constou do preâmbulo do edital; o Edital foi devidamente publicado nos Jornais de Grande Circulação do Município, bem como no Diário Oficial; e, que não houve restrição à participação de empresa internacional (evento 70).

Posteriormente, em justificativas complementares, alega, em suma, que "*o certame não configurou uma concorrência internacional, portanto não procede o apontamento da insuficiente divulgação do edital*" (evento 72.1), e que "*a referência feita ao caráter internacional da concorrência consta apenas e unicamente do introito do edital, e lá foi inserida por lapso cometido por ocasião da redação do instrumento*" (evento 72.2).

Em que pese as alegações apresentadas pela Prefeitura e pela URBES no evento 72, observa-se que constam das justificativas para a abertura do certame (evento 1.3, fl. 6) pedido expresso de autorização para abertura de licitação na modalidade concorrência internacional, o que indica que a intenção administrativa foi, de fato, possibilitar a participação de empresas estrangeiras, regulada, inclusive, nos itens 5.2 e 5.3 do edital:

Considerando que o serviço público de transporte coletivo urbano é essencial, e não pode sofrer solução de continuidade, é que solicito autorização para marcação de Audiência Pública e prosseguimento com a nova contratação LOTE 2 de Linhas e Serviços apresentando as seguintes características:

- a. Concessão Onerosa dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano;
- b. Modalidade de Concorrência Internacional;
- c. Tipo Menor Valor do Km Rodado;
- d. Sem valor de outorga;
- e. Com Investimento em Frota, Garagem, Bilhetagem, Monitoramento, Vigilância, Abrigos de Ônibus e Treinamentos;
- f. Início de Operação em até 180 dias;
- g. Acessibilidade em 100% da Frota;
- h. Prazo de 8 (oito) anos, prorrogáveis por igual período desde que apresente qualidade na operação;
- i. Exigências de Ar Condicionado, WiFi e tomadas para carregador de celular em todos os veículos.
- j. Frota de 113 veículos operacionais e 8 Reservas
- k. Escalonamento para apresentação de frota 0 Km na proporção de 50% inicial, após 12 meses mais 25% e após 6 meses mais 25%.
- l. Valor do Km Máximo de R\$ 10,351
- m. Valor Previsto do Contrato de R\$ R\$ 702.420.847,39.

E, em sendo assim, para que se desse a adequada publicidade acerca do certame, era fundamental que o edital fosse divulgado no exterior em língua estrangeira, tal como determina o art. 3º da Lei de Licitações. Esta, aliás, é a recomendação do Plenário do Tribunal de Contas da União voltada ao fomento da competição. Nesse sentido, confira-se o seguinte acórdão:

“Em licitações internacionais, exige-se a publicação do edital em idioma estrangeiro e sua divulgação no exterior, uma vez que o atendimento ao princípio da publicidade deve estar em consonância com o âmbito que se pretende dar à licitação e, em consequência, com o conjunto de interessados que se intenta atrair, o qual deve incluir empresas estrangeiras não estabelecidas no país.

[...] Segundo o relator, ‘tem-se que o âmbito da publicidade, ou da divulgação a ser dada, está intrinsecamente ligado ao âmbito da licitação que se pretende promover e, em consequência, ao conjunto de interessados que se intenta atrair. Se o certame tem caráter nacional, a divulgação correspondente será feita nacionalmente. Se o certame tem abrangência internacional, espera-se, por questão lógica, que sua divulgação seja feita no exterior. Desse modo, dá-se materialidade ao princípio da publicidade ao se adequar a ação ao fim pretendido’.

Em sequência, defendeu que, para atingir ‘o maior número de interessados no exterior, é inegável que o instrumento convocatório há de ser publicado em língua estrangeira, mais usualmente, em inglês. Não é razoável crer que um edital publicado em português nos meios ordinários aplicáveis ao certame de caráter nacional, terá o mesmo alcance do que um edital publicado em língua inglesa ou espanhola e ativamente divulgado no exterior. Aliás, a não tradução do edital, por si só, já poderia induzir o potencial interessado estrangeiro a concluir que se trata de licitação nacional’. (Tribunal de Contas da União. Acórdão nº 2672/2017. Plenário. Relator: Ministro Augusto Sherman. Sessão de 29/12/2017. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 02/02/2019).

Desse modo, imprescindível que o princípio da publicidade esteja em consonância com o âmbito que se pretende dar à licitação e com o conjunto de interessados que se intenta atrair. Ademais, tal circunstância é ainda mais grave quando se denota, repese-se, a participação de uma única empresa no certame.

Por fim, acerca da **insuficiente demonstração da adequação do preço estimado com o praticado no mercado**, ainda que assista razão à Administração quanto à ausência de defasagem do orçamento estimado, vez que datam de Maio/2021 e a deflagração do edital se deu em 28/07/2021 e, portanto, dentro do intervalo de 06 meses admitidos por esta E. Corte de Contas, conforme consignado pela diligente fiscalização, não é possível avaliar a correlação dos valores orçados com aqueles praticados no mercado e/ou a vantajosidade da contratação pelo preço máximo estimado (R\$ 9.850/km). Isto porque, não bastasse o desequilíbrio causado pela ausência de informações acerca da exclusão futura das 7 linhas a serem operadas pela BRT Sorocaba após a conclusão do corredor oeste, há discrepância de valores na documentação trazida pela d. fiscalização.

Das justificativas para a contratação, datada de 02/10/2020, consta que o valor máximo apurado por quilometro foi de **R\$ 10,351** (evento 1.3, fl. 6 – acima transcrito), enquanto que nos estudos técnicos, cuja data base remonta à Maio/2021, apurou-se o valor máximo de **R\$ 9,850** (eventos 1.4 e 1.5). De outro lado, no Termo de Aditamento firmado com a empresa STU Sorocaba Transportes Urbanos Ltda., datado de 29/08/2020, fixaram-se preços variáveis e progressivos para os meses de Março/2020 (**R\$ 9,339**), Abril/2020 (**R\$ 11,230**) e Maio/2020 (**R\$ 11,523**) (evento 25.1), dados que, aliado às impropriedades acima, colocam em dúvida a suficiência do valor contratado para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Diante do exposto, o Ministério Público de Contas, na qualidade de fiscal da lei, manifesta-se pela **PROCEDÊNCIA PARCIAL** da representação abrigada no TC-17828.989.21-0 e **IRREGULARIDADE** da licitação e contrato analisados nos autos do TC-22865.989.21-4.

É o parecer.

São Paulo, 7 de abril de 2022.

RENATA CONSTANTE CESTARI

Procuradora do Ministério Público de Contas

MPC 11/04

[1] Salvo indicação expressa, os eventos se referem aos autos do TC-22865.989.21-4.

[2] Embora conste da "Tabela 4 - Resumo da rede linhas previstas para o Lote 2" o total de 62 (sessenta e duas) linhas, a discriminação das linhas na "Tabela 5 – Quadro de linhas" contabilizam apenas 58 (cinquenta e oito) linhas.

[3] **Lei n.º 8.66/93**: Art. 40. O edital conterá no preâmbulo o número de ordem em série anual, o nome da repartição interessada e de seu setor, a modalidade, o regime de execução e o tipo da licitação, a menção de que será regida por esta Lei, o local, dia e hora para recebimento da documentação e proposta, bem como para início da abertura dos envelopes, e indicará, obrigatoriamente, o seguinte:

§ 2º Constituem anexos do edital, dele fazendo parte integrante:

II - orçamento estimado em planilhas de quantitativos e preços unitários;

[4] Fontes:

<https://diariodotransporte.com.br/2015/01/13/onibus-com-motor-dianteiro-e-hora-de-humanizar-o-transporte-de-verdade/#:~:text=%C3%94nibus%20com%20motor%20dianteiro%20pode,modelos%20%C3%A9%20mais%20barata%20tamb%C3%A9m.>

<https://www.camara.leg.br/noticias/440289-ONIBUS-COM-MOTOR-DIANTEIRO-PODERA-SER-PROIBIDOcomentarios>

<https://senscast.org/2017/blog/onibus-com-motor-dianteiro-uma-historia-de-lobby-ilegalidades/>

<http://canalparadasolicitada.blogspot.com/2012/10/motor-traseiro-melhor-configuracao-para.html>

[5] **8.1** As propostas serão classificadas, pela ordem crescente de seu preço considerando-se vencedora, a de "**Menor Valor da Tarifa Quilométrica**".

[6] **Lei n.º 8.987/95**: Art. 15. *No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios:*

I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado;

II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão;

III - a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII;

IV - melhor proposta técnica, com preço fixado no edital;

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;

VI - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; ou

VII - melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas.

[7] **Lei nº 12.587/2012**: Art. 9º *O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.*

§ 1º *A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.*

[8] O parecer cita o TC-024860/026/09, cujo objeto era a concessão onerosa para exploração do sistema rodoviário constituído pela malha rodoviária estadual do Corredor Ayrton Senna/Carvalho Pinto e, portanto, diverso do ora em análise.

CÓPIA DE DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE POR: RENATA CONSTANTE CESTARI. Sistema e-TCESP. Para obter informações sobre assinatura e/ou ver o arquivo original acesse <http://e-processo.tce.sp.gov.br> - link 'Validar documento digital' e informe o código do documento: 3-TGPF-8K09-7892-6TBT