



**TRIBUNAL DE CONTAS DO
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**

Conferência em www.tcees.tc.br
Identificador: F17DC-40046-72489



Acórdão 00537/2023-7 - Plenário

Processo: 04413/2022-3

Classificação: Controle Externo - Fiscalização - Auditoria

UGs: PML - Prefeitura Municipal de Linhares, SEMAR - Secretaria Municipal de Administração e Dos Recursos Humanos de Linhares, SEMOSU - Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos de Linhares

Relator: Rodrigo Coelho do Carmo

Interessado: MUNICIPIO DE LINHARES, GUERINO LUIZ ZANON, JOAO CLEBER BIANCHI, MARCIO PIMENTEL MACHADO

Responsável: VIACAO JOANA D'ARC S/A

Procuradores: JOSEMAR DE DEUS (OAB: 2933-ES), ANA CAROLINE RANGEL PINHEIRO (OAB: 32046-ES)

**CONTROLE EXTERNO – AUDITORIA – CONCESSÃO DE
SERVIÇO PÚBLICO – ACOLHER PARCIALMENTE AS
JUSTIFICATIVAS – DETERMINAR – RECOMENDAR – DAR
CIÊNCIA – ARQUIVAR.**

O RELATOR EXMO. SR. CONSELHEIRO RODRIGO COELHO DO CARMO:

I – RELATÓRIO

Os autos tratam de **Auditoria de Conformidade**, realizada na Prefeitura Municipal de Linhares (Secretaria de Administração e Recursos Humanos e Secretaria

Municipal de Obras e Serviços Urbanos), no período fiscalizado de 1º/01/2021 a 29/06/2022, com objetivo de **analisar a adequação de eventuais reajustes e revisões do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de transporte coletivo urbano, além de efetuar monitoramento das deliberações contidas no acórdão proferido no Processo TC 4533/2018.**

Os **resultados** dessa auditoria foram documentados no **Relatório de Auditoria 00012/2022-5** (evento 7), que inclui apêndices (eventos 08-10) e anexos (eventos 11-27). A elaboração da **Instrução Técnica Inicial (ITI)** foi **dispensada**, sendo substituída pelo Relatório de Auditoria mencionado para todos os fins processuais, conforme estipulado na ITI 00150/2022-3 (evento 29).

Além disso, foi proferida a **Decisão SEGEX nº 00628/2022-2** (evento 31), no intuito de realizar as devidas **citações e notificações**, as quais foram expedidas por meio dos termos de citação/notificação apropriados (eventos 32/36).

Após receberem os termos, a citada e os notificados **compareceram aos autos apresentando justificativas e documentos, com exceção do Sr. Guerino Luiz Zanon e do Sr. Marcio Pimentel Machado**, os quais não se manifestaram dentro do prazo fixado. A Viação Joana D'arc apresentou sua defesa por meio da **Resposta de Comunicação 01516/2022-9** (evento 47), acompanhada da documentação comprobatória nas peças complementares 54793/2022-1 a 54799/2022-7 (eventos 49 a 55). Da mesma forma, o Sr. João Cleber Bianchi, Secretário Municipal de Obras e Serviços Urbanos, apresentou sua resposta por intermédio da **Resposta de Comunicação 01520/2022-5** (evento 56), com documentação de suporte nas peças complementares 54859/2022-5 a 54863/2022-1 (eventos 57 a 61).

Ato contínuo, em cumprimento ao **Despacho 41421/2022-1** (evento 63), deste gabinete, e ao **Despacho SEGEX 41432/2022-9** (evento 64), voltaram os autos ao Núcleo de Controle Externo de Fiscalização de Programas de Desestatização e Regulação (NDR) para o **prosseguimento da instrução processual**.

Na sequência, foi elaborada a **Instrução Técnica Conclusiva (ITC) 00329/2023-7** (evento 65), contendo a seguinte **proposta de encaminhamento**:

5. PROPOSTAS DE ENCAMINHAMENTO

Por todo o exposto e com base nas análises realizadas no presente processo TC 4413/2022, nos termos do artigo 329, § 6º c/c o artigo 207, *caput*, inciso IV, § 4º, do RITCEES^[1], **propõe-se:**

- 5.1 **manter achados descritos nos subitens 3.1 a 3.3 desta ITC**, que correspondem, respectivamente, aos subitens 2.1 a 2.3 do Relatório de Auditoria 12/2022, conforme segue:

5.1.1 **Inconsistência entre a relação de frota declarada e a identificada em campo**

Critérios Acórdão - TCEES 1244/2021, item 1.3, colegiado Plenário; Acórdão - TCEES 1163/2020, item 1.9.1, colegiado Plenário; Contrato - SEMSU 69/2015, cláusula item 8.5 do Anexo I do Edital 10/2014 e Resolução - TCEES 278/2014, art.4º, §3º.

5.1.2 **Reajuste e/ou revisões tarifárias aplicadas sem conferência prévia fundamentada (descumprimento de decisão do TCEES)**

Critérios: Acórdão - TCEES 1163/2020, item 1.9.2, colegiado Plenário; Acórdão - TCEES 1244/2021, item 1.4, colegiado Plenário; Contrato - SEMSU 208/2015, cláusula 8.1; Contrato - SEMSU 208/2015, cláusula 8.2, cláusula 8.3, alínea b e cláusula 9.7; Contrato - SEMSU 69/2015, cláusula 8.1, cláusula 8.3, cláusula 8.4, alínea b e cláusula 9.7; Lei - 8.987/1995, art. 29, V e Resolução - TCEES 278/2014, art.4º, §3º.

5.1.3 **Solicitações de reajustes/revisões tarifárias apresentadas ao CTM utilizando premissas de cálculo equivocadas.**

4. Critérios: Contrato - SEMSU 69/2015, cláusula 8 e 9; Lei - 9065/1995, art. 15 e 16.

Responsável: Viação Joana D'arc (Concessionária).

- 5.2 Diante do preceituado no art. 319, parágrafo único, inciso IV^[2], da Res. TC 261/2013 **conclui-se opinando por:**

acatar parcialmente as razões de justificativas apresentadas pela Viação Joana D'arc (Concessionária), **sem**, entretanto, **a condenação ao pagamento da multa individual**, conforme fundamentação contida no subitem 3.3 desta ITC;

5.3 Sugere-se, ainda, com fundamento no art. 329, § 7º da Resolução TC 261/2013 (RITCEES)^[3]:

5.3.1 Expedir **DETERMINAÇÃO** à Secretaria de Obras e Serviços Urbanos, na pessoa de seu Secretário, Sr. João Cleber Bianchi, ou quem vier a lhe substituir, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, **a fim de que:**

5.3.1.1 formalize alteração contratual, no prazo de 90 dias, relativa ao item 9 do Anexo I do Edital 10/2014, estabelecendo: (i) a exceção para o parâmetro idade do chassi qual é “quando houver diferença entre a data de fabricação do chassi e da carroceria menor que um ano, será considerada a idade da carroceria e, caso contrário, será considerada a idade do chassi”; (ii) a fonte do dado para o parâmetro “idade da carroceria”, por exemplo, a data do primeiro licenciamento; (iii) a periodicidade de fiscalização mensal para verificação da congruência dos veículos alocados nas linhas do Contrato 69/2015 com a relação à frota apresentada a cada início de ano;

5.3.1.2 tome as providências necessárias para que seja realizada uma análise técnica e qualificada da regularidade dos cálculos de reajuste/reequilíbrios tarifários apresentados pela Concessionária, de forma a subsidiar a deliberação do Conselho Tarifário Municipal, conforme determinado no Acórdãos TC 1163/2020 e 1244/2021, ambos do Plenário;

5.3.1.3 se abstenha de conceder o reajuste tarifário solicitado pela empresa no Processo Municipal 10257/2022, salvo diligência realizada por esse órgão comprove que a tarifa necessária para equilibrar o contrato é superior à praticada, considerando para isso, e cálculos e ressalvas realizadas neste item;

5.3.2 Expedir **DETERMINAÇÃO** à Secretaria de Administração e Recursos Humanos, na pessoa de seu Secretário, Sr. Saulo Rodrigues Meirelles, ou quem vier a lhe substituir, com a advertência de que seu

descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, **a fim de que:**

5.3.2.1 encaminhe, no prazo de até cinco dias, os pedidos de revisão e/ou reajuste já solicitados e que vierem a ser solicitados pelas Concessionárias de Transporte Coletivo, para a Secretaria de Obras e Serviços Urbanos, que representa o Poder Concedente nos Contratos 69/2015 e 208/2015, se manifestar sobre a acurácia dos cálculos;

5.4 Sugere-se que seja dada ciência às partes do teor da decisão final a ser proferida.

Em seguida, o *Parquet* de Contas proferiu o **Parecer do Ministério Público de Contas 02158/2023-1** (evento 69), **anuindo** à proposta contida na ITC, pugnando por manter os achados descritos, bem como por expedir as determinações ali sugeridas.

Por meio da **remessa 08058/2023-1**, os autos vieram a este **Gabinete**.

É o que importa relatar.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Como mencionado, o objetivo da presente fiscalização, na modalidade de auditoria, é verificar a adequação de eventuais reajustes e revisões do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de transporte coletivo urbano, bem como efetuar monitoramento das deliberações contidas no acórdão proferido no Processo TC 4533/2018. Assim, de acordo com o Relatório de Auditoria 00012/2022-5 (evento 07), **para cumprir o objetivo proposto, foram definidas as seguintes questões:**

- **Q1** - A idade da frota está em conformidade com o encargo contratual?
- **Q2** - O Poder Concedente está fiscalizando regularmente o cumprimento do encargo de idade da frota?
- **Q3** - É realizada a conferência sobre reajustes tarifários e/ou revisões tarifárias por órgão competente?

- **Q4** - Foi aplicado o redutor de 1,06% à tarifa do Contrato de Concessão 69/2015?
- **Q5** - Os reajustes tarifários e as revisões do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato 69/2015, ocorridos nas datas-base 2021 e 2022 foram adequados?

Com relação às questões abordadas na auditoria, é relevante registrar, de forma concisa, a situação identificada pela equipe técnica e sua posição, conforme mencionado no trecho transcrito do Relatório de Auditoria 00012/2022-5 (evento 7, páginas 71-73):

Q1 - A idade da frota está em conformidade com o encargo contratual?

Q2 - O Poder Concedente está fiscalizando regularmente o cumprimento do encargo de idade da frota?

A equipe técnica analisou a documentação e as informações fornecidas pela Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos de Linhares e realizou uma inspeção física e requisitou relatórios gerenciais de informações do sistema em relação à frota em operação.

Após a comparação das informações, constatou-se o seguinte achado de irregularidade:

- A1. Inconsistência entre a relação de frota declarada e a identificada em campo

Q3 - É realizada a conferência sobre reajustes tarifários e/ou revisões tarifárias por órgão competente?

A equipe técnica analisou a documentação e as informações fornecidas pela Secretaria Municipal Administração e Recursos Humanos de Linhares e constatou que não há uma conferência prévia efetiva dos cálculos apresentados pela empresa

para fundamentar seu pedido de reajuste e/ou revisão tarifária.

Dessa forma, aponta-se o seguinte achado de irregularidade:

- A2. Reajuste e/ou revisões tarifárias aplicadas sem conferência prévia fundamentada (descumprimento de decisão do TCEES)

Q4 - Foi aplicado o redutor de 1,06% à tarifa do Contrato de Concessão 69/2015?

A equipe técnica analisou a documentação e as informações fornecidas pela Secretaria Municipal Administração e Recursos Humanos de Linhares e verificou que houve a aplicação do redutor sobre a tarifa técnica (e não a arredondada), conforme, inclusive constatação já realizada no Processo 4533/2018 (Manifestação

Técnica 2005/2021/Acórdão 1244/2021).

Cabe destacar que, como ao realizar os procedimentos especificados na Q5ª a equipe teve que realizar o recálculo dos reajustes/revisões ocorridas em 2020 e 2021 (com efeitos a partir de 2021 e 2022, respectivamente), foi aplicado também neste procedimento o redutor.

Q5 - Os reajustes tarifários e as revisões do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato 69/2015, ocorridos nas datas-base 2021 e 2022 foram adequados?

A equipe técnica analisou a documentação e as informações fornecidas pela Secretaria Municipal Administração e Recursos Humanos de Linhares e constatou impropriedades nas solicitações de reajustes/revisões realizadas pela Concessionária anos de 2020 e 2021 (com efeitos a partir de 2021 e 2022, respectivamente), entretanto, sem impacto na tarifa, haja vista decisão do Conselho

Tarifário Municipal.

Dessa forma, aponta-se o seguinte achado de irregularidade relacionado a esta questão:

- A3. Reajustes/revisões tarifárias realizadas não conforme os ditames contratuais e legais.

Nesse sentido, como resultado da investigação das questões levantadas, foram identificados os seguintes achados:

- **A1(Q1, Q2):** Inconsistência entre a relação de frota declarada e a identificada em campo
- **A2(Q3):** Reajuste e/ou revisões tarifárias aplicadas sem conferência prévia fundamentada (descumprimento de decisão do TCEES)
- **A3(Q5):** Solicitações de reajustes/revisões tarifárias apresentadas ao CTM utilizando premissas de cálculo equivocadas.

É válido destacar que não foram observadas impropriedades ou irregularidades decorrentes da investigação da questão Q4, formulada para a fiscalização relatada. Com base nessas constatações, o processo foi devidamente instruído, seguindo todos os trâmites legais e regimentais, havendo, assim, aptidão ao julgamento de mérito em atendimento aos princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa e do contraditório.

II.1 – DO MÉRITO

II.1.1 – A1(Q1, Q2) - INCONSISTÊNCIA ENTRE A RELAÇÃO DE FROTA DECLARADA E A IDENTIFICADA EM CAMPO (SUBITEM 2.1 DO RELATÓRIO DE AUDITORIA 00012/2022-5 E SUBITEM 3.1 DA ITC 00329/2023-7)

Critérios: Acórdão - TCEES 1244/2021, item 1.3, colegiado Plenário; Acórdão - TCEES 1163/2020, item 1.9.1, colegiado Plenário; Contrato - SEMSU 69/2015, cláusula item 8.5 do Anexo I do Edital 10/2014 e Resolução - TCEES 278/2014, art.4º, §3º.

Insta frisar que, **anteriormente**, foi conduzida uma **Auditoria de Conformidade** realizada em cumprimento ao PAF 2018, na Prefeitura Municipal de Linhares. Essa auditoria teve como objetivo **fiscalizar as concessões de transporte** coletivo (ônibus) que foram licitadas por meio das Concorrências 10 e 11/2014, conforme estabelecido no Processo 04533/2018-5 – Controle Externo.

Segundo o Relatório de Auditoria 00021/2018-6 (evento 6 do processo 04533/2018-5), após a realização da fiscalização, foram encontradas irregularidades. **Ao investigar a questão 3 da matriz de planejamento (Q3 - Foram realizados os investimentos na frota previstos contratualmente?)**, a equipe técnica constatou que, de acordo com a cláusula 17.2 do Contrato de Concessão 069/2015 (anexo 01369/2018-7, evento 21 do processo 04533/2018-5)^[4], a **Concessionária deveria respeitar os limites máximo de 14 anos e médio de 7 anos de idade da frota** estabelecidos no item 7.6, do Anexo I, do Edital 10/2014 (anexo 01179/2018-5, evento 16 do processo 04533/2018-5)^[5]. No entanto, ao analisar a documentação apresentada referente a esse contrato^[6], foi constatado que **esses limites não estavam sendo respeitados**, uma vez que a **idade média da frota** era de aproximadamente **7,46 (sete anos e cinco meses)** e **um dos ônibus totalizava uma idade de 14,68 (quatorze anos e oito meses)** até a data da fiscalização (julho de 2018). Essa constatação resultou no achado de auditoria identificado como A9 - Desrespeito ao limite de idade média e máxima de frota, conforme mencionado no subitem 2.9 do Relatório de Auditoria previamente citado.

Em resposta ao descumprimento dessa métrica, o **responsável não questionou o achado**, apenas informou que agendou uma fiscalização nas garagens da

Concessionária para verificar a idade dos veículos (defesa/justificativa 01364/2018-4, evento 60 do processo 04533/2018-5).

Como resultado, o **Acórdão TC 1163/2020-6 – Plenário** (evento 133 do processo 04533/2018-5) proferiu a seguinte **determinação**:

1.9. DETERMINAR ao Sr. Prefeito de Linhares (Sr. GUERINO LUIZ ZANON) que, por meio das secretarias competentes, nos termos do artigo 1º, inciso XVI, da Lei Complementar Estadual 621/2012 (LOTCEES) c/c o artigo 329, § 7º, da Resolução TC 261/2013 (RITCEES), e mediante comprovação a esta Corte no prazo de 90 dias, sob pena de aplicação da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LCE 621/2012 (LOTCEES), as seguintes providências:

1.9.1 Exija que a Concessionária obedeça a idade média prevista no Edital (item 8.5 do Anexo I do Edital 10/2014), fiscalizando regularmente a manutenção dessa obrigação.

[...]

Em resposta ao Termo de Notificação 00286/2021-6 (evento 165 do processo 04533/2018-5), o Exmº. Sr. **Prefeito** abordou, na Defesa/Justificativa 00618/2021 (evento 194 do processo TC 4533/2018), a questão da **desconcentração administrativa** que governa a administração direta do Município de Linhares, conforme estabelecido pela Lei Municipal 3675/2017. Por essa razão, a **responsabilidade pela concessão** em questão **recai sobre a Secretaria Municipal de Obras e Serviços Urbanos (SEMOSU)**. Além disso, ele informou que **recebeu um comunicado da mencionada Secretaria, assegurando o cumprimento da exigência** estabelecida no item 1.9.1 do acórdão 01163/2020-6. Contudo, não foi apresentada documentação complementar para comprovar essa informação.

Após analisar os argumentos apresentados, a área técnica chegou à conclusão de que **não havia elementos suficientes para comprovar o cumprimento da determinação**. Assim, como proposta de encaminhamento, sugeriu notificar o Município de Linhares para que apresentasse os documentos necessários para comprovar o cumprimento, tendo inclusive solicitado uma lista não exaustiva (Manifestação Técnica 1229/2021, evento 199 do processo TC 4533/2018). No entanto, ao receber a documentação, foi constatado o **descumprimento do referido**

item, conforme apontado na Manifestação Técnica 2005/2021 (evento 341 do processo TC 4533/2018), *in verbis*:

Na análise da documentação apresentada pelos Responsáveis é informado (nas justificativas apresentadas no evento 299) que a Concessionária está cumprindo as condições do projeto básico vinculado ao Contrato 69/2015 relativas à idade média da frota, motivo pelo qual eles afirmam que não há a necessidade de notificação da secretaria à Concessionária em relação a este item.

Para comprovar o suposto atendimento das condições do projeto básico vinculado ao Contrato 69/2015 relativas à idade média da frota, os Responsáveis apresentam a seguinte tabela com o cálculo da idade média dos veículos utilizados na prestação do serviço no ano de 2021:

Como comprovação das informações resumidas na tabela acima, foi juntada a relação dos ônibus utilizados na prestação do serviço em 2021 (eventos 305 e 306).

Entretanto, apesar de o Responsável afirmar que não houve a necessidade de notificação da empresa para a regularização da idade média da frota de veículos utilizada para a prestação dos serviços concedidos por meio do Contrato 69/2014, a análise da tabela de forma isolada já demonstra que a Concessionária não está cumprindo a exigência de idade média estabelecida no Edital. Vejamos:

O Anexo I do Edital de Concorrência Pública 10/2014 estabelece em seu item 7.6 (fl. 100 do evento 16), o seguinte:

Quanto à idade da frota, **definida com base no chassi**, deverão ser atendidas, já no primeiro dia de operação, as seguintes condições:

Para as linhas urbanas:

Idade média máxima de 7 anos; e

Idade máxima por veículo de 14 anos. (g. n.)

Ao verificar o cálculo realizado pelo Responsável para concluir que a idade da frota utilizada pela Concessionária era de sete anos, é possível verificar que ele não considerou as casas decimais após a vírgula, que, neste caso, representam os meses.

Assim, caso fossem consideradas as casas decimais após a vírgula, o Responsável iria concluir que a idade média da frota é de sete anos e 3 meses^[7], ou seja, superior à idade exigida no contrato que é de, **no máximo, 7 anos**.

Além disso, foi verificado que o cálculo realizado pelo Responsável baseou-se em critérios distintos dos estabelecidos no contrato para se auferir a idade de cada ônibus. Isso porque, conforme se pode inferir do trecho do Edital acima

transcrito, deve ser considerada, como idade do veículo, a do chassi, entretanto, o Responsável considerou a da carroceria.

Assim, se fosse considerada corretamente a idade do chassi de cada veículo, teríamos o seguinte resultado:

Ano de fabricação (chassi)	Idade	A.Quantidade	B.Anos x idade	Média (B/A)
2010	11	5	55	
2011	10	15	150	
2012	9	10	90	
2013	8	3	24	
2015	6	18	108	
2018	3	2	6	
2019	2	6	12	7,54
Total		59	445	

Assim, ao se realizar o cálculo correto, teríamos uma idade média de 7 anos e seis meses^[8].

A título de ilustração de que esse excedente da idade máxima representa a título de qualidade do serviço, elaborou-se a tabela abaixo que demonstra que, para se adequar à idade média dos veículos estabelecidas no contrato, a empresa teria que substituir três de seus dos ônibus mais antigos (com chassi datados de 2010) por veículos novos, ano 2021, vejamos:

Ano de fabricação (chassi)	Idade	Quantidade	Anos x idade	Média
2010	11	2	22	
2011	10	15	150	
2012	9	10	90	
2013	8	3	24	
2015	6	18	108	
2018	3	2	6	
2019	2	6	12	6,99
2021	0	3	0	
Total		59	412	

Ante o exposto, conclui-se pelo não atendimento da determinação contida no Item 1.9.1 do Acórdão 1163/2020 – Plenário.

Como desfecho, o **Acórdão TC 1244/2021 - Plenário** (evento 348 do processo 04533/2018-5) chegou à seguinte **conclusão e determinação**:

1. ACÓRDÃO TC-1244/2021 – PLENÁRIO:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos, **ACORDAM** os Conselheiros do Tribunal de Contas do Estado do Espírito Santo, reunidos em Sessão do **Plenário**, ante as razões expostas pelo relator, em:

1.1. CONSIDERAR NÃO CUMPRIDAS as providências tomadas visando atender às determinações proferidas no **Item 1.9.1 do Acórdão 1163/2020 – Plenário**, sem cominação de multa aos responsáveis, conforme fundamentação do item 2 desse voto;

[...]

1.3. DETERMINAR aos senhores Guerino Luiz Zanon (Prefeito Municipal de Linhares) e João Cléber Bianchi (Secretário Municipal de Obras e Serviços Urbanos), ou quem vier a sucedê-los, que adote providência no seguinte sentido: **Exija** que a Concessionária obedeça a idade média prevista no Edital (item 8.5 do Anexo I do Edital 10/2014), fiscalizando regularmente a manutenção dessa obrigação, comprovando a esta Corte, no prazo de 90 (noventa) dias, sob pena de aplicação da multa pela reincidência prevista no artigo 135, inciso VII, da LCE 621/2012 (LOTCEES);

Em resposta ao Termo de Notificação 00084/2022-1 (evento 354 do processo 04533/2018-5), o Exm^o. Sr. **Prefeito** reiterou o argumento sobre **desconcentração administrativa** (Defesa/Justificativa 00510/2022-1, evento 363 do processo TC 4533/2018).

Por outro lado, ao se manifestar em resposta ao Termo de Notificação 00085/2022-4 (evento 355 do processo 04533/2018-5), o Sr. **João Cleber Bianchi**, Secretário Municipal de Obras e Serviços Urbanos, apresentou que, em resposta ao ofício emitido pela Prefeitura, a **Concessionária contestou o critério de verificação de idade** utilizado por esta Corte de Contas, **e alegou conformidade** com o projeto Operacional Básico após a inclusão de novos veículos e a retirada de alguns veículos de 2011, conforme transcrito abaixo (Defesa/Justificativa 00482/2022-1, evento 371 do processo TC 4533/2018):

Em 11 de Novembro de 2021 a concessionária foi advertida a proceder a adequação da idade média da frota de veículos, no prazo de 30 (trinta) dias, contados do recebimento do ofício. Em resposta, a concessionária informou que o critério de verificação de idade utilizado por esta Corte de Contas foi equivocado, haja vista que, conforme a errata do edital, no caso de diferença entre a idade dos chassis e das carrocerias serem de apenas 1 (um) ano, deveria ser considerada a data de fabricação das carrocerias.

Em ofício remetido em 15 de Dezembro de 2021, foi informado à concessionária que, em que pese o critério de verificação de idade média apontado pela empresa estar correto, a tabela contendo o cálculo possuía equívoco, uma vez que atribuía a idade de 5 anos para os veículos de 2015, quando o correto, tendo como base o ano de 2021, seriam 6 anos.

Na ocasião, foi determinado que empresa procedesse a adequação da idade média da frota de veículos, conforme previsto no Edital (item 8.5 do Anexo 1 do Edital 10/2014), com urgência, no prazo de 20 (trinta) dias contados do recebimento do ofício, sob pena de incorrer em penalidades da cláusula décima oitava do instrumento contratual, por violação aos itens XVI e XVII da cláusula décima terceira.

Em 04 de Janeiro de 2022, a empresa informou que já havia adquirido 5 (cinco) novos chassis, que foram posteriormente enviados à fábrica de carrocerias Marcopolo para serem encarroçados, e que devido a recente paralisação da empresa a produção e entrega foram afetadas. Em resposta, foi solicitado que a empresa esclarecesse se havia a possibilidade de realizar o encarroçamento dos chassis com outra empresa que não a Marcopolo, e que solicitasse à Marcopolo resposta formal e documentada quanto à data prevista para entrega dos veículos devidamente encarroçados.

A empresa formulou sua resposta em 21 de Janeiro de 2022, informando que a estimativa de entrega dos veículos adquiridos pela concessionária seria até 28/02/2022. Aduziu ainda o motivo da escolha pela empresa Marcopolo.

Transcorrido o prazo estimado para a entrega, em 07 de Março foi solicitada a comprovação da entrega dos veículos devidamente encarroçados. A empresa apresentou sua resposta em 11 de março de 2022, informando que os veículos foram devidamente entregues em 25 de fevereiro de 2022. Para comprovar o alegado, juntou cópia das notas fiscais, relação de bens vinculados (veículos novos) e apresentou fotos dos veículos. Por fim, informou que os veículos encontravam-se em processo de licenciamento junto ao DETRAN-ES.

Por fim, em 21 de Março de 2022, a concessionária solicitou a vistoria dos novos veículos para que pudessem ser postos em circulação, e ainda apresentou os respectivos Certificados de Registro e Licenciamento dos Veículos.

Na data agendada, o fiscal do contrato, Sr. Oswaldo Magnago de Mattos compareceu ao local para vistoria, conforme relatório fotográfico em anexo.

Com a inclusão dos novos veículos, foi realizada a retirada de alguns veículos de 2011, e no quadro a seguir será possível verificar a idade média da frota no ano de 2022, demonstrando conformidade com o projeto Operacional Básico.

CÁLCULO REALIZADO CONFORME ITEM 8.9.3 DO PROJETO OPERACIONAL BÁSICO 2022

ANO DE FABRICAÇÃO	IDADE	FROTA URBANA 2022		IDADE MÉDIA DA FROTA
		QUANT.	ANOS (QUANT. X I)	IM (TOTAL 2 / TOTAL 1)
2011	11	3	33	11
2012	10	16	160	10
2013	9	5	45	9
2015	7	18	126	7
2018	4	2	8	4
2020	2	6	12	2
2022	0	5	0	0
		TOTAL 01	TOTAL 02	TOTAL 03
JOANA DARC		55	384	6,98

Sendo assim, comprovamos o cumprimento das providências determinadas pelo acórdão, em atendimento a solicitação do TCE/ES, conforme a documentação que segue em anexo:

- ofícios da fiscalização;
- relação atualizada da frota de veículos do contrato de concessão nº. 069/2015;
- documentação dos veículos;
- relatório fotográfico de vistoria;

Dessa forma, **um dos objetivos da auditoria em questão foi realizar o monitoramento para verificar o cumprimento das deliberações presentes no Acórdão mencionado.** Para alcançar esse propósito, foram estabelecidas questões específicas, incluindo a verificação da conformidade da idade da frota com as obrigações contratuais (Q1) e a fiscalização regular realizada pelo Poder Concedente para garantir o cumprimento das obrigações relacionadas à idade da frota (Q2). Para investigar essas questões, a SEMOSU foi solicitada a fornecer a documentação necessária.

De acordo com o Relatório de Auditoria 00012/2022-5 (evento 7), conforme mencionado no subitem 2.1, após a realização da fiscalização, foram constatadas irregularidades. Essa constatação resultou na descoberta deste achado identificado como A1(Q1, Q2) - Inconsistência entre a relação de frota declarada e a frota identificada em campo.

Ao analisar o método de cálculo utilizado pelo Responsável **para determinar a idade da frota**, a equipe técnica esclareceu que foram **adotados critérios distintos** dos estabelecidos no contrato para avaliar a idade de cada ônibus. De acordo com o

Edital 10/2014, o **indicador de qualidade** "idade média (e máxima) da frota", monitorado pela Prefeitura Municipal de Linhares, é calculado **com base no chassi** dos veículos. No entanto, para a **proposta técnica**, o edital estabelece uma **exceção** que permite considerar a **idade da carroceria** para o cálculo da idade média da frota, desde que a diferença entre a idade do chassi e da carroceria seja de apenas 01 ano. Nesse contexto, a **Concessionária aplicou essa exceção ao calcular o indicador de qualidade**. Porém, embora seja razoável aplicar a mesma exceção no parâmetro da idade do chassi ao indicador, **é necessário que essa alteração esteja formalizada no contrato e que seja realizado um aditivo para modificar o item 9 do Anexo I do Edital 10/2014**. Para melhor entendimento dessa diferença de cálculo mencionada no edital, transcreve-se trecho do Relatório de Auditoria 00012/2022-5 (evento 7, fls. 28-29) que assim procede:

O Anexo I do Edital 10/2014^[9] estabeleceu, em seu item 8.5, a tipologia inicial e as diretrizes de modernização da frota.

No início da operação da Concessão os veículos componentes da frota deverão ter as seguintes características:

[...]

Quanto à idade da frota, definida com base no chassi, deverão ser atendidas, já no primeiro dia de operação, as seguintes condições:

- Para as linhas urbanas:
 - o Idade média máxima de 7 anos; e
 - o Idade máxima por veículo de 14 anos.

A idade média da frota faz parte do sistema de indicadores de qualidade estabelecido no item 9 do Anexo I do Edital 10/2014.

IDADE MÉDIA DA FROTA

Esse indicador é calculado com base na média aritmética da idade do chassi dos veículos componentes da frota de um lote ou área operacional.

Metas:

Ônibus básicos urbanos: 7anos, não sendo admitidos veículos com idade superior a 14 anos.; e

Ônibus rodoviários: 12,5 anos, não sendo admitidos veículos com idade superior a 20 anos.

Verificação: a partir dos registros do órgão gestor, com periodicidade anual.

O Edital 10/2014^[10] estabeleceu que, para a proposta técnica, a idade média da frota poderia considerar a idade da carroceria. Em seus termos.

8.9.3. Idade Média da Frota Proposta Pelo Licitante.

[...]

[...]. No caso da diferença entre a idade do chassis e da carroceria ser de apenas 01 ano, será considerada a idade da carroceria. Caso contrário, será considerada a idade do chassis.

[...]

O esclarecimento^[11] realizado no processo licitatório trata apenas do preenchimento de quadro da proposta e não tem o condão de modificar o sistema de indicadores de qualidade.

Pedido de Esclarecimento com data de 13/12/2014:

Item 1

O ano de referência para o preenchimento do quadro deverá ser o ano de fabricação do chassis. Apenas quando a diferença entre o ano de fabricação do chassis e da carroceria for de até 1 ano (12 meses), deverá ser considerado o ano de fabricação da carroceria. Para o cálculo desta diferença deverá ser considerado o mês e ano de fabricação.

Ex.: a) chassis fabricado em fevereiro de 2013 e carroceria fabricada em março de 2014: ano a considerar seria 2013; b) chassis fabricado em abril de 2013 e carroceria fabricada em março de 2014: ano a considerar seria 2014.

Vislumbra-se razoável que a mesma condição de exceção (item 8.9.3 do Edital 10/2015) seja considerada para fins de cálculo do indicador de qualidade na fiscalização do contrato, contudo, é requerido que esteja assentado em alteração formal do contrato.

Noutro ponto, **não é objeto de monitoramento verificar em que medida a contradição** entre a condição para a proposta técnica e a fórmula de cálculo de indicador de qualidade proporcionou interpretações diversas entre licitantes e **comprometeu a isonomia**.

Uma vez que esse ponto tenha sido esclarecido, vamos agora examinar o cálculo do indicador com base na análise dos documentos apresentados e na inspeção física conduzida pela equipe técnica deste tribunal.

Durante a realização da **inspeção física**^[12], a equipe de auditoria detectou **discrepâncias entre a frota observada** em campo em 13/7/2022 e **a relação da frota anual declarada** para 2022 pela Concessionária (anexo 4048/2022-1, fls. 103-105 e 158). Foram identificados **veículos que não estavam incluídos na relação** da frota de 2022, mas **que estavam sendo utilizados** nas linhas do Contrato 69/2015. Além disso, alguns desses **veículos** apresentavam uma **idade superior ao limite máximo** permitido.

Ainda no processo de verificação, também foram notados **veículos na relação de frota que não estava sendo empregado** em nenhuma das linhas do Contrato 69/2015. Por exemplo, após o Acórdão TC 1244/2021-Plenário, proferido em sessão realizada no dia 28/10/2021, a Concessionária adquiriu 5 chassis para ônibus, de

acordo com as notas fiscais apresentadas no Processo TC 4533/2018 (evento 372, fls. 82-86), emitidas em 17/12/2021. No entanto, ao verificar as placas indicadas na relação de frota (Anexo 4048/2021, fl. 158), **apenas 4 dos 5 novos veículos informados foram identificados**. Por isso, verifica-se, pelo cálculo da idade média e máxima, que **não há cumprimento ao requisito contratual válido de 7 e 14 anos, respectivamente, mesmo aplicando a hipótese da exceção quanto à idade da carroceria.**

Ademais, ainda segundo o Relatório de Auditoria 00012/2022-5 (evento 7, fl. 31), o “Relatório gerencial sobre entrada e saída de garagens”, obtido junto à SEMOSU (anexo 4050/2022-8, fls. 03-11), revela que a **gestão da frota** atribuída ao Contrato 69/2015 é **conduzida** pela Concessionária **de maneira comum a outro(s) contrato(s)**, como é o caso da linha "Sooretama", intermunicipal.

Assim, tendo em conta esses aspectos, a equipe técnica apresentou, no Relatório, a seguinte proposta:

Considerando: (i) as ações relatadas no Ofício 646/2022-SEMOS que culminaram com o acréscimo de cinco novos veículos à frota; (ii) a questão controversa sobre a exceção para o parâmetro idade do chassi; (iii) a decisão pela não aplicação de multa constante do Acórdão TC 1244/2021-Plenário, entende-se que não requer responsabilização mas sim proposta de determinação para adequação da fiscalização.

[...]

Tendo em vista a situação encontrada, sugere-se determinar à Semos que formalize alteração contratual, no prazo de 90 dias, relativa ao item 9 do Anexo I do Edital 10/2014, sobre o cálculo do indicador de idade média (e máxima) da frota, estabelecendo: (i) a exceção para o parâmetro idade do chassi qual é “quando houver diferença entre a data de fabricação do chassi e da carroceria menor que um ano, será considerada a idade da carroceria e, caso contrário, será considerada a idade do chassi”; (ii) a fonte do dado para o parâmetro “idade da carroceria”, por exemplo, a data do primeiro licenciamento; (iii) a periodicidade de fiscalização mensal para verificação da congruência dos veículos alocados nas linhas do Contrato 69/2015 com a relação à frota apresentada a cada início de ano.

Assim, sugere-se a seguinte redação para o aditivo de alteração do item 9 do Anexo I do Edital 10/2014.

“IDADE MÉDIA DA FROTA

Esse indicador é calculado com base na média aritmética da idade do chassi dos veículos componentes da frota de um lote ou área operacional.

Quando houver diferença entre a data de fabricação do chassi e da carroceria menor que um ano, será considerada a idade da carroceria. Caso contrário, será considerada a idade do chassi.

A idade do chassi é a diferença entre o ano de referência da frota declarada e o ano de fabricação do chassi, conforme registrado no CRLV.

A idade da carroceria é a diferença entre o ano de referência da frota declarada e o ano do primeiro licenciamento do veículo, conforme registrado no primeiro CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo.

Requisitos obrigatórios:

Ônibus básicos urbanos: 7 anos, não sendo admitidos veículos com idade superior a 14 anos.

Verificação: mensal da congruência dos veículos alocados nas linhas do Contrato 69/2015 com a relação à frota apresentada a cada início de ano registrada em relatório de fiscalização e evidenciada por relatórios gerenciais com base em registro de GPS."

Em resposta ao Ofício de Submissão nº 3646/2022-6, o Secretário Municipal de Obras e Serviços Urbanos, Sr. João Cleber Bianchi, enviou o Ofício 1979/2022-SEMOU (anexo 04118/2022-2). Neste, forneceu as seguintes informações: (i) a **Concessionária foi notificada** sobre as discrepâncias entre a frota declarada e a frota observada em campo, para prestar esclarecimentos; (ii) o **fiscal do contrato continuará monitorando** ativamente a frota em operação, seguindo as observações feitas pela auditoria, e **ampliara a rotina de verificação** da frota em funcionamento; (iii) a **empresa será notificada** para efetuar as adequações necessárias em seu sistema, com o objetivo de **remover as linhas** que não estão abrangidas pelo contrato 069/2015; (iv) em relação à sugestão de **alteração contratual, tomará as medidas** necessárias para promover as modificações de acordo com os termos propostos.

Além disso, por meio da Resposta de Comunicação 01520/2022-5 (evento 56), o referido Secretário **concordou com o teor do presente achado**.

Nessa linha, a equipe técnica recomenda que o **apontamento** feito neste item seja **mantido integralmente**, sendo este posicionamento apoiado pelo *Parquet* de Contas. À vista disso, em relação às medidas a serem tomadas, é apresentada a seguinte proposta (ITC 00329/2023-7, evento 65, fl. 17):

Considerando que o único notificado a se manifestar, o Secretário Municipal de Obras e Serviços Urbanos, Sr. João Cleber Bianchi, concordou com o teor do presente achado, bem como a completude da análise realizada no Relatório de Auditoria 12/2022, sugere-se a manutenção integral do apontado no item 2.1 do mencionado Relatório, com a seguinte proposta de encaminhamento:

Expedir DETERMINAÇÃO à Secretaria de Obras e Serviços Urbanos, na pessoa de seu Secretário, Sr. João Cleber Bianchi, ou quem vier a lhe substituir, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, a fim de que:

formalize alteração contratual, no prazo de 90 dias, relativa ao item 9 do Anexo I do Edital 10/2014, estabelecendo: (i) a exceção para o parâmetro idade do chassi qual é “quando houver diferença entre a data de fabricação do chassi e da carroceria menor que um ano, será considerada a idade da carroceria e, caso contrário, será considerada a idade do chassi”; (ii) a fonte do dado para o parâmetro “idade da carroceria”, por exemplo, a data do primeiro licenciamento; (iii) a periodicidade de fiscalização mensal para verificação da congruência dos veículos alocados nas linhas do Contrato 69/2015 com a relação à frota apresentada a cada início de ano.

Diante do exposto, **filio-me às conclusões técnica e ministerial pela manutenção do achado e pela expedição de determinação à SEMOSU**, na pessoa de seu Secretário, Sr. João Cleber Bianchi, ou quem vier a lhe substituir, sob pena de multa em caso de descumprimento injustificado.

II.1.2 – A2(Q3) - REAJUSTE E/OU REVISÕES TARIFÁRIAS APLICADAS SEM CONFERÊNCIA PRÉVIA FUNDAMENTADA (DESCUMPRIMENTO DE DECISÃO DO TCEES) (SUBITEM 2.2 DO RELATÓRIO DE AUDITORIA 00012/2022-5 E SUBITEM 3.2 DA ITC 00329/2023-7)

Critérios: Acórdão - TCEES 1163/2020, item 1.9.2, colegiado Plenário; Acórdão - TCEES 1244/2021, item 1.4, colegiado Plenário; Contrato - SEMSU 208/2015, cláusula 8.1; Contrato - SEMSU 208/2015, cláusula 8.2, cláusula 8.3, alínea b e cláusula 9.7; Contrato - SEMSU 69/2015, cláusula 8.1, cláusula 8.3, cláusula 8.4,

alínea b e cláusula 9.7; Lei - 8.987/1995, art. 29, V e Resolução - TCEES 278/2014, art.4º, §3º.

Inicialmente, cabe ressaltar que, ao **investigar a questão 2** da matriz de planejamento (**Q2 - Os reajustes tarifários realizados obedeceram aos preceitos legais e aos comandos contratuais?**) na **Auditoria de Conformidade realizada anteriormente**, a equipe técnica constatou que, especificamente em relação ao Contrato 69/2015, os procedimentos estabelecidos para a realização de reajustes tarifários não foram seguidos, resultando em **alterações tarifárias em percentuais diferentes dos previstos**. Essa constatação levou à identificação do achado de auditoria A10 - Aplicação de índice de reajuste/revisão da tarifa em percentuais distintos dos devidos, conforme mencionado no subitem 2.10 do Relatório de Auditoria 00021/2018-6 (evento 6 do processo 04533/2018-5).

No caso em tela, os argumentos apresentados pelas partes responsáveis e pela Concessionária não foram capazes de afastar as irregularidades identificadas.

Em consequência, o **Acórdão TC 1163/2020-6 – Plenário** (evento 133 do processo 04533/2018-5) emitiu a seguinte **determinação**:

1.9. DETERMINAR ao Sr. Prefeito de Linhares (Sr. GUERINO LUIZ ZANON) que, por meio das secretarias competentes, nos termos do artigo 1º, inciso XVI, da Lei Complementar Estadual 621/2012 (LOTCEES) c/c o artigo 329, § 7º, da Resolução TC 261/2013 (RITCEES), e mediante comprovação a esta Corte no prazo de 90 dias, sob pena de aplicação da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LCE 621/2012 (LOTCEES), as seguintes providências:

[...]

1.9.2 Promovam, sempre que for cabível o reajuste tarifário ou quando houver pedido de revisão tarifária, os devidos cálculos de reajustes tarifários e/ou de revisão tarifária, através da simples aplicação da fórmula paramétrica no caso de reajuste, ou da avaliação/realização de estudo de viabilidade econômico-financeira, no caso de revisão, na forma prevista nos subitens 8.1 e 8.4, alínea (b) do Contrato de Concessão 69/2015 e nos subitens 8.1 e 8.3, alínea (b) do Contrato de Concessão 208/2015, de maneira a subsidiar a deliberação do Conselho Tarifário Municipal, homologando ou não tal deliberação, caso esteja, respectivamente, em conformidade ou em desconformidade com as regras contratuais, na forma dos subitens 8.3 e 9.7 do Contrato de Concessão 69/2015 e dos subitens 8.2 e 9.7 do Contrato de Concessão 208/2015, aplicando ainda, em relação ao Contrato de Concessão 69/2015, cujo objeto é a concessão do lote 1 do serviço público de transporte coletivo de passageiros de Linhares, o

reductor de 1,06% à tarifa vigente, de forma fundamentada antes de se aplicar o percentual auferido por meio da fórmula paramétrica no próximo reajuste tarifário.

Como resposta ao Termo de Notificação 00286/2021-6 (evento 165 do processo 04533/2018-5), o Exmº. Sr. **Prefeito** apresentou, na Defesa/Justificativa 00618/2021 (evento 194 do processo TC 4533/2018), que o **reajuste tarifário é de responsabilidade do Conselho Tarifário Municipal (CTM)**, e que o referido Conselho deliberou, em 12/1/2021, pela **aplicação do reductor de 1,06%** ao valor da tarifa até então vigente, conforme determinado por esta Corte de Contas. Em comprovação, foi fornecida a Ata 001/2021, referente à Reunião Ordinária do Conselho (peça complementar 27200/2021-4, evento 195 do processo TC 4533/2018).

Após analisar os argumentos apresentados, a área técnica chegou à conclusão de que não existiam elementos suficientes para comprovar o cumprimento integral da determinação (Manifestação Técnica 1229/2021, evento 199 do processo TC 4533/2018). Diante disso, como proposta de encaminhamento, foi sugerido notificar o Município de Linhares para que apresentasse os documentos necessários para comprovar o cumprimento, solicitando uma lista não exaustiva. No entanto, ao receber a documentação, constatou-se que a **determinação foi apenas parcialmente atendida**. Essa situação ocorreu devido ao fato de que, **embora o reductor de 1,06% tenha sido cumprido, o órgão responsável da Prefeitura não elaborou nenhum cálculo próprio, nem mesmo emitiu um parecer sobre a regularidade dos cálculos** efetuados pela Concessionária, a fim de subsidiar a deliberação do CTM (Manifestação Técnica 2005/2021, evento 341 do processo TC 4533/2018).

Como desfecho, o **Acórdão TC 1244/2021 - Plenário** (evento 348 do processo 04533/2018-5) chegou à seguinte **conclusão**:

1. ACÓRDÃO TC-1244/2021 – PLENÁRIO:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos, **ACORDAM** os Conselheiros do Tribunal de Contas do Estado do Espírito Santo, reunidos em Sessão do **Plenário**, ante as razões expostas pelo relator, em:

[...]

1.2. CONSIDERAR PARCIALMENTE CUMPRIDAS as providências tomadas visando atender às determinações proferidas no **Item 1.9.2 do Acórdão 1163/2020 – Plenário**, sem cominação de multa aos responsáveis, conforme fundamentação do item 2 desse voto;

[...]

1.4. DETERMINAR aos senhores Guerino Luiz Zanon (Prefeito Municipal de Linhares) e Márcio Pimentel Machado (Secretário Municipal de Administração), ou quem vier a sucedê-los, sob pena de aplicação de multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LCE 621/2012 (LOTCEES)¹², que: - **Promova**, sempre que for cabível, o reajuste tarifário ou quando houver pedido de revisão tarifária, os devidos cálculos de reajustes tarifários e/ou de revisão tarifária, através da simples aplicação da fórmula paramétrica no caso de reajuste, ou da avaliação/realização de estudo de viabilidade econômico-financeira, no caso de revisão, na forma prevista nos subitens 8.1 e 8.4, alínea (b) do Contrato de Concessão 69/2015 e nos subitens 8.1 e 8.3, alínea (b) do Contrato de Concessão 208/2015, de maneira a subsidiar a deliberação do Conselho Tarifário Municipal;

Dessa forma, **um dos objetivos da auditoria em pauta consiste em realizar o monitoramento a fim de verificar o cumprimento das deliberações contidas no mencionado Acórdão**. Com o intuito de alcançar esse propósito, foram estabelecidas questões específicas, incluindo a verificação se é realizada a conferência sobre reajustes tarifários e/ou revisões tarifárias por órgão competente.

Para investigar essa questão, a SEMAR foi solicitada a fornecer a documentação necessária.

De acordo com o Relatório de Auditoria 00012/2022-5 (evento 7), subitem 2.2, após a realização da fiscalização, foram constatadas irregularidades. Essa constatação levou à descoberta deste achado de auditoria denominado A2(Q3) - Reajuste e/ou revisões tarifárias aplicadas sem conferência prévia fundamentada (descumprimento de decisão do TCEES), conforme transcrito abaixo:

O dispositivo 1.4 do Acórdão TC 1244/2021 determina à Prefeitura que, sempre que
for cabível reajuste tarifário ou quando houver pedido de revisão tarifária,
promova
os cálculos de reajustes tarifários e/ou de revisão tarifária, através da
simples aplicação da fórmula paramétrica no caso de reajuste, ou da

avaliação/realização de estudo de viabilidade econômico-financeira, no caso de revisão, na forma prevista Contratos de Concessão 208/2015 e 69/2015, de maneira a subsidiar a deliberação do Conselho Tarifário Municipal. Assim, em 27 de janeiro de 2022, no interstício entre a data da sessão do Plenário

em que foi prolatado o Acórdão TC 1244/2021 (28/10/2021) e data de juntada de

contrafés dos responsáveis (3/2/2022), a Prefeitura realizou aumento tarifário, referente à reajuste contratual sem ter por base os cálculos de reajustes tarifários

através da simples aplicação da fórmula paramétrica.

A Semar, em resposta ao Ofício de Comunicação 2753/2022, não obteve êxito em

demonstrar que tenha elaborado cálculo próprio ou emitido parecer sobre a regularidade ou não de cálculos elaborados pelas Concessionárias para subsidiar

deliberações do Conselho Tarifário Municipal.

No entanto, considerando: (i) a decisão pela não aplicação de multa constante do

Acórdão TC 1244/2021-Plenário e (ii) o resultado do recálculo registrado no Achado

3, entende-se que não requer responsabilização, mas sim proposta de determinação para adequação da fiscalização.

[...]

Tendo em vista a situação encontrada, sugere-se determinar à Semar que encaminhe os pedidos de revisão e reajuste solicitados pelas Concessionárias de Transporte Coletivo para a Semos, que representa o Poder Concedente nos Contratos 69/2015 e 208/2015, se manifestar sobre a acurácia dos cálculos.

Em resposta ao Ofício de Submissão nº 3663/2022-1, o Secretário Municipal de Administração e Recursos Humanos, Márcio Pimentel Machado, enviou o Ofício 2053/2022-SEMAR (anexo 04120/2022-1, evento 24). Neste, forneceu as seguintes informações:

[...]

Oportuno consignar que a Lei nº 1686/93 atribuiu ao Conselho Tarifário Municipal a prerrogativa de apreciar as planilhas de custo tarifário, e decidir quanto ao aumento das tarifas. E, portanto, um órgão **deliberativo** com poderes decisórios, de composição reconhecidamente diversificada, sendo soberano para decidir o percentual de reajuste de tarifas, não cabendo essa decisão a um membro específico.

Desta feita, o Secretário Municipal de Administração e Recursos Humanos não pode ser indicado como responsável em qualquer achado da equipe de fiscalização deste E. Tribunal, já que se apresenta perante o Conselho Tarifário Municipal como **membro**, assim como os demais indicados pelos diversos seguimentos da sociedade civil organizada e órgãos de classe acima descritos. Sua participação nas Reuniões Ordinárias do Conselho Tarifário Municipal (CTM) não tem qualquer relação com o cargo ocupado na Municipalidade, mas tão somente como cidadão indicado pelo Executivo Municipal.

A esse respeito, imperioso reconhecer que **não** cabe a SEMAR elaborar cálculo próprio ou emitir parecer sobre a regularidade ou não dos cálculos elaborados pela Concessionárias para subsidiar deliberações do Conselho Tarifário Municipal. Nenhuma Lei, ou qualquer outro ato normativo, delega essa complexa atribuição a SEMAR.

No tocante a ausência de procedimento para fiscalização (avaliação e recálculo) dos pedidos de reajuste anual e revisões, consubstanciada em corpo técnico apto e capacitado, cumpre esclarecer que apesar do CTM contar em seu quadro com representantes de classes (Associação dos Contabilistas, p. ex.), nenhum deles detém capacidade técnica para interpretar e elucidar os cálculos e planilhas que integram um estudo econômico e a formula paramétrica para reajustes tarifários. Ademais, o Conselho Tarifário não dispõe de qualquer recurso para contratar profissionais especializados visando compreender acuradamente a formula paramétrica, com tantos itens em sua formação.

[...]

Além disso, não foram fornecidas informações referentes aos termos de notificação relacionados a essa constatação.

Nessa linha, a equipe técnica recomenda que o **apontamento** feito neste item seja **mantido integralmente**, sendo este posicionamento apoiado pelo *Parquet* de Contas. À vista disso, em relação às medidas a serem tomadas, é apresentada a seguinte proposta (ITC 00329/2023-7, evento 65, fl. 19):

Considerando que não foram apresentadas informações pelos notificados contestando o teor do presente achado, bem como a completude da análise realizada no Relatório de Auditoria 12/2022, entende-se pela manutenção integral do apontado no item 2.2 do mencionado Relatório, com a seguinte proposta de encaminhamento:

Expedir DETERMINAÇÃO à Secretaria Municipal de Administração e Recursos Humanos, na pessoa de seu Secretário, Sr. Saulo Rodrigues Meirelles, ou quem vier a lhe substituir, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, **a fim de que:**

encaminhe, no prazo de até cinco dias, os pedidos de revisão e/ou reajuste já solicitados e que vierem a ser solicitados pelas Concessionárias de Transporte Coletivo, para a Secretaria de Obras e Serviços Urbanos, que representa o Poder Concedente nos Contratos 69/2015 e 208/2015, se manifestar sobre a acurácia dos cálculos;

Pois bem.

Nesse contexto, é pertinente mencionar os argumentos apresentados pela área técnica no achado subsequente (solicitações de reajustes/revisões tarifárias apresentadas ao CTM utilizando premissas de cálculo equivocadas, subitem 2.3 do relatório de auditoria 00012/2022-5 e subitem 3.3 da ITC 00329/2023-7), uma vez que são relevantes para a questão em discussão.

Conforme ressaltado pela equipe técnica, existe **uma falta de clareza em relação à competência na verificação das questões relacionadas aos reajustes e reequilíbrios** tarifários. De acordo com a lei municipal 2.560/2005, art. 292, parágrafo único, inciso XI^[13], a SEMOSU é o órgão responsável por planejar, coordenar e fiscalizar a execução do transporte coletivo urbano. Além disso, este órgão também é a "Contratante" do Contrato 69/2019, e os itens 9.2.1.1.2, 9.2.1.2.1 e 9.5.1 estabelecem que ela deve realizar a análise técnica dos estudos apresentados pela Concessionária. No entanto, mesmo com essas competências legais e contratuais estabelecidas, os **pedidos de reajuste/reequilíbrio são endereçados à SEMAR**. Ademais, surpreendentemente, mesmo após o proferimento do Acórdão 1163/2020, a Secretaria **não repassa esses pedidos** apresentados pela Concessionária **à SEMOSU** ou a qualquer outro órgão responsável pela análise, encaminhando os autos diretamente para o Conselho

Tarifário Municipal (CTM) deliberar. Isso pode ser verificado no trâmite do processo de reajuste contratual 2021/2022 (Anexo 4041/2022).

Portanto, é importante destacar que, levando em consideração os pontos apresentados e a ausência de imputação de responsabilidade e análise de culpabilidade neste achado, a equipe técnica recomenda que o **apontamento neste item seja mantido**, mas com uma alteração na proposta de encaminhamento. É considerado necessário emitir uma **determinação ao atual Secretário de Administração e Recursos Humanos, Sr. Saulo Rodrigues Meirelles, para que encaminhe, no prazo de até cinco dias, os pedidos de reajustes/reequilíbrios tarifários à SEMOSU**, que representa o Poder Concedente nos Contratos 69/2015 e 208/2015, a fim de que esta realize uma análise capaz de fornecer subsídios para a deliberação do Conselho Tarifário Municipal, conforme determinado no Acórdão 1163/2020.

Assim, diante dos fatos constatados, na certeza da apresentação de todo esclarecimento necessário, acompanho o entendimento técnico e ministerial por **manter o presente achado**, aplicando a determinação sugerida. Além disso, na oportunidade, **recomendo** para que o atual gestor, ou quem vier a sucedê-lo, institua comissão multidisciplinar formada em maioria por servidores públicos do quadro efetivo, com aptidão e treinamento para análise de pedidos de revisão e reajuste anual de contratos de Concessão de Transporte Coletivo.

II.1.3 – A3(Q5) - SOLICITAÇÕES DE REAJUSTES/REVISÕES TARIFÁRIAS APRESENTADAS AO CTM UTILIZANDO PREMISSAS DE CÁLCULO EQUIVOCADAS (SUBITEM 2.3 DO RELATÓRIO DE AUDITORIA 00012/2022-5 E SUBITEM 3.3 DA ITC 00329/2023-7)

Crítérios: Contrato - SEMSU 69/2015, cláusula 8 e 9; Lei - 9065/1995, art. 15 e 16.

Responsáveis: VIACAO JOANA D'ARC S/A

No contexto da fiscalização, uma das questões estabelecidas nesta auditoria foi **verificar se os reajustes tarifários e as revisões do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato 69/2015, ocorridos nas datas-base 2021 e 2022, foram**

adequados. Para investigar essa questão, foi solicitada à SEMAR a documentação necessária.

A equipe técnica analisou a documentação e as informações fornecidas e constatou impropriedades nas solicitações de reajustes/revisões realizadas pela Concessionária anos de 2020 e 2021, com efeitos a partir de 2021 e 2022, respectivamente, entretanto, sem impacto na tarifa, haja vista decisão do CTM. Essa constatação resultou na descoberta deste achado denominado A3(Q5) - Solicitações de reajustes/revisões tarifárias apresentadas ao CTM utilizando premissas de cálculo equivocadas.

Conforme mencionado no subitem 2.3 do Relatório de Auditoria 00012/2022-5 (evento 7), foi observado que, em dezembro de **2020**, a Concessionária **solicitou reajuste e revisão das tarifas**, devido à queda na demanda de passageiros no sistema de transporte coletivo, resultante das restrições de circulação implementadas para conter a propagação da pandemia de Covid-19, a partir do final de março de 2020. Nesse sentido, para calcular o desequilíbrio contratual, a empresa utilizou como base o fluxo de caixa incluído na proposta comercial apresentada durante o processo de licitação, levando em consideração os impactos decorrentes da pandemia.

No entanto, embora a empresa tenha direito à revisão solicitada, a equipe técnica identificou **duas imprecisões no cálculo apresentado**. A primeira imprecisão diz respeito à **falta de compensação do prejuízo** apurado no ano do desequilíbrio da base de cálculo dos impostos sobre a renda dos exercícios posteriores. A segunda imprecisão está relacionada ao **desrespeito à matriz de risco contratual na quantificação dos valores** de receita/custos afetados pela pandemia. Esta ocorreu porque, para calcular o desequilíbrio contratual, a Concessionária utilizou, no ano 6 do fluxo de caixa, ano em que solicitou o reequilíbrio, os dados reais do sistema, porém, nesse caso, quando os dados reais são produto de riscos atribuídos a partes diferentes do contrato, é necessário utilizar projeções para calcular o desequilíbrio. Isso se deve ao fato de que os dados reais - passageiros pagantes na pandemia - são, por um lado, um risco para a Concessionária (risco de demanda) e, por outro lado, um risco para o Poder Concedente (variação excepcional da demanda devido a uma força maior).

Assim, de acordo com a área técnica, o fluxo de caixa ajustado indicou que, para reequilibrar o contrato, **seria suficiente um aumento de tarifa de 1% e não de 2,12% como solicitado pela Concessionária.**

Além disso, em dezembro de **2021**, constatou-se que a Concessionária **apresentou um pedido de reajuste tarifário anual**. Nesse pedido, a empresa calculou o percentual de reajuste utilizando a fórmula paramétrica estabelecida no Contrato 69/2015. De acordo com essa fórmula, a variação das despesas com pessoal a ser considerada deve ocorrer entre a data do último reajuste tarifário vigente e a data do pretendido reajuste. Isto é, como nos reajustes realizados nos anos anteriores, utiliza-se a Convenção Coletiva anterior como referência.

Contudo, ao analisar o cálculo realizado pela Concessionária, a equipe técnica verificou que ela **utilizou o percentual de reajuste aplicado em duas Convenções Coletivas** como variação do custo de mão de obra. No reajuste de 2022, **tanto a convenção anterior quanto a futura foram consideradas**, uma vez que a empresa incluiu em seu pedido de reajuste, protocolado em dezembro de 2021, uma Convenção Coletiva que só seria registrada em 22 de março de 2022. É importante ressaltar que **a CCT 2022 não deveria ter sido levada em conta no pedido de reajuste apresentado em dezembro de 2021, mas sim no próximo pedido, que seria feito em janeiro de 2023.**

Dessa forma, **ao utilizar os percentuais corretamente calculados sobre a tarifa técnica, a equipe técnica obteve o valor de R\$ 4,198, enquanto a Concessionária havia solicitado um valor de R\$ 4,38.** Vale ressaltar que a tarifa havia sido fixada pelo CTM em R\$ 4,10. Portanto, constatou-se que o pedido feito pela empresa, acima desse valor, não acarretou prejuízos para os usuários. Mas é importante destacar que, nessa situação, os **controles** estabelecidos pela Prefeitura **não foram eficientes** o suficiente para identificar as irregularidades nos pedidos de reajuste e reequilíbrio contratual, o que representa um risco de fixação de uma tarifa superior à necessária para manter o contrato equilibrado.

Para melhor visualização deste entendimento, transcreve-se trecho do Relatório de Auditoria 00012/2022-5 (evento 7, fls. 55-65):

Na análise do reequilíbrio econômico-financeiro e dos reajustes realizados no período de 2020 a 2022, verificaram-se as seguintes inconformidades:

i. Reequilíbrio Econômico-Financeiro de 2020

Em dezembro de 2020, a Concessionária apresentou pedido de reajuste e de revisão tarifária (evento 251 a 260 do Processo TC 4533/2018). A fundamentação para a revisão foi a queda significativa e imprevisível da demanda de passageiros do sistema de transporte coletivo como consequência das medidas de restrição à circulação de pessoas com o objetivo de conter o contágio da pandemia do Covid-19, tomadas a partir do final do mês de março de 2020.

Neste pedido foi utilizado pela empresa, como base para calcular o desequilíbrio contratual, o fluxo de caixa integrante da proposta comercial apresentada na licitação, incorporando ao mesmo os efeitos decorrentes da pandemia do Covid-19 (a metodologia e o impacto dela sobre as receitas e custos apresentados pela Concessionária constam nos eventos 256 e 257 do Processo TC 4533/2018).

Os efeitos considerados pela empresa foram os seguintes: redução da receita pela queda na demanda; ajuste dos custos variáveis à quilometragem efetivamente praticada e redução da despesa de pessoal tendo em vista o menor número de veículos postos em operação, tudo isso no período de março a setembro de 2020.

Para o cálculo destes itens, a empresa considerou nos meses não afetados pela pandemia (outubro de 2019 a fevereiro de 2020) os valores mensais constantes na proposta, e nos meses pandêmicos (março a setembro de 2020), os números reais do sistema.

Quanto à possibilidade de se realizar uma revisão do equilíbrio econômico-financeiro pela queda na demanda ocorrida em consequência das medidas de restrição à circulação de pessoas, entende-se que, apesar de o Contrato 69/2015 estabelecer que a variação na demanda não enseja reequilíbrio, o próprio item prevê como exceção a redução drástica e imprevisível, como a ocorrida.

Assim, de fato a empresa tinha direito à revisão pleiteada.

Quanto à metodologia utilizada, assim como apresentado pela empresa, o reequilíbrio deve ser calculado utilizando como base o fluxo de caixa previsto na proposta, conforme item 9.2.1.1.1 do Contrato 69/2015:

9.2.1.1.1. O resultado do novo Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira apresentado pela CONCESSIONÁRIA deve considerar o valor presente da diferença entre o fluxo de caixa do Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, apresentado como condição para a celebração deste CONTRATO, e o fluxo de caixa ajustado.

Entretanto, existem imprecisões no cálculo realizado. Tais imprecisões são a falta de compensação do prejuízo apurado no ano do desequilíbrio da base de cálculo dos impostos sobre a renda dos exercícios posteriores e o desrespeito à matriz de risco contratual na quantificação dos valores de receita/custos impactados pela pandemia.

Em relação à primeira imprecisão, foi verificado que, no fluxo de caixa elaborado para fins de apuração do desequilíbrio contratual, não foi compensado o prejuízo contábil apurado no ano 6, da base de cálculo dos impostos sobre a renda nos exercícios seguintes, conforme permite o art. 580 da legislação do Imposto de Renda (Decreto 9.580/2018).

Já em relação ao desrespeito à matriz de risco contratual na quantificação dos valores de receita/custos impactados pela pandemia, essa se deu, pois, para apurar o desequilíbrio contratual, a Concessionária utilizou, no ano em que solicitou o reequilíbrio, ano 6 do fluxo de caixa, os dados reais do sistema (demanda, frota e quilometragem efetivamente incorridos naquele ano).

Tal procedimento não respeita a matriz de risco prevista no Contrato 69/2015.

Tendo em vista a complexidade do tema, antes de entrar no caso concreto, cabe apresentar os princípios que devem ser observados em processos de reequilíbrio econômico-financeiro para respeitar a matriz de riscos desenhada no contrato, conforme Ribeiro (2019)^[14]:

[...] a metodologia para cálculo do desequilíbrio do contrato deve respeitar a distribuição de riscos prevista em lei e no contrato.

É importante notar que a aplicação das regras sobre equilíbrio econômico-financeiro em situações concretas deveria imunizar as partes contra os efeitos de eventos cujo risco foi atribuído a outras partes dos contratos. É nesse sentido que se diz que o reequilíbrio do contrato deveria deixar a parte indene em relação ao evento de desequilíbrio.

[...]

3.1. Princípios sobre a utilização de dados reais e dados estimados para cálculo do desequilíbrio

Princípio 1: a mensuração do desequilíbrio do contrato deve ser realizada utilizando dados reais. O objetivo desse princípio geral é buscar que, sempre que possível, a parte atingida pelos eventos de desequilíbrio se mantenha indene em relação à ocorrência de eventos que são risco de outra parte do contrato.

Princípio 2 (que configura exceção ao Princípio 1): **quando os dados reais são produto de riscos atribuídos a partes diferentes do contrato, é preciso usar projeções para calcular o desequilíbrio**. Isso porque, nesse caso, é necessário depurar o dado real: separar os aspectos do dado real que são produto da atividade de gerenciamento do risco por uma das partes, dos aspectos que são produto da atividade de gerenciamento pela outra parte dos riscos que lhe são atribuídos por lei ou contrato. (grifo nosso – g.n)

Assim, no caso concreto deve ser utilizado o Princípio 2. Isso porque, o dado real – passageiros pagantes na pandemia, neste caso será, por um lado risco da Concessionária (risco de demanda), e por outro do Poder Concedente (variação excepcional da demanda por força maior).

De modo a ilustrar ainda melhor essa associação, segue exemplo trazido por Ribeiro (*op. cit.*) de situação semelhante à ora em análise, haja vista que, no exemplo, assim como no caso concreto, o risco de demanda é do Concessionário, mas acontece um evento imprevisível, que é risco do Poder Concedente, e que afeta aquela, vejamos:

3.2. Respondendo às questões levantadas nos exemplos enumerados acima

A seguir, retomo os exemplos hipotéticos mencionados no item 1 acima para mostrar como os Princípios elencados no item 3.1 permitem responder, em situações práticas, à pergunta objeto do presente artigo.

3.2.1. Exemplo 1

Cuida-se de projeto de concessão de rodovia brownfield em que ocorreu um evento de força maior, que é risco atribuído ao poder concedente, que exigiu a alteração da localização de praça de pedágio antes do início da cobrança de pedágio. O risco de demanda nesse projeto é alocado pelo contrato ao concessionário.

[...]

No Exemplo 1, em minha opinião, deve-se usar dados estimados. Portanto, aplica-se aqui o Princípio 2. A forma mais correta de mensurar o desequilíbrio neste caso é pela diferença entre as projeções de tráfego obtidas a partir da demanda medida no ponto de localização originária da praça de pedágio e na nova localização da praça.

3.2.1.2. Por que no Exemplo 1, deve-se usar dados projetados?

Porque o risco de demanda nesse caso é do concessionário e porque qualquer tentativa de realizar o reequilíbrio utilizando os dados reais sobre demanda ou receitas a serem obtidas no futuro por meio da cobrança de pedágio no local originário ou no novo local da praça de pedágio tiraria do concessionário parcialmente o risco de demanda. Isso porque o dado real – a receita efetivamente obtida pelo concessionário por meio da cobrança de pedágio – nesse caso será produto, de um lado, do risco de força maior do poder concedente (que gerou a mudança da praça de pedágio) e, doutro lado, do risco de demanda do concessionário – por exemplo, o risco de fuga ou impedância que venha a se manifestar em qualquer das localizações da praça de pedágio.

Por isso, não faz sentido usar o dado real, pois, neste caso, ele sempre será produto da gestão de riscos que estão alocados a partes diferentes do contrato. Para que o risco de demanda permaneça integralmente com o concessionário, conforme previsto no contrato é preciso calcular o desequilíbrio comparando as curvas de demanda geradas a partir das medições de tráfego, realizadas antes

da implantação da praça de pedágio, nos diferentes locais da praça de pedágio.
(g.n)

Ante o exposto, o que deveria ser utilizado no ano 6 era a projeção constante na proposta impactada pelos efeitos da pandemia, sendo que estes deveriam ter sido calculados da seguinte forma: apuração do percentual de redução da demanda/custos causados pela pandemia (percentual de redução da demanda/custos no período considerado no período de 2020, em relação à do último sem a pandemia - 2019), e aplicação desse percentual sobre a demanda/custos projetados.

Desta forma, deveria ter sido realizada a seguinte metodologia:

Primeiramente deve ser calculado o percentual real do impacto da pandemia na demanda no período considerado pela Concessionária em seu pedido de reequilíbrio. Para isso, utilizaram-se os dados reais de demanda, frota e quilometragem de 2020 em relação aos de 2019, conforme tabelas abaixo^[15].

2019 ^[16]	Frota	Demanda	Quilometragem
mar/19	76	728.147,00	460.399
abr/19	76	781.533,00	460.844
mai/19	76	810.019,00	483.238
jun/19	74	729.378,00	448.269
jul/19	76	759.103,00	480.700
ago/19	76	775.287,00	478.967
set/19	76	745.999,00	452.464
Média	75,71	761.352,29	
2020	Frota	Demanda	Quilometragem
mar/20	62	515.532,00	382.480
abr/20	39	231.730,00	240.415
mai/20	43	312.107,00	265.661
jun/20	43	305.535,00	258.869
jul/20	44	326.419,00	274.609
ago/20	44	344.261,00	277.105
set/20	44	357.801,00	273.958
Média	45,57	341.912,40	

	Frota	Demanda	Quilometragem
--	-------	---------	---------------

Redução de 2020 em relação à 2019	39,8%	55,1%	39,56%
--	-------	-------	--------

Após, aplica-se o percentual real de redução da demanda (receita), frota e quilometragem sobre as projetadas na proposta:

Valores projetados na proposta		
Ano	Ano 6	Valores Mensais
Frota	77	77
Receita	R\$ 26.799.698,84	2.233.308,24
Quilometragem	5.992.386,00	499.365,50

Valores mensais a serem considerados nos meses afetados pela pandemia (março a setembro de 2020)	
Frota	46,35
Receita*	R\$ 1.002.946,72
Quilometragem	301.786,09

*a queda na receita é no mesmo % da demanda.

Como o período utilizado no pedido de reequilíbrio foi o de março a setembro, para o cálculo dos valores médios mensais do ano 6, os valores de outubro a fevereiro serão os da proposta^[17]. Assim, multiplicou-se os valores mensais da proposta por cinco (pois são referentes a 5 meses), os afetados pela pandemia por sete (pois são referentes a 7 meses), depois somou-se esses valores e os dividiu por doze.

Desta forma, a ponderação dos valores a serem considerados nos meses de março a setembro de 2020 com os valores da proposta relativos ao período de outubro de 2020 a fevereiro de 2021 resultará nos seguintes valores médios:

Valores médios mensais a serem considerados no ano 6	
Frota	59,12

Receita	R\$ 1.515.597,35
Quilometragem	384.110,84

Conforme metodologia utilizada pela Concessionária, o item frota operante é utilizado para o cálculo do item despesa de pessoal variável e a quilometragem é para os demais custos variáveis (combustível; peças e acessórios e rodagem). Assim, considerando os quadros acima, conclui-se que a frota ajustada corresponde à 76,78% da prevista na proposta, e a quilometragem a 76,91%. Dessa forma, para encontrar o valor ajustado desses itens multiplicou-se o primeiro percentual pelo valor total da rubrica pessoal prevista na proposta e o segundo sobre os valores de combustível, peças e acessórios e rodagem encontrando-se os seguintes valores que devem ser considerados no ano 6 ajustado:

Ano 6	
	Valores ajustados
Comb./Lubr.	4.436.311,76
Peças e Acessórios	1.593.944,40
Rodagem	547.763,22
Pessoal	9.317.430,81

Calculados os valores que deverão ser considerados no ano 6 do fluxo de caixa, elaborou-se um novo fluxo de caixa com as alterações acima relatadas, de modo a verificar qual seria o percentual correto para reequilibrar o contrato. Destaca-se que, em relação à compensação do prejuízo do ano 6 da base de cálculo dos anos posteriores, apuraram-se os seguintes valores:

Lucro/prejuízo	Ano	Compensação (30% do Lucro)	Base de cálculo ajustada do IR e CSLL	saldo prejuízo
- 1.782.298,29	6			- 1.782.298,29
1.844.820,77	7	553.446,23	1.291.374,54	- 1.228.852,06
1.804.509,46	8	541.352,84	1.263.156,62	- 687.499,22
2.078.767,85	9	623.630,35	1.455.137,49	- 63.868,86

Os demais itens/premissas foram os apresentados no pedido da Concessionária (evento 252 a 260 do Processo TC 4533/2018).

Assim, o fluxo de caixa ajustado com os novos valores acima transcritos (Apêndice 156/2022) apontou que, para se reequilibrar o contrato, bastaria a

elevação da tarifa em 1%^[18] e não de 2,12% conforme solicitado pela Concessionária (conforme fl. 4 do evento 260 do Processo TC 4533/2018).

ii. Reajuste tarifário de 2021

Em dezembro de 2021, a Concessionária protocolou pedido de reajuste tarifário anual (Anexo 4041/2022). Nesse pedido, ela realizou o cálculo do percentual de reajuste utilizando a fórmula paramétrica prevista no item 8 do Contrato 69/2015, que estabelece o seguinte:

8.1. As tarifas dos SERVIÇOS CONCEDIDOS serão reajustadas a cada 12 (doze) meses, a contar da data de celebração deste CONTRATO, por meio da aplicação da seguinte fórmula paramétrica:

$$CK = CK^o \times (1 + [A \times ((PRDi - PRDo) / PRDo) + B \times (co) + c \times ((IVRCOI / IVRCOo) / IVRCOo) + D \times ((IGP Dli - IGP Dio) / IGP Dio)])$$

Onde:

CK - é o valor reajustado da tarifa média de equilíbrio;

CK^o - é o valor da tarifa média de equilíbrio vigente antes do reajuste tarifário;

PRDo - é o preço do litro de óleo diesel, relativo ao mês anterior ao da data-base considerada no último reajuste tarifário já concedido, extraído do Levantamento dos Preços Praticados em Linhares, base mensal, do Sistema de Levantamento de Preços — SLP, da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis — ANP, com referência ao preço médio da Distribuidora;

PRDi - é o preço do litro de óleo diesel, relativo ao mês anterior ao da data de reajuste, extraído do Levantamento dos Preços Praticados em Linhares, base mensal, do Sistema de Levantamento de Preços — SLP, da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis — ANP, com referência ao preço médio da Distribuidora;

CC - Convenção Coletiva/Dissídio Coletivo — **variações** acumuladas, conforme convenções ou dissídios coletivos da categoria profissional de motoristas e cobradores, com correção do valor absoluto da despesa referente a pessoal e vinculações (em percentual), **ocorridas entre a data do último reajuste tarifário vigente e a data de reajuste**;

IVRCOo - é o Número Índice Ônibus relativo ao segundo mês anterior ao da data-base considerada no último reajuste tarifário já concedido, calculado pela Fundação Getúlio Vargas — FGV, IBRE, código 14109;

IVRCai - é o Número Índice Ônibus relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas — FGV, IBRE, código 14109;

IGP-Dlo - é o Índice Geral de Preços — disponibilidade interna, relativo ao mês anterior ao da data-base considerada no último reajuste tarifário já concedido, calculado pela Fundação Getúlio Vargas — FGV (coluna 7), Revista Conjuntura Econômica;

IGP-DI - é o Índice Geral de Preços — disponibilidade interna, relativo ao mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas — FGV (coluna 7), Revista Conjuntura Econômica;

A, B, C e D — são os pesos da fórmula paramétrica calculados conforme o Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira nos termos do item 8.104, (o) do EDITAL. [grifo nosso – g.n.]

Na análise desse cálculo, verificou-se que ela considerou, como variação do custo de mão de obra, o percentual de reajuste dado aos trabalhadores por duas Convenções Coletivas (CCT 2021, que reajustou os salários a partir de janeiro de 2021 em 3,03%, e CCT 2022, que iria reajustar os salários a partir de janeiro de 2022 em 8%), o que não está correto, haja vista que não ocorreu nenhuma mudança na data-base da categoria.

Na análise da fórmula paramétrica é possível constatar que deve ser considerada a variação da despesa com pessoal ocorrida entre a data do último reajuste tarifário vigente e a data do pretendido reajuste.

Visando entender a metodologia utilizada nos reajustes anteriores, analisou-se o histórico de solicitações realizadas pela Concessionária. Nessa análise, verifica-se, conforme apontado no Relatório de Auditoria 21/2018 (inserido no Processo TC 4533/2018), que até 2018 a empresa não utilizava a metodologia de reajuste prevista no Contrato 69/2015. Após o apontamento realizado pelo Tribunal, passou-se a utilizar a fórmula paramétrica para reajustamento da tarifa, sendo que, em relação à variação do custo com mão de obra, utilizaram-se os seguintes percentuais:

Data Base	Jan. 2019 ^[19]	Jan. 2020 ^[20]	Jan. 2021 ^[21]	Jan. 2022 ^[22]
CCT /Percentual	CCT 2017/2018 / 4% a partir de janeiro de 2018	CCT 2019/2020 / 4% a partir de janeiro de 2019	CCT 2020 / 3,03% a partir de janeiro de 2020	CCT 2020/2021 / 3% a partir de janeiro de 2021 e CCT 2022 / 8% a partir de janeiro de 2022.

Assim, é possível verificar que nos reajustes realizados nos anos anteriores sempre foi utilizada a Convenção Coletiva anterior, sendo que, no de 2022 se utilizou a anterior e a futura.

Em consulta ao *site* do Ministério do Trabalho e Emprego^[23] (MTE) para verificar se a Convenção Coletiva se enquadra na previsão contratual, constatou-se que a CCT 2022, que concedeu o reajuste de 8% aos empregados a partir de janeiro de 2022, foi registrada no MTE em 22 de março de 2022^[24], ou seja, a Concessionária considerou em seu pedido de reajuste protocolado em

dezembro de 2021 uma Convenção Coletiva que só viria a ser registrada em 22 de março de 2022.

Assim, a CCT 2022 não deveria ser considerada no pedido de reajuste apresentado em dezembro de 2021, e sim no próximo, que deverá ocorrer em janeiro de 2023.

Desta forma, o item “variação da despesa absoluta com custo de mão de obra” da fórmula paramétrica deveria ser de $1,48\% = (49,35\% \times 3\%)$, e não o de 5,428% solicitado pela Concessionária.

Ao inserir o percentual correto do item “variação da despesa absoluta com custo de mão de obra” na fórmula paramétrica, tem-se o seguinte resultado: $15,7334\%$ (combustível) $+ 1,48\%$ (pessoal) $+ 3,0207\%$ (peças) $+ 1,9058\%$ (rodagem) $= 22,12\%$, (sendo que o percentual solicitado pela empresa, utilizando 5,428% no item pessoal, somou 25,11%).

O resultado da aplicação dos percentuais corretos calculados nos subitens desse achado (‘i’ e ‘ii’) sobre a tarifa técnica é o seguinte: R\$ 3,3965 (tarifa técnica de 2020) $\times 2,128\%$ (percentual relativo à revisão 1% e reajuste 1,128% ocorridos no ano de 2020 com efeito a partir de 2021) $\times 22,12\%$ (reajuste ocorrido em 2021 com efeito a partir de 2022) = R\$ 4,198.

Como a tarifa foi fixada em R\$ 4,10 pelo Conselho Tarifário Municipal, verificou-se que o pedido superior ao apresentado pela empresa não trouxe prejuízos para os usuários unicamente porque não foi autorizado.

Entretanto, a empresa segue pleiteando um reajuste adicional de 6,83% - o que elevaria a tarifa para R\$ 4,38 - tendo em vista a não concessão, pelo Conselho Tarifário, do percentual solicitado, equivocado como demonstrado neste item, por ela em seu pedido de reajuste.

Em resposta ao Ofício de Submissão nº 3653/2022-6, o Secretário Municipal de Administração e Recursos Humanos, Márcio Pimentel Machado, enviou o Ofício 2052/2022-SEMAR (anexo 04127/2022-1, evento 26). Neste caso, o Responsável **concordou com o achado**. No entanto, **discordou que seja competência da SEMAR** as questões atinentes aos reajustes e reequilíbrios tarifários, pois, segundo ele, a competência é do CTM.

Devidamente citada, a Viação Joana D’arc, por meio da Resposta de Comunicação 01516/2022-9 (evento 47), trouxe suas alegações. Em relação ao apontamento da falta de compensação do prejuízo apurado no ano do desequilíbrio da base de cálculo dos impostos sobre a renda dos exercícios posteriores, a empresa diz que houve um equívoco da área técnica, pois esta **compensação foi considerada** e está demonstrada nas tabelas 13, 14 do Estudo de Viabilidade. Em relação ao

desrespeito à matriz de risco contratual na quantificação dos valores de receita/custos afetados pela pandemia, alega que **não é justo imputar à empresa operadora do sistema o ônus da perda de receita no período de pandemia**. Por último, em relação ao índice de reajuste tarifário proposto, foi argumentado que a data-base da categoria dos trabalhadores do sistema de transporte de Linhares é o dia 1º de janeiro. Entretanto, geralmente, as negociações salariais têm início em dezembro de cada ano, sendo que os acordos somente são concluídos nos meses posteriores, com efeitos retroativos ao mês de janeiro. Assim, **a assinatura oportuna da CCT para janeiro de 2022, assinada em dezembro de 2021, permitiu o cálculo justo do índice de reajuste tarifário**, garantindo que a tarifa praticada entre janeiro e dezembro de 2022 fosse compatível com os custos de pessoal vigentes durante esse período, diferentemente do que ocorreu em exercícios anteriores.

Na Resposta de Comunicação 01520/2022-5 (evento 56), o Secretário Municipal de Obras e Serviços Urbanos, Sr. João Cleber Bianchi, apresentou os mesmos argumentos expostos no Ofício 2052/2022-SEMAR (anexo 04127/2022-1, evento 26), encaminhado pelo Secretário Municipal de Administração e Recursos Humanos, Márcio Pimentel Machado. Ele destacou que a **competência para deliberar sobre o reajuste tarifário pertence ao CTM**, e que **não há base legal para o Poder Executivo atuar como revisor das decisões do referido Conselho**. Além disso, ressaltou que, ao inserir o percentual correto na fórmula paramétrica, conforme demonstrado no Relatório de Auditoria, foi verificado que a tarifa fixada em R\$4,10 pelo CTM está de acordo com a normalidade.

No caso vertente, a área técnica analisou as justificativas apresentadas e chegou à conclusão de manter o achado. Nessa ordem de considerações, é importante destacar que os argumentos apresentados pelo Secretário Municipal de Obras e Serviços Urbanos, Sr. João Cleber Bianchi, foram avaliados na seção II.1.2 deste voto. Assim, segue a **transcrição da análise realizada** (ITC 00329/2023-7, evento 65, fls. 35-39):

Análise:

Quanto à justificativa apresentada pela Concessionária, Viação Joana D'arc, ela está dividida em três pontos, quais sejam: equívoco da área técnica ao apontar

que não houve compensação dos prejuízos apurados no ano 6 nos lucros dos anos posteriores; adequação da metodologia de apuração da demanda apresentada, e, correção do índice de reajuste proposto.

Em relação equívoco da área técnica ao apontar que não houve compensação dos prejuízos apurados no ano 6 nos dos anos posteriores, assiste razão à Concessionária.

De fato, não foi verificado pela área técnica que nas tabelas 13 e 14 do estudo econômico-financeiro apresentado pela Concessionária consta a compensação do prejuízo apurado no ano 6 na base de cálculo dos lucros apurados nos anos posteriores.

Entretanto, apesar de assistir razão à Concessionária neste item, ele não implica na necessidade de correção no cálculo realizado pela área técnica no Apêndice 156/2022, haja vista que este considerou, da mesma forma que o cálculo apresentado pela Concessionária, a compensação do prejuízo corretamente.

Destaca-se que só seria necessária a revisão do cálculo caso a Concessionária demonstrasse que não faria jus a uma compensação, ocasião que essa rubrica seria retirada do cálculo, entretanto, isso não ocorre, haja vista que ela possui esse direito, e inclusive reforçou isso em sua argumentação.

Em relação à adequação da metodologia de apuração da demanda apresentada pela Concessionária, os argumentos apresentados não merecem prosperar.

Em que pese realmente os efeitos causados pelas medidas de isolamento tomadas para combater a proliferação do vírus do Covid-19 terem afetado de forma substancial a operação do sistema de transporte coletivo, o impacto desses efeitos foi considerado no cálculo realizado no Apêndice 156/2022, conforme inclusive frisado na justificativa apresentada pela concessionária.

O cálculo realizado pela área técnica obedeceu a divisão do risco de demanda preconizada no contrato, conforme trecho explicativo da doutrina de Maurício Portugal Ribeiro transcrita no corpo do achado no Relatório de Auditoria 12/2022.

Isso porque, assim como no exemplo dado pelo autor e transcrito no Relatório de Auditoria, neste caso concreto também o risco de demanda é atribuído ao Concessionário e o risco de evento imprevisível ao Poder Concedente, conforme se pode inferir na análise Inciso III da Cláusula 9.3 do Contrato de Concessão ^[30].

Assim, qualquer metodologia distinta da aplicada pela área técnica implicaria em desobediência à matriz de risco contratual, o que na prática significa que uma parte se beneficiaria de uma eficiência, ou seria prejudicada por uma ineficiência, na gestão de um risco que foi imputado a outra parte.

Destaca-se que, apesar de a justificativa apresentada dar a entender que a área técnica não considerou eventual queda de demanda ocorrida no período da pandemia, ocasionada por outro motivo que não as medidas de isolamento para combater a Covid-19, a metodologia proposta, na verdade, considerou toda a

queda de demanda ocasionada durante o período pandêmico e solicitada no pedido), sendo que, para isso, verificou a diferença percentual entre a demanda real ocorrida no ano anterior e a registrada no ano da pandemia, considerando o período constante no pedido apresentado pela Concessionária, conforme tabelas, e metodologia detalhada, constantes no Relatório de Auditoria 12/2022. Por fim, quanto ao argumento de que o índice de reajuste utilizado está correto, os argumentos apresentados também não merecem prosperar.

Isso porque, conforme se pode verificar na análise das Convenções Coletivas anteriores^[31], não houve alteração de data-base entre essas convenções. O fato de a negociação salarial se estender ao longo dos meses seguintes não interfere nos efeitos financeiros do acordo.

Além disso, deve ser destacado, conforme já demonstrado no Relatório de Auditoria 12/2022, que o registro da Convenção Coletiva no Ministério do Trabalho se deu apenas em 22 de março de 2022^[32], conforme se pode verificar em consulta no *site* do mencionado ministério^[33].

O protocolo de uma convenção coletiva no Ministério do Trabalho e Emprego é condição para a validade do documento, conforme § 1º do art. 614 da Consolidação das Leis do Trabalho^[34].

Assim, resta comprovada a inviabilidade contratual de se utilizar reajuste salarial previsto na CCT 2022/2022. Destaca-se que, mesmo que houvesse alguma interpretação razoável que permitisse a utilização do reajuste salarial previsto na CCT 2022/2022, não seria correto utilizar, como foi feito, cumulativamente este, que teve vigência a partir de janeiro de 2022, com o concedido na CCT 2021, válido a partir de janeiro de 2021, haja vista que se estaria concedendo os efeitos inflacionários relativos a dois anos em um único reajuste.

Vale ressaltar que, apesar de a Concessionária, em sua justificativa, argumentar que o valor que será efetivamente praticado com os salários de sua mão-de-obra será reajustado com o índice concedido na CCT 2022/2022, deve ser destacado que o reajustamento de contratos com a utilização de índices que representam inflações pretéritas é uma regra, tanto em contratos públicos como privados. Essa afirmação pode ser corroborada na análise dos demais índices que compõem a fórmula paramétrica, tendo em vista que todos são calculados de acordo com a inflação observada no período (ano) anterior.

Ante o exposto, sugere-se a manutenção do presente achado, com exceção do apontamento realizado quanto a falta de compensação de créditos oriundos do prejuízo apurado no ano 6 nos lucros dos anos posteriores, entretanto, conforme já demonstrado, o afastamento deste subitem não altera o cálculo realizado no Apêndice 156/2022.

Quanto à conduta da Concessionária, Viação Joana D'arc, entende-se que como se trata de matéria que envolve uma complexa análise dos dispositivos contratuais, não se vislumbra má-fé no pedido, o que permite a proposta de não imputação de multa à empresa.

Quanto às sugestões de determinação constantes na proposta de encaminhamento do item 2.3 do Relatório de Auditoria 12/2022, sugere-se a manutenção integral delas, nos seguintes termos:

Expedir **DETERMINAÇÃO** à Secretaria de Obras e Serviços Urbanos, na pessoa de seu Secretário, Sr. João Cleber Bianchi, ou quem vier a lhe substituir, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, **a fim de que:**

tome as providências necessárias para que seja realizada uma análise técnica e qualificada da regularidade dos cálculos de reajuste/reequilíbrios tarifários apresentados pela Concessionária, de forma a subsidiar a deliberação do Conselho Tarifário Municipal, conforme determinado no Acórdãos TC 1163/2020 e 1244/2021, ambos do Plenário;

se abstenha de conceder o reajuste tarifário solicitado pela empresa no Processo Municipal 10257/2022, salvo diligência realizada por esse órgão comprove que a tarifa necessária para equilibrar o contrato é superior à praticada, considerando para isso, e cálculos e ressalvas realizadas neste item;

Expedir **DETERMINAÇÃO** à Secretaria de Administração e Recursos Humanos, na pessoa de seu Secretário, Sr. Saulo Rodrigues Meirelles, ou quem vier a lhe substituir, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, **a fim de que:**

encaminhe, no prazo de até cinco dias, os pedidos de revisão e/ou reajuste já solicitados e que vierem a ser solicitados pelas Concessionárias de Transporte Coletivo, para a Secretaria de Obras e Serviços Urbanos, que representa o Poder Concedente nos Contratos 69/2015 e 208/2015, se manifestar sobre a acurácia dos cálculos;

Seguindo o rito regimental, instado a se manifestar, o **Ministério Público de Contas anuiu** integralmente com a proposição técnica (Parecer do Ministério Público de Contas 02158/2023-1, evento 69).

Com base no exposto, alinho-me ao entendimento técnico e ministerial de **manter o presente achado**, com exceção do apontamento referente à falta de compensação de créditos resultantes do prejuízo apurado no ano 6 nos lucros dos anos posteriores. Além disso, **decido acatar e emitir as determinações sugeridas**.

III – CONCLUSÃO

Diante do exposto, **acolhendo os entendimentos técnico e ministerial**, VOTO no sentido de que o Colegiado aprove a seguinte minuta de ACÓRDÃO que submeto à sua consideração.

RODRIGO COELHO DO CARMO
Conselheiro Relator

1. ACÓRDÃO TC-00537/2023-7:

Vistos, relatados e discutidos estes autos, **ACORDAM** os Conselheiros do Tribunal de Contas do Estado do Espírito Santo, reunidos em Sessão do Plenário, ante as razões expostas em:

1.1. MANTER OS ACHADOS descritos nos subitens **II.1.1** a **II.1.3** deste voto, que correspondem, respetivamente, aos subitens 2.1 a 2.3 do Relatório de Auditoria 12/2022 e 3.1 a 3.3 da ITC 329/2023, conforme segue:

1.1.1. Inconsistência entre a relação de frota declarada e a identificada em campo (subitem II.1.1 deste voto, 2.1 do Relatório de Auditoria 12/2022 e 3.1 da ITC 329/2023);

1.1.2. Reajuste e/ou revisões tarifárias aplicadas sem conferência prévia fundamentada (descumprimento de decisão do TCEES) (subitem II.1.2 deste voto, 2.2 do Relatório de Auditoria 12/2022 e 3.2 da ITC 329/2023);

1.1.3. Solicitações de reajustes/revisões tarifárias apresentadas ao CTM utilizando premissas de cálculo equivocadas (subitem II.1.3 deste voto, 2.3 do Relatório de Auditoria 12/2022 e 3.3 da ITC 329/2023);

1.2. Diante do preceituado no art. 319, parágrafo único, inciso IV^[1], da Res. TC 261/2013, **DECIDO POR:**

1.2.1. Acolher parcialmente as razões de justificativas apresentadas pela Viação Joana D'arc (Concessionária), **sem**, entretanto, a **condenação ao pagamento da multa individual**, conforme fundamentação contida no subitem II.1.3 deste voto;

1.3. DETERMINAR, na forma do art. 329, § 7º, da Resolução TC 261/2013 (RITCEES);

1.3.1. à Secretaria de Obras e Serviços Urbanos, na pessoa de seu Secretário, Sr. João Cleber Bianchi, ou quem vier a lhe substituir, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, **a fim de que**:

1.3.1.1. formalize alteração contratual, no prazo de 90 dias, relativa ao item 9 do Anexo I do Edital 10/2014, estabelecendo: (i) a exceção para o parâmetro idade do chassi qual é “quando houver diferença entre a data de fabricação do chassi e da carroceria menor que um ano, será considerada a idade da carroceria e, caso contrário, será considerada a idade do chassi”; (ii) a fonte do dado para o parâmetro “idade da carroceria”, por exemplo, a data do primeiro licenciamento; (iii) a periodicidade de fiscalização mensal para verificação da congruência dos veículos alocados nas linhas do Contrato 69/2015 com a relação à frota apresentada a cada início de ano;

1.3.1.2. tome as providências necessárias para que seja realizada uma análise técnica e qualificada da regularidade dos cálculos de reajuste/reequilíbrios tarifários apresentados pela Concessionária, de forma a subsidiar a deliberação do Conselho Tarifário Municipal, conforme determinado no Acórdãos TC 1163/2020 e 1244/2021, ambos do Plenário;

1.3.1.3. se abstenha de conceder o reajuste tarifário solicitado pela empresa no Processo Municipal 10257/2022, salvo diligência realizada por esse órgão comprove que a tarifa necessária para equilibrar o contrato é superior à praticada, considerando para isso, e cálculos e ressalvas realizadas neste item;

1.3.2. à Secretaria de Administração e Recursos Humanos, na pessoa de seu Secretário, Sr. Saulo Rodrigues Meirelles, ou quem vier a lhe substituir, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, **a fim de que**:

1.3.2.1. encaminhe, no prazo de até cinco dias, os pedidos de revisão e/ou reajuste já solicitados e que vierem a ser solicitados pelas Concessionárias de Transporte Coletivo, para a Secretaria de Obras e Serviços Urbanos, que representa o Poder Concedente nos Contratos 69/2015 e 208/2015, se manifestar sobre a acurácia dos cálculos;

1.4. RECOMENDAR ao atual gestor, ou quem vier a sucedê-lo, que institua comissão multidisciplinar formada em maioria por servidores públicos do quadro efetivo, com aptidão e treinamento para análise de pedidos de revisão e reajuste anual de contratos de Concessão de Transporte Coletivo, conforme fundamentação contida no subitem II.1.2 deste voto;

1.5. DAR CIÊNCIA da presente decisão aos interessados;

1.6. REMETER os autos ao Ministério Público de Contas, após a confecção deste Acórdão, nos termos do art. 62, parágrafo único da LC 621/2012;

1.7. ARQUIVAR após trânsito em julgado.

2. Unânime.

3. Data da Sessão: 15/06/2023 - 27ª Sessão Ordinária do Plenário.

4. Especificação do quórum:

4.1. Conselheiros: Rodrigo Flávio Freire Farias Chamoun (presidente), Rodrigo Coelho do Carmo (relator), Sebastião Carlos Ranna de Macedo, Sérgio Aboudib Ferreira Pinto, Domingos Augusto Taufner, Sérgio Manuel Nader Borges e Luiz Carlos Ciciliotti da Cunha.

CONSELHEIRO RODRIGO FLÁVIO FREIRE FARIAS CHAMOUN

Presidente

CONSELHEIRO RODRIGO COELHO DO CARMO

Relator

CONSELHEIRO SEBASTIÃO CARLOS RANNA DE MACEDO

CONSELHEIRO SÉRGIO ABOUDIB FERREIRA PINTO

CONSELHEIRO DOMINGOS AUGUSTO TAUFNER

CONSELHEIRO SÉRGIO MANUEL NADER BORGES

CONSELHEIRO LUIZ CARLOS CICILIOTTI DA CUNHA

Fui presente:

PROCURADOR DE CONTAS LUÍS HENRIQUE ANASTÁCIO DA SILVA

Procurador-geral

ODILSON SOUZA BARBOSA JUNIOR

Secretário-geral das Sessões