



Acórdão 01191/2021-6 - 2ª Câmara

Processo: 03335/2020-9

Classificação: Controle Externo - Fiscalização - Auditoria

UG: PMBSF - Prefeitura Municipal de Barra de São Francisco

Relator: Domingos Augusto Taufner

Interessado: VIACAO MORETE LIMITADA, R S LOPES TRANSPORTES, OSVALDO VALSON SAAR, ISABEL CRISTINA RIBEIRO DIAS - TRANSPORTES, PATRIC MANHAES DE ALMEIDA, ORLANDO AMARO HARTVIG, RODRIGO FALCAO NOGUEIRA, ENIVALDO EUZEBIO DOS ANJOS

Responsável: ALENCAR MARIM, MARCELLO VIEIRA DE SOUZA

Procuradores: BRUNO DE OLIVEIRA SANTIAGO (OAB: 24548-ES), IGOR BARBOSA SANTIAGO (OAB: 27762-ES), IURI BARBOSA SANTIAGO (OAB: 23780-ES), WILSON PEREIRA SANTIAGO (OAB: 6005-ES)

LICITAÇÃO – CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO – NECESSIDADE DE REGULARIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO MUNICÍPIO DE BARRA DE SÃO FRANCISCO – DETERMINAÇÕES – MULTA

1. A Constituição Federal, em seu art. 175, prescreve que as concessões ou permissões de serviços públicos sempre deverão ser precedidas de licitação. A obrigatoriedade da adoção de tal procedimento é reforçada na Lei Federal 8.987 de 1995 (Lei de Concessões), que, ao definir concessão de serviço público, no Inciso II do art. 2º, e que essa outorga será mediante licitação, e ainda, no art. 14, sem relacionar exceções, dispõe que toda concessão de serviço público será objeto de prévia licitação.

2. A Lei de Licitações (**Lei 8.666/1993, Art. 67**) estabelece o acompanhamento e a fiscalização dos contratos por representante da Administração, especialmente designado, devendo este anotar em registro próprio as ocorrências relacionadas com a execução do contrato, sendo que as providências que ultrapassarem sua competência deverão ser solicitadas a seus superiores.

O RELATOR EXMO. SR. CONSELHEIRO DOMINGOS AUGUSTO TAUFNER:

RELATÓRIO

Tratam os autos de Auditoria de Conformidade realizada por equipe do Núcleo de Controle Externo de Programas de Desestatização e Regulação – NDR, no município de Barra de São Francisco, para apurar e fiscalizar as concessões do serviço de transporte coletivo municipal, o qual vem sendo operado de forma fragmentada por cinco empresas (Viação Pretti, Viação Morete, Osvaldo Valson Saar – ME, Isabel Cristina Ribeiro Dias – ME, Viação Lutieska e R.S. Lopes Transportes – ME), visando cumprir o Plano Anual de Controle Externo – PACE 2020, aprovado pela Decisão Plenária 14/2020.

Para cumprir o objetivo proposto, foram definidas as seguintes questões:

Q1 – Os reajustes tarifários concedidos nos últimos cinco anos obedeceram aos comandos contratuais?

Q2 – A Prefeitura está fiscalizando o serviço?

Q3 – O serviço de transporte coletivo municipal atende os requisitos de adequabilidade, efetividade e qualidade?

Após a inspeção das questões, foram encontrados os seguintes achados:

A1 – Ausência de qualquer ato de gerenciamento, controle, normatização e fiscalização do serviço público de transporte coletivo municipal de passageiros, bem como dos respectivos contratos;

A2 – Não acompanhamento, pela Administração Municipal, do serviço de transporte coletivo municipal, resultando em inadequação do serviço prestado;

A3 – Não exercício de qualquer ato na fixação, bem como nos reajustamentos, das tarifas praticadas no transporte coletivo municipal de passageiros.

A4 – Prestação de serviço público irregular, sem licitação e/ou instrumento contratual.

A fiscalização gerou o Relatório de Auditoria – RA 8/2020 e, conforme assentou a Instrução Técnica Conclusiva – ITC 00151/2021-1, destaca-se que a Prefeitura informou para a Equipe de Auditoria que não possui os processos administrativos que originaram as concessões, em razão de uma forte enchente que inundou a cidade em 2013, ocasionando a perda de boa parte de seu acervo documental.

Por fim, voltaram os autos ao NDR – Núcleo de Controle Externo de Programas de Desestatização e Regulação, o qual elaborou a Instrução Técnica Conclusiva – ITC 00151/2021-1, sugerindo, além dos demais encaminhamentos transcritos abaixo, que seja dada ciência ao Controlador Interno do Município, Sr. Orlando Amaro Hartvig do acórdão a ser proferido no presente processo:

5. PROPOSTAS DE ENCAMINHAMENTO

5.1. Por todo o exposto e com base nas análises realizadas, **propõe-se a manutenção dos achados descritos nos subitens 3.1 a 3.4** desta ITC, que correspondem, respectivamente, aos subitens 2.1, 2.2, 2.3 e 3.1 do Relatório de Auditoria 8/2020, conforme segue:

5.1.1 Ausência de qualquer ato de gerenciamento, controle, normatização e fiscalização do serviço público de transporte coletivo municipal de passageiros, bem como dos respectivos contratos (subitem 2.1 do RA 8/2020 e 3.1 desta ITC) – **Critérios:** Lei - 8666/1993, art. 67; Lei - 8987/1995, art. 29, I; Lei - 8987/1995, art. 30; Súmula - TCEES 1/2017; Contrato - Prefeitura Municipal de Barra de São Francisco 6/1997, Cláusula Terceira; Contrato - Prefeitura Municipal de Barra de São Francisco 3/1998, Cláusula Terceira; Lei - Municipal-Barra de São Francisco 198/2010, art. 3º, X, XIV e XV; Lei - Municipal-Barra de São Francisco 1/1990, art. 7º, XI; Lei - Municipal-Barra de São Francisco 1/1990, art. 142 – **Responsáveis:** **Alencar Marim** – ex-Prefeito Municipal e **Marcello Vieira de Souza** – ex-Secretário Municipal de Interior e Transporte.

5.1.2 Não acompanhamento, pela administração municipal, do serviço de transporte coletivo municipal, resultando em inadequação do serviço prestado

(subitem 2.2 do RA 8/2020 e 3.2 desta ITC) – **Critérios:** Lei - 8987/1995, art. 6º, §§1º e 2º; Contrato - Prefeitura Municipal de Barra de São Francisco 3/1997, Cláusula terceira; Contrato - Prefeitura Municipal de Barra de São Francisco 6/1998, Cláusula terceira; Lei - Municipal-Barra de São Francisco 198/2010, art. 3º, X; Lei Municipal-Barra de São Francisco 1/1990, art. 7º, X; Lei - Municipal-Barra de São Francisco 1/1990, art. 142 – **Responsáveis: Alencar Marim** – ex-Prefeito Municipal e **Marcello Vieira de Souza** – ex-Secretário Municipal de Interior e Transporte.

5.1.3 Não exercício de qualquer ato na fixação, bem como nos reajustamentos, das tarifas praticadas no transporte coletivo municipal de passageiros (subitem 2.3 do RA 8/2020 e 3.3 desta ITC) – **Critérios:** Lei - 8.987/1995, art. 29, V; Lei - 12.587/2012, art. 9, §2º e 7º; Lei - Municipal-Barra de São Francisco 1/1990, art. 7, “a”; Lei - Municipal-Barra de São Francisco 1/1990, art. 84, Parágrafo Único; Lei - Municipal-Barra de São Francisco 1/1990, art. 66, § 2º, “l” e “j” – **Responsáveis: Alencar Marim** – ex-Prefeito Municipal e **Marcello Vieira de Souza** – ex-Secretário Municipal de Interior e Transporte.

5.1.4 Prestação de serviço público irregular, sem licitação e/ou instrumento contratual (subitem 3.1 do RA 8/2020 e 3.4 desta ITC) – **Critérios:** Lei - 8.987/1995, art. 1º; Lei - 8.987/1995, art. 4º; Lei - 8.666/1993, art. 57, §3º; Lei - 8.987/1995, art. 42, §3º; Constituição federal - art. 175; Lei - 8.987/1995, art. 2, II; Lei - 8.987/1995, art. 14; Lei - Municipal-Barra de São Francisco 1/1990, art. 65; Lei - Municipal-Barra de São Francisco 1/1990, art. 66, II e XI – **Responsáveis: Alencar Marim** – ex-Prefeito Municipal e **Marcello Vieira de Souza** – ex-Secretário Municipal de Interior e Transporte.

5.2 Diante do preceituado no art. 319, parágrafo único, inciso IV55, da Res. TC 261/2013, **conclui-se propondo:**

- **Rejeitar as razões de justificativas apresentadas pelo Sr. Alencar Marim – ex-Prefeito Municipal, condenando-o**, com fulcro no artigo 114, parágrafo único56 da LCE 621/2012 (LOTCEES), **ao pagamento da multa individual** prevista no artigo 135, inciso II57, do diploma legal citado, pela prática dos atos ilícitos que causaram graves infrações às normas legais, descritos nos subitens 5.1.1 a 5.1.4 desta ITC;
- **Rejeitar as razões de justificativas apresentadas pelo Sr. Marcello Vieira de Souza – ex-Secretário Municipal de Interior e Transporte, condenando-o**, com fulcro no artigo 114, parágrafo único58 da LCE 621/2012 (LOTCEES), **ao pagamento da multa individual** prevista no artigo 135, inciso II, do diploma legal citado, pela prática dos atos ilícitos que causaram graves infrações às normas legais, descritos nos subitens 5.1.1 a 5.1.4 desta ITC;

5.3. Propõe-se, conforme fundamentação contida nos subitens 3.1 a 3.2 desta ITC, a expedição de determinação, conforme previsão contida no artigo 1º, inciso XXXVI, da Lei Complementar Estadual 621/2012 (LOTCEES) c/c o artigo 329, § 7º, da Resolução TC 261/2013 (RITCEES), à **Secretaria Municipal de Interior e Transporte de Barra de São Francisco**, por meio de seu Responsável, **Sr. Rodrigo Falcão Nogueira**, ou outro Responsável que vier a substituí-lo:

i). Instaure **permanente fiscalização nos serviços de transporte público coletivo do município, observando os termos do art. 67 da Lei Federal 8.666/93;**

ii). **Promova a qualificação da fiscalização do transporte coletivo municipal, especialmente quanto a gerenciamento, coordenação e fiscalização do transporte público municipal, estabelecendo parâmetros qualitativos e quantitativos (com base na legislação e nas normas), sendo efetivada a aferição periódica de tais parâmetros, junto a empresas e usuários, para que sejam garantidas a qualidade e a adequabilidade deste serviço, conforme dispõe o Art. 6º, caput, § 1º e § 2º, da Lei Federal 8.987/1995.**

5.4 Propõe-se, conforme fundamentação contida nos subitens 3.3 e 3.4 desta ITC, a expedição de determinação, conforme previsão contida no artigo 1º, inciso XXXVI, da Lei Complementar Estadual 621/2012 (LOTCEES) c/c o artigo 329, § 7º, da Resolução TC 261/2013 (RITCEES), à **Prefeitura Municipal de Barra de São Francisco**, na pessoa do Prefeito Municipal, **Sr. Enivaldo Euzébio dos Anjos**, e do **Secretário Municipal de Interior e Transporte, Sr. Rodrigo Falcão Nogueira**, ou outros Responsáveis que vierem a substituí-los:

i) **Exijam, das concessionárias, que submetam à municipalidade, para análise e decisão, quaisquer pedidos de fixação, reajuste e revisão tarifárias, nos termos legais;**

ii). **Instaurem, imediatamente, procedimento licitatório para regularizar todas as concessões de transporte público municipal; e**

iii). **Observem o disposto no art. 186-A e seguintes do RITCEES, que determinam que todos os editais (e documentos de suporte) relativos às concessões e PPPs devem ser encaminhados ao TCEES, para análise, com antecedência mínima de 90 dias antes da publicação.**

5.5. Sugere-se, por fim, que **seja dada ciência ao Controlador Interno do Município, Sr. Orlando Amaro Hartvig, do acórdão a ser proferido no presente processo.**

Instado a se manifestar, o Ministério Público de Contas, em Parecer nº 1231/2021, da lavra do Procurador de Contas, Dr. Luis Henrique Anastácio da Silva, anuiu aos argumentos fáticos e jurídicos delineados pela área técnica.

No dia 20/04/2021, na 19ª Sessão Virtual da 2ª Câmara foi juntado vídeo de sustentação oral referente às defesas dos Srs Alencar Marim e Marcelo Vieira de Souza.

Os autos foram reencaminhados para análise do NRD, que manteve seu posicionamento anterior, sendo integralmente acompanhada pelo Ministério Público de Contas.

É o sucinto relatório.

FUNDAMENTAÇÃO

Inicialmente, considero importante traçar um breve histórico acerca do transporte público coletivo no município de Barra de São Francisco. Vejamos:

Dentre as 5 (cinco) empresas que operam no município, apenas as Viações Pretti e Lutieska firmaram contratos posteriormente ao início da vigência das Leis de Concessões (Lei nº 8.987/1995) e de Licitações (Lei nº 8.666/1993). As demais prestam o serviço com permissões antigas, de quando ainda era permitido firmar concessões de serviço público por prazo indeterminado.

A Viação Pretti opera a linha Vila Luciene x Vila Landinha via Patrimônio das Moças, que foi licitada no ano de 1998, por meio da Concorrência Pública 2/1998, que resultou no Contrato 3/1998, prorrogado por dez anos em 19/11/2010 (1º Termo Aditivo), de forma que seu vencimento aconteceria em 19/11/2020.

A Viação Lutieska, por força do Contrato 6/1997, atua operando as linhas Fazenda do Sr. Alceu Baloneque, passando por Cachoeirinha de Itaúnas, Represa, Boa Sorte e Barra de São Francisco, e outra saindo do Alto Pião, passando pelas localidades

Roda D'água, Vargem Grande, Boa Sorte e Barra de São Francisco. Este contrato teve sua vigência encerrada em junho de 2017. Entretanto, a Prefeitura informou que a empresa continua operando normalmente nas linhas mencionadas.

Outro fator que merece destaque prévio à análise do mérito diz respeito a como a equipe técnica tratou os argumentos apresentados na sustentação oral pelos responsáveis.

De acordo com sua análise, concluíram que tanto a alegação quanto a documentação se tratam de nova argumentação jurídica que não guarda relação com a tese apresentada na exordial, pois a sustentação oral teria sido utilizada como instrumento para extrapolar a defesa até então constante dos autos, e, como se tratam de procedimentos ocorridos posteriormente à realização da auditoria, teriam natureza recursal, devendo ser apresentada em momento oportuno.

Peço vênia para discordar do opinamento técnico e ministerial, quanto a este ponto, por entender que a argumentação jurídica se refere a mais do mesmo, ou seja, os responsáveis rebateram a mesma tese inicialmente apresentada, qual seja: ausência de documentação relacionada à concessão do transporte público e falta de pessoal capacitado para dar início ao procedimento licitatório do transporte municipal.

O único fato inovador se refere à realização das reuniões com as empresas que prestavam serviços de transporte público ao município, o que não constava nas justificativas iniciais, mas não considero que tenha caráter recursal apenas pelo fato de ter sido realizada após a efetivação da auditoria, mas sim, como uma extensão das provas produzidas pelos responsáveis e apresentadas no momento adequado, pois, não há necessidade de se interpor um recurso somente com os comprovantes de reunião entre prefeitura e empresas de transporte público. Podemos chamar de economia processual o fato de estas provas serem analisadas agora.

Pois bem. Após breve apresentação da situação das linhas municipais que operam em Barra de São Francisco, bem como explanação acerca do meu entendimento sobre a sustentação oral apresentada, passo à análise do mérito das possíveis irregularidades pontuadas pela equipe técnica em sede de auditoria.

3.1 – A1(Q2) – Ausência de qualquer ato de gerenciamento, controle, normatização e fiscalização do serviço público de transporte coletivo municipal de passageiros, bem como dos respectivos contratos – Responsáveis: Alencar Marim – Prefeito Municipal 1/1/2017 a 31/12/2020 e Marcello Vieira de Souza – Secretário Municipal de Interior e Transporte 26/01/2017 a 31/12/2020.

De acordo com a equipe de auditoria, ao prefeito, Sr Alencar Marim, foi imputada a conduta de permitir que o transporte coletivo do município funcionasse de forma precária, sem controle e fiscalização, inobservando a Lei Orgânica.

Já ao Secretário de transportes, Sr Marcello Vieira de Souza, atribuiu-se a conduta de não organizar o serviço de fiscalização do transporte coletivo municipal, bem como deixar de realizar qualquer tipo de controle sobre o transporte público do município, permitindo que as concessionárias prestassem o serviço na forma, qualidade e valor que lhes seriam mais convenientes.

Antes de adentrarmos na análise relacionada à falta de fiscalização do transporte público de Barra de São Francisco, se faz necessário que tenhamos algumas considerações preliminares, levando em conta o cenário no qual estava inserido a administração municipal à época dos achados de auditoria, para tanto lançaremos mão de transcrições de alguns trechos dos achados pela equipe, apresentados no Relatório de Auditoria. Vejamos:

2.1.3 Situação encontrada

A Lei de Licitações (**Lei 8.666/1993, Art. 67**) estabelece o acompanhamento e a fiscalização dos contratos por representante da Administração, especialmente designado, devendo este anotar em registro próprio as ocorrências relacionadas com a execução do contrato, sendo que as providências que ultrapassarem sua competência deverão ser solicitadas a seus superiores.

A **Lei 8.987/1995**, que dispõe sobre concessões e permissões de serviços públicos, define como incumbência do poder concedente a fiscalização permanente (Art. 29, I) e o acesso aos dados da concessionária (Art. 30).

A **Lei Municipal 198/2010**, dispõe que **competete a Secretaria Municipal de Interior e Transportes**, através da sua Superintendência de Transportes, a **normalização e o controle de concessão de transporte coletivo (Art. 3º, inciso XIV)**, instruir os processos de concessão e permissão para transporte coletivo (**Art. 3º, inciso XV**) e **determinar o itinerário e os pontos de parada do transporte coletivo (Art. 3º, inciso X)**.

A prefeitura disponibilizou para a auditoria os contratos 3/1998 (Viação Pretti), o qual continuava em vigor; o contrato 6/1997 (Viação Lutieska), embora não tivesse sido formalmente prorrogado, continuava operando informalmente. Já o Decreto 127/2001, não tratava especificamente acerca de fiscalização, apenas definia que a Viação Morete, “deverá obedecer a todas as condições impostas nos atos anteriores de concessão, bem como aquelas que vierem a ser impostas pelo Município”.

Posteriormente, a equipe técnica entrou em contato com a prefeitura 2 (duas) vezes, por meio eletrônico, solicitando “processo ou quaisquer outros documentos gerados em qualquer ato fiscalizatório promovido pela Prefeitura (todas as linhas) ”

Em 14/07/2020, também de forma eletrônica, o Controlador Interno do município, informou que não havia localizado arquivos referentes ao transporte público municipal, e que vários documentos haviam sido perdidos e deteriorados nas enchentes de dezembro de 2013, encaminhando cópia do Decreto 165/2013, que declarou calamidade pública no município.

Em seguida, em 22/07/2020, o Secretário de Interior e Transportes requisitou ao Prefeito que solicitasse ao setor competente a instauração de procedimento administrativo a fim de regularizar as concessões de transporte coletivo no município.

O Sr Alencar Marim concorreu ao cargo de Prefeito, tomando posse no dia 01/01/2017:

O Sr Marcello Vieira de Souza, foi nomeado Secretário de Interior e Transportes em 01/08/2019.

A auditoria realizada pelo Tribunal de Contas no município de Barra de São Francisco ocorreu no período entre 01/07/2020 a 21/08/2020.

Em 30/07/2020 o prefeito editou o Decreto 224/2020, nomeando e atribuindo competências ao servidor Ozeias Fagundes da Silva, como fiscal do Contrato de Concessão nº 03/1998, firmado com a empresa Viação Pretti Ltda.

Por meio de alguns contatos telefônicos, obtivemos informações de que as seguintes empresas operam atualmente o transporte público de passageiros em Barra de São Francisco: Viação Águia Branca (027)3756-1517, Viação Pretti (027)99844-8498, Viação Moretti (027)3756-1191 e Viação Gontijo (027)3756-4018. No site cadastro empresa consta que a Viação Lutieska se encontra inapta¹.

Abaixo, seguem as justificativas apresentadas pelos responsáveis em sede de ITI:

3.1 Das Providências Necessárias ao Exato Cumprimento da Lei

Quanto a necessária instauração de procedimento licitatório para selecionar concessionária (s) para regulação e adequação do serviço de transporte coletivo municipal, conforme documentação anexa, todas as medidas necessárias à consecução do objeto estão sendo adotadas.

Foi instaurado procedimento para efetivação do acompanhamento, gerenciamento, coordenação e fiscalização do transporte público municipal, estabelecendo parâmetros qualitativos e quantitativos, sendo efetivada a aferição periódica de tais parâmetros, junto a empresas e usuários, para que seja garantida a adequabilidade deste serviço, conforme dispõe o art. 6º caput, §§ 1º e 2º da Lei Federal n. 8.987/1995.

Lado outro, as medidas que assegurarão o recebimento de serviço adequado aos usuários estão ligadas à realização de procedimento licitatório, especialmente em razão dos obstáculos e dificuldades do **Município que não conta com corpo técnico-humano para a realização dos atos necessário à consecução do objeto a ser licitado.**

Agora, comparem com as argumentações apresentadas em sede de sustentação oral:

O **SR. MARCELLO VIEIRA DE SOUZA** - Excelentíssimos senhores, meu nome é Marcello Vieira de Souza. **Fui secretário de interior e transportes, no período de 01º de agosto de 2019 até 31 de dezembro de 2020.** Tomando posse do cargo de secretário, eu busquei todas as informações daquela secretaria. E, de imediato, também, fui informado da auditoria do Tribunal de Contas referente ao transporte público rural e urbano. De imediato, eu solicitei junto ao então Prefeito Alencar, uma reunião em conjunto com o prefeito, eu, procuradoria, a CPL, e o controle interno do município. De imediato, também, fui em busca das documentações junto aos arquivos da secretaria de interior. Não encontrando nenhum arquivo, contendo ali os contratos, e nenhum ato de fiscalização do transporte. Então, de imediato, eu fui em busca de todas as informações para prestar as informações à auditoria. Como não havia nenhum registro, eu fui em busca, também, de todas as empresas, e do transporte que era feito na

¹ Disponível em: <<https://cadastroempresa.com.br/cnpj/07.779.730/0001-81-viacao-lutieska-turismo-ltda>>. Acesso em: 26 de março de 2021.

época. E no dia 22/07/2020, eu solicitei ao prefeito, já, de imediato, para que abrisse o processo licitatório. E no dia 03/08/2020, eu recebi um despacho da CPL, informando a necessidade de um projeto básico para o processo das concessões. De imediato, fui buscar informação na secretaria de administração, **buscando pessoal qualificado para que pudesse fazer, então, o projeto básico. Sendo que na secretaria, em si, não tinha pessoal qualificado para tal.** (final)

O **SR. ALENCAR MARIM** - Quero comentar, assim, junto com o secretário, senhores conselheiros, sobre esse primeiro procedimento. **Eu sei que isso não é uma justificativa, que parte do princípio que nós deveríamos já ter conhecimento de tudo isso, e dominar e ter acompanhamento técnico para tudo isso.** Mas teoricamente isso vale, mas na prática, os senhores, muito bem sabem, que a vida de gestão pública, o cotidiano é cheio de muitos e muitos problemas e atividades. E que aquelas questões que não estão já colocadas numa rotina com acervo, com arquivos e com pessoal qualificado, causa um monte de problema para ser solucionado. Essa questão do transporte público, aqui do município, foi algo, assim, absurdo; como não tem nenhum tipo de acervo, não é, Marcello? Nós não conseguíamos encontrar nada que desse, inclusive, que pudesse servir de balize para que os servidores pudessem tocar o processo. Então, nós encontramos essa dificuldade de não ter nada na secretaria sobre isso. **E não ter nenhum servidor que trouxesse o histórico de como fazer, de elaborar um projeto técnico para fazer da forma correta todos os procedimentos; seja de um processo público para concessão, seja para também logo sanar o problema de atualização tarifária, essas coisas.** Então, só fazer esse registro junto aos senhores dessa dificuldade. Reforçar essa dificuldade encontrada, no sentido de buscar a compreensão dos senhores, porque, no cotidiano da gestão, essas coisas realmente complicam bastante, e nos traz muita dificuldade na hora de tomada de decisão imediata. (final)

Embora o prefeito tenha tomado posse em 2017 e o secretário de administração em 2019, somente foi tomada uma atitude para regularizar a situação dos transportes públicos do município a partir de 07/2020, quando os responsáveis tiveram conhecimento da realização da auditoria no município, sendo que tiveram muito tempo hábil para que fossem adotadas providências no sentido de capacitar os funcionários ou contratar uma empresa para a realização da licitação.

Ou seja, após o requerimento do secretário de transportes, o prefeito adotou as medidas necessárias para a realização de licitação, com a finalidade de regularizar a situação das empresas que atuavam de forma irregular no município.

O Sr Patric Manhães de Almeida – Procurador municipal alegou sua ilegitimidade passiva, bem como apresentou justificativas informando que sugeriu a instauração de procedimento para acompanhamento, gerenciamento, coordenação e fiscalização

do transporte público municipal, atuando de forma condizente com o cargo que ocupa.

Todavia, importa informar que o Sr Patrick não foi citado para responder por este achado. Foi somente notificado para se manifestar, caso desejasse, de modo que não há que se falar ou analisar sua ilegitimidade passiva.

Assim como o Procurador do município, a empresa Viação Morete, ainda que não tenha sido citada, apresentou justificativas, alegando que a empresa passa por controle periódico de órgãos governamentais e não pode ser penalizada por inércia do município no controle de suas atividades, embora não tenha sido localizado qualquer documento relacionado ao controle mencionado.

No tocante à penalidade, do mesmo modo que a equipe técnica, não há que se falar em sua penalização ante a ausência de fiscalização do serviço concedido.

A fundamentação exposta aponta no sentido de que iniciativas só foram adotadas porque o Tribunal de Contas atuou no município, nos fazendo crer que se a auditoria não tivesse sido realizada em Barra de São Francisco os responsáveis não teriam se empenhado em solucionar a questão do transporte público, motivo pelo qual **acompanho o opinamento da equipe técnica e do Ministério Público de Contas e mantenho** a presente irregularidade.

3.2 – A2 (Q3) – Não acompanhamento, pela administração municipal, do serviço de transporte coletivo municipal, resultando em inadequação do serviço prestado – Responsáveis: Alencar Marim e Marcello Vieira de Souza

Quanto a este item, a conduta imputada ao ex-prefeito foi permitir que o transporte coletivo municipal funcionasse de forma inadequada e sem acompanhamento, o que poderia possibilitar prejuízos aos usuários do serviço.

Quanto ao ex-secretário municipal de transportes, a equipe técnica pontuou que como ele era o responsável pelo controle do serviço, havia uma obrigação, de sua parte, de alertar o Prefeito quanto à necessidade de se fixar e exigir das empresas, parâmetros para adequação legal e normativa.

Assim como na irregularidade apresentada no item anterior, para um melhor entendimento, aqui também lançarei mão de transcrições de alguns trechos dos achados pela equipe, apresentados no Relatório de Auditoria:

2.2.3 Situação encontrada

Os contratos de transporte público estabelecidos pelo município (6/1997) e 3/1998) definem, quanto à adequação (em suas Cláusulas Terceiras), apenas, que, para prestarem os serviços, as empresas devem manter veículos “com boas condições de trafegabilidade, na forma exigida pelo Conselho Nacional de Trânsito – CNT”, devendo, estes veículos, serem submetidos à inspeção anual da Secretaria Municipal de Interior e Transportes do Município, a qual deveria emitir certificado.

Conforme já relatado no item 2.1, deste relatório, esta exigência contratual não foi aferida pelo poder público, não existindo a necessária fiscalização das condições de trafegabilidade dos veículos que prestam serviço de transporte coletivo no município.

Da mesma forma, como já relatado no item 2.1, a legislação municipal atribui como responsabilidade do município a definição do itinerário e dos pontos de parada do transporte coletivo (Art. 3º, inciso X, da Lei 198/2010), bem como a definição de suas tarifas e seu planejamento e gerenciamento (Art. 7º, inciso XI e Art. 142, da Lei 1/1990 – Lei Orgânica Municipal).

Em duas ocasiões, por meio de mensagens eletrônicas, a equipe de auditoria solicitou aos responsáveis, informações acerca da relação dos ônibus, tais como: ano de fabricação, chassi, documentos disponibilizados pelas concessionárias para a prestação dos serviços de todas as linhas, bem como informação acerca de todas as linhas que operam no município (contrato que rege; empresa concessionária; nome da linha; valor da tarifa, entre outros).

Todavia, o Controlador Interno do Município informou, assim como no item anterior, que vários documentos haviam sido perdidos e deteriorados nas enchentes de dezembro de 2013 (encaminhando cópia do Decreto 165/2013, que declarou calamidade pública no município). Revelou ainda, que o município não dispunha de controle sobre os veículos que prestavam serviços de transporte coletivo para o município.

A equipe auditora, ainda solicitou as seguintes informações ao município de Barra de São Francisco:

2) Como os contratos de concessão firmados previam inspeção anual dos veículos, solicitamos encaminhar, se efetivado, relatório (à partir de janeiro de 2017) de inspeção anual de veículos das empresas que atuam no transporte coletivo do município, com identificação do veículo/empresa, dados do veículo, com avaliação da qualidade, estado de conservação e da adequação as normativas vigentes dos mesmos.

Se não foram realizadas estas inspeções e relatórios solicitamos informar que não foram realizadas.

- Pesquisa junto a usuários questionando se as diversas linhas e horários disponibilizados atendem adequadamente as necessidades dos usuários do município.

- Inspeção/pesquisa se efetivamente os horários e percursos previstos são cumpridos pelas empresas.

- Informar se as empresas, comprovadamente, realizam cursos e treinamento periódicos de melhoria qualitativa e de prevenção de acidentes, com seus empregados.

- Informar se as empresas, comprovadamente, disponibilizam telefone, ou outro meio, para que usuários possam enviar sugestões ou reclamações sobre o serviço de transporte coletivo no município.

Se não foram realizadas estas pesquisas/verificações/disponibilizações solicitamos informar que não foram realizadas.

4). Ainda sobre a adequabilidade e efetividade do transporte coletivo municipal, solicitamos informar se a Administração Municipal disponibiliza telefone, ou outro meio, para que usuários possam enviar sugestões ou reclamações.

Em caso positivo, juntar relatórios periódicos consolidados destas sugestões/reclamações realizadas, demonstrando o encaminhamento que foi dado as mesmas (à partir de janeiro de 2017).

Mais uma vez, o Controlador Interno do Município apresentou resposta negativa para todos os questionamentos, fornecendo apenas o telefone e o link de correio eletrônico da Ouvidora-geral do Município.

A auditoria informou que das cinco empresas que prestavam serviços de transporte coletivo em Barra de São Francisco, apenas 3 (três) disponibilizaram os preços de tarifas. As empresas Osvaldo Valson Saar-Me e R.S. Lopes Transportes – ME, não apresentaram informações, o que para a equipe técnica caracteriza descontrole do município.

Posteriormente, a auditoria apontou que a frota de ônibus que operava no município tinha mais de 10 (dez) anos de fabricação, em um deles, inclusive, foi constatado que fora fabricado há mais de 30 (trinta) anos.

Ou seja, de acordo com a equipe técnica, a ausência de fiscalização relatada no item anterior resultou na prestação inadequada do serviço, tendo em vista a utilização de veículos antigos, os quais não passaram por inspeção dos órgãos competentes, acarretando baixa qualidade, efetividade e atualidade do serviço prestado e prejuízos aos usuários.

Tanto o ex-prefeito quanto o ex-secretário municipal de transportes apresentaram, após citação, justificativas idênticas às do item anterior. Isto é, após o requerimento do secretário de transportes, o prefeito adotou as medidas necessárias para a realização de licitação, com a finalidade de regularizar a situação das empresas que atuavam de forma irregular no município, e acrescentaram que:

Os vínculos mantidos pelo Município com as empresas qualificadas nos autos remontam passado bastante remoto.

Por outro lado, os procedimentos adotados pelos agentes, conforme documentação acostada, não são paliativos possíveis aos justificantes, mas sim, mecanismos administrativos de regularização das pendências. Como sabido, nem todo atraso no cumprimento de obrigação (na espécie, acompanhamento, gerenciamento, coordenação e fiscalização do transporte municipal) é motivado pelo gestor da coisa pública, e que **a ausência de má-fé e a regularização das pendências podem ensejar o afastamento de responsabilidade.**

Aliás, o acolhimento das recomendações do Procurador-Geral do Município, Senhor Patric Manhães de Almeida, com a consequente edição da **Portaria nº 206, de 22 de julho de 2020, demonstra a boa-fé do agente em corrigir e mitigar as consequências dos achados detectados, antes mesmo da Notificação/Citação.** (Grifos do autor)

Assim como no item anterior, embora não tenham sido citados para responder por esta irregularidade, tanto o Procurador municipal quanto a Viação Morete apresentaram justificativas.

O Procurador suscitou a preliminar de ilegitimidade passiva, além de que informou que sugeriu a instauração de procedimento para acompanhamento, gerenciamento, coordenação e fiscalização do transporte público municipal, ao passo que a viação afirmou que suas atividades passavam por controle de órgãos governamentais e que a empresa não pode ser penalizada por inércia do município.

No tocante à penalidade, do mesmo modo que a equipe técnica, não há que se falar em sua penalização ante a ausência de fiscalização do serviço concedido.

O município de Barra de São Francisco mantinha 2 (dois) contratos de concessão de transporte público, ambos firmados com a Viação Pretti, quais sejam: 006/1997 – Anexo 03121/2020, fls. 14 e 003/1998 – Anexo 3119/2020, fls. 13, tratando-se de contratos bem antigos. O mais recente deles, 003/1998 foi extinto em 19/11/2020. Os responsáveis alegaram a antiguidade destes contratos em suas justificativas, porém, o fator “tempo” não os eximiria de fiscalizá-los.

Alegaram ainda sua boa-fé, tendo em vista que se empenharam em corrigir as irregularidades antes mesmo de serem citados para tal, o que, de certa forma, pode ser entendido como atenuante para sua conduta, já que adotaram providências de início das tratativas para solucionar um problema que vinha se arrastando há anos antes que fossem citados para tal, embora o tenham feito após a realização de auditoria no município.

Quanto à inadequação do serviço prestado, entendo que um ônibus com 10 anos de fabricação ainda possa atender bem a determinada comunidade, a depender dos cuidados que recebe. Já quanto ao veículo com 30 anos de fabricação, acho pouco provável que consiga cumprir sua missão a contento, o que também corrobora para a manutenção da irregularidade.

Ante o exposto, **acompanho a equipe técnica e o Ministério Público de Contas e mantenho** a irregularidade.

3.3 – A3(Q1) – Não exercício de qualquer ato na fixação, bem como nos reajustamentos, das tarifas praticadas no transporte coletivo municipal de passageiros – Responsáveis: Alencar Marim e Marcello Vieira de Souza

A conduta imputada como irregular ao Sr Alencar Marim foi deixar de fixar a tarifa do transporte coletivo municipal de passageiros, e não praticar qualquer ato decisório nos reajustamentos realizados.

Por outro lado, a conduta atribuída ao Sr Marcello Vieira de Souza foi não alertar, como Secretário responsável pelo controle do serviço, nos termos do Inciso XVI do art. 3º da Lei Municipal 198/2020, ao Prefeito, para atuação na fixação e nos reajustamentos praticados pelas empresas concessionárias.

Aqui também me utilizarei de transcrições de trechos dos achados no Relatório de Auditoria:

2.3.3 Situação encontrada

A Lei 8.987/1995 (Lei de Concessões) estabelece, no Inciso V do art. 29, que incumbe ao Poder Concedente homologar reajustes tarifários na forma da Lei, das normas pertinentes e do contrato.

Já a Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) prevê, nos §§ 2º e 7º do art. 9º, respectivamente, que a tarifa pública vai ser instituída por ato específico do Poder Público Concedente, e que compete ao ente delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

No âmbito municipal não é diferente, visto que, a Lei Orgânica Municipal estabelece, na alínea 'a)' do art. 7º que compete privativamente ao município de Barra de São Francisco estabelecer as tarifas do transporte coletivo, e no Parágrafo Único do art. 84, que as tarifas dos serviços públicos serão fixadas pelo Poder Executivo tendo em vista a justa remuneração. Ainda na Lei Orgânica, na alínea 'j)' do Inciso I do §2º do art. 66, é previsto que a fixação e a alteração de preços públicos deverão ser expedidas mediante Decreto.

Entretanto, apesar de a legislação deixar clara sua competência, o Poder Executivo do Município de Barra de São Francisco não pratica qualquer tipo de ato gerencial sobre a tarifa, ou seja, não participa dos reajustamentos nos casos em que a tarifa é fixada em contrato, e não fixa as tarifas, nos demais casos.

Isso porque, **conforme informado pelo próprio município** (Anexo 3108/2020), **quem escolhe o valor das tarifas que irão praticar são as empresas**, por sua conta e risco, **sem nenhuma participação do poder concedente**, em total descompasso com o regramento acima apontado.

Tal fato **deixa o usuário**, que muitas vezes não dispõe de outra alternativa de locomoção, **à mercê dos valores que as empresas entendem como apropriado**, de acordo com seus próprios interesses, muitas vezes conflitantes com os dos que utilizam o serviço público. (Grifos nosso)

Abaixo, pontuo as justificativas apresentadas em sede de ITI, já que na sustentação oral os responsáveis somente apresentaram argumentações relacionadas à ausência de documentação referente à concessão do transporte público e falta de pessoal capacitado para dar início ao procedimento licitatório do transporte municipal:

Também na forma da documentação acostada eletronicamente foi instaurado procedimento para efetivação do acompanhamento, gerenciamento, coordenação e fiscalização do transporte público municipal, estabelecendo parâmetros qualitativos e quantitativos, sendo efetivada a aferição periódica de tais parâmetros, junto a empresas e usuários, para que seja garantida a adequabilidade deste serviço, conforme dispõe o art. 6º caput, §§ 1º e 2º da Lei Federal n. 8.987/1995.

Lado outro, por óbvio, as medidas que assegurarão o recebimento de serviço adequado aos usuários estão intimamente ligadas à realização do devido procedimento licitatório, especialmente em razão dos obstáculos e dificuldades reais do Município que não conta com corpo técnico-humano para a realização dos atos necessário à consecução do objeto a ser licitado.

Os justificantes comunicaram a esta Corte que foi instaurada Sindicância Administrativa para apurar a eficiência dos atos administrativos relacionados às concessões do transporte público, conforme Portaria nº 206, de 22/07/2020, bem como instauraram procedimento para acompanhamento, gerenciamento, coordenação e fiscalização do transporte público municipal, nos termos da Portaria nº 249, de 22/10/2020.

Aqui também, embora não tenham sido citados por esta irregularidade, tanto o Procurador municipal quanto a Viação Morete apresentaram justificativas.

O Procurador argui sua ilegitimidade passiva, uma vez que sugeriu a instauração da sindicância efetivada pelo município. Todavia, a equipe técnica ressalta que: “o responsável interpretou que estava sendo responsabilizado, trazendo em sua defesa preliminar de ilegitimidade passiva que não será analisada, sendo somente analisadas suas alegações, e documentação complementar apresentada, no sentido de identificação de ocorrência de irregularidade, bem como de responsabilização dos agentes citados”.

A Viação Morete alegou que: “as atividades exercidas pela requerida passam pelo controle periódico dos órgãos governamentais”, além de apresentar publicação do fator de reajustamento tarifário calculado pela Secretaria de Estado de Mobilidade e infraestrutura a ser utilizado a partir de 19/1/2020, relação de locais e distâncias, escrita à mão e sem referências, bem como relação das tarifas cobradas por

localidade. Porém, não comprovação de qualquer interferência por parte do poder público.

Pois bem. Dentre as medidas adotadas pelo município não consta instauração de procedimento relacionada à fixação ou reajuste das tarifas praticadas pelas empresas que operavam o transporte coletivo no município, o que deixa a população totalmente refém das empresas que prestam o serviço de transporte público, já que não têm outra opção.

Além disso, cumpre ressaltar que o município de Barra de São Francisco prevê, em sua Lei Orgânica, que compete privativamente ao município estabelecer a fixação e alteração das tarifas sobre o transporte coletivo urbano. Vejamos:

Ao Município de Barra de São Francisco compete, privativamente, as seguintes atribuições:

(...)

XI – (...)

a) **prover sobre o transporte coletivo urbano** que poderá ser operado através de concessão ou permissão, fixando o itinerário, os pontos de paradas e **as respectivas tarifas**;

(...)

Art. 66 **Ao Prefeito compete privativamente**:

(...)

§ 2º Os atos administrativos de competência do Prefeito devem ser expedidos com observância das seguintes normas:

I - Decreto, numerado em ordem cronológica, nos seguintes casos:

j) **fixação e alteração de preços públicos**;

(...)

Art. 84 **A lei específica disporá sobre**:

Parágrafo único. **As tarifas dos serviços públicos** ou de utilidade pública deverão ser fixadas pelo Poder Executivo, tendo em vista a justa remuneração. (Grifos Nosso)

Vejamos os argumentos apresentados pela equipe de auditoria para a manutenção da irregularidade:

Entretanto, **apesar de a legislação deixar clara sua competência, o Poder Executivo do Município de Barra de São Francisco não pratica qualquer tipo de ato gerencial sobre a tarifa, ou seja, não participa dos reajustamentos** nos casos em que a tarifa é fixada em contrato, **e não fixa as tarifas**, nos demais casos.

Isso porque, conforme informado pelo próprio município (Anexo 3108/2020), quem escolhe o valor das tarifas que irão praticar são as empresas, por sua conta e risco, sem nenhuma participação do poder concedente, em total descompasso com o regramento acima apontado.

Tal fato deixa o usuário, que muitas vezes não dispõe de outra alternativa de locomoção, **à mercê dos valores que as empresas entendem como apropriado, de acordo com seus próprios interesses**, muitas vezes conflitantes com os dos que utilizam o serviço público.

Além disso, tal omissão do Poder Público não incentiva às empresas a buscarem meios de aumentar sua eficiência, pois, qualquer elevação nos custos, mesmo as que poderiam ter sido compensadas com uma prestação de serviço mais eficiente, pode ser repassada para o valor da tarifa, sem nenhuma comprovação de que tal elevação é devida ou não.

Ante o exposto, **verifica-se** uma completa **omissão do município quanto à sua competência de fixação, bem como de conduzir o processo e autorizar os reajustamentos, da tarifa** do serviço público de transporte coletivo de passageiros.

Considerando que os responsáveis já estavam cientes da situação precária na qual se encontrava o transporte público municipal, deveria ter intervindo, pelo menos no valor das tarifas, tendo em vista que, naquele momento, havia empecilhos para a realização de licitação para a concessão do serviço. Não poderia permitir que as concessionárias fixassem as tarifas e reajustes, por conta própria, sem participação da administração pública, visto que a Lei prevê expressamente que compete ao município a fixação e alteração dos valores tarifários, motivo pelo qual **acompanho o entendimento técnico e ministerial e mantenho** a presente irregularidade.

3.4 – A4 – Prestação de serviço público irregular, sem licitação e/ou instrumento contratual – Responsáveis: Alencar Marim – Prefeito: 1/1/2017 – 31/12/2020 e Marcello Vieira de Souza – Secretário Municipal de Interior e Transporte

Foi imputado ao prefeito, pela equipe técnica, a conduta de não determinar a realização de licitação para a regularização das empresas que prestavam o serviço de transporte coletivo de forma irregular.

Ao secretário de transporte atribui-se a conduta de não cumprir seu dever funcional, deixando de instruir os processos licitatórios para a substituição das empresas que estão prestando o serviço de transporte público coletivo de forma irregular.

Acerca das condutas apuradas, o Relatório de Auditoria pontua que:

3.1.3 Situação encontrada

Período de ocorrência: 1º/1º/2017 a 03/08/2020.

A Constituição Federal, em seu art. 175, dispõe claramente que as concessões ou permissões de serviço públicos sempre deverão ser precedidas de licitação.

A obrigatoriedade da adoção de tal procedimento é reforçada na Lei Federal 8.987 de 1995 (Lei de Concessões), que, ao definir concessão de serviço público, no Inciso II do art. 2º, deixa claro que essa outorga será mediante licitação, e ainda, no art. 14, sem relacionar exceções, dispõe que toda concessão de serviço público será objeto de prévia licitação.

(...)

Entretanto, tais disposições basilares em administração pública não são observadas pelo município de Barra de São Francisco nas concessões do serviço de transporte coletivo municipal. Isso porque, das cinco empresas que prestam o serviço atualmente, apenas uma, a Viação Pretti Ltda, está regular, isso é, com contrato oriundo de procedimento licitatório e com prazo vigente (conforme 1º Termo Aditivo ao Contrato 3/1998, este vencerá em 19 de novembro de 2020 – fl. 13 do Anexo 3119/2020).

As outras quatro empresas operam o serviço de forma irregular, ou seja, ou com base em contrato expirado ou em instrumentos jurídicos que a legislação já estabeleceu que deveriam ter sido substituídos por contratos firmados após prévio procedimento licitatório.

Primeiramente cabe apresentar o caso da empresa Isabel Cristina Ribeiro Dias – Transportes – ME (antiga Viação Lutieska Turismo Ltda.), pois, ele é um pouco diferente dos demais.

A mencionada empresa opera linhas anteriormente outorgadas pelo Contrato 6/1997 (Anexo 3121/2020), que está expirado desde junho de 2017.

O mencionado contrato foi firmado em 30 de junho de 1997 pelo prazo de dez anos, sendo que, sua Cláusula Oitava permite a possibilidade de prorrogação, entretanto, sem estabelecer por quantas vezes.

(...)

Assim, como o Contrato 6/1997 tem prazo de dez anos prorrogáveis mais uma vez, o limite máximo de sua vigência seria 30 de junho de 2017. Ressalta-se que tal prazo foi, inclusive, informado pelo Procurador Municipal no bojo do Processo 7523/2016 (Anexo 3121/2020)

Entretanto, a empresa Isabel Cristina Ribeiro Dias – Transportes – ME ainda está operando as linhas do Contrato 6/1997, conforme informado pela Prefeitura (fl.5 do Anexo 3106/2020).

Assim, como o Contrato 6/1997 expirou em 30 de junho de 2017, constata-se que esse serviço está sendo operado de forma irregular.

Em relação às outras três empresas que prestam serviço de transporte coletivo no município, Viação Morete Ltda, Osvaldo Valson SAAE – ME e R.S. Lopes Transportes – ME, ressalta-se que são linhas outorgadas por Decreto, sem instrumento contratual e por prazo indeterminado, conforme pode-se verificar nas informações passadas pela Prefeitura (Anexo 3108/2020).

Destaca-se que das três empresas mencionadas no parágrafo anterior que supostamente operam o serviço por força de um decreto, foi enviado para esta equipe apenas o Decreto 127/2001, que outorgou o serviço para a Viação Morete Ltda. (Anexo 3109/2020), por prazo indeterminado.

Os demais Decretos não foram encontrados pela Prefeitura, e nem pelas Concessionárias (conforme informado no Anexo 3108/2020), isto é, as empresas operam o serviço de transporte coletivo sem nenhum instrumento jurídico formalizando essa concessão.

Assim, conforme § 3º do art. 42 da Lei 8.987/95, o município de Barra de São Francisco já deveria ter providenciado a realização de um procedimento licitatório, para substituição das concessionárias que detinham outorgas com prazo indeterminado.

Entretanto, o município permaneceu inerte, de forma que as três empresas acima enumeradas continuam prestando o serviço até a presente data.

Assim, os serviços concedidos para as empresas Viação Morete Ltda, Osvaldo Valson SAAE – ME e R.S. Lopes Transportes - ME estão irregulares, pois tais concessões deveriam ter sido encerradas, sendo substituídas por contratos firmados após prévio procedimento licitatório.

Repare que a equipe de auditoria informa como período de ocorrência da irregularidade 01/01/2017 a 03/08/2020, enquanto o Sr Alencar Marim atuou como prefeito de Barra de São Francisco entre o período de 1/1/2017 – 31/12/2020.

De acordo com apurado pela auditoria, o problema de viações atuando de maneira irregular no município remonta a 1997, pois, o contrato firmado com a Viação Lutieska Turismo Ltda, se deu em 30/07/1997, pelo prazo de 10 (dez) anos, prorrogável, porém, sem estabelecer por quantas vezes.

Os responsáveis, mais uma vez, ressaltaram que estavam sendo adotadas as necessárias medidas para a realização de licitação para regulação e adequação do serviço de transporte coletivo. Porém, esbarram no “déficit de recursos humanos, tecnicamente preparados, para a consecução do objeto desta demanda.

O Procurador argui sua ilegitimidade passiva, uma vez que sugeriu a instauração da sindicância efetivada pelo município. Todavia, a equipe técnica ressalta que: “o responsável interpretou que estava sendo responsabilizado, trazendo em sua defesa preliminar de ilegitimidade passiva que não será analisada, sendo somente analisadas suas alegações, e documentação complementar apresentada, no sentido de identificação de ocorrência de irregularidade, bem como de responsabilização dos agentes citados”.

A Viação Morete alegou que: “as atividades exercidas pela requerida passam pelo controle periódico dos órgãos governamentais”, além de apresentar publicação do fator de reajustamento tarifário calculado pela Secretaria de Estado de Mobilidade e infraestrutura a ser utilizado a partir de 19/1/2020, relação de locais e distancias, escrita à mão e sem referências, bem como relação das tarifas cobradas por localidade. Todavia, como a mesma não foi citada para oferecer o contraditório com relação a esta irregularidade, não há que se falar em imputação de penalidades.

Entendo que a irregularidade apontada neste item: Prestação de serviço público irregular, sem licitação e/ou instrumento contratual guarda estreita relação com a irregularidade tratada no item 3.1: Ausência de qualquer ato de gerenciamento, controle, normatização e fiscalização do serviço público de transporte coletivo municipal de passageiros, bem como dos respectivos contratos.

Do mesmo modo que a primeira irregularidade analisada, embora o prefeito tenha tomado posse em 2017 e o secretário de administração em 2019, somente foi tomada uma atitude para regularizar a situação dos transportes públicos do município a partir de 07/2020, quando os responsáveis tiveram conhecimento da realização da auditoria no município, pois, assim como não havia um serviço licitado, também não existia controle, normatização e fiscalização nem dos contratos precários do serviço público de transporte coletivo.

E somente após o requerimento do secretário de transportes, o que aconteceu somente após a realização da auditoria, o prefeito adotou as medidas necessárias para a realização de licitação, com a finalidade de regularizar a situação das empresas que atuavam de forma irregular no município.

O secretário de administração tinha a obrigação, já que se tratava de sua principal atribuição, ao assumir o cargo, ter dado mais atenção ao que era de sua competência, considerando sua ciência de que era o gestor do transporte público do município, motivo pelo qual **acompanho a equipe técnica e Ministério Público de Contas e mantenho a presente irregularidade.**

Finalmente, a equipe técnica sugere que seja encaminhada uma série de determinações à Prefeitura Municipal de Barra de São Francisco, nas pessoas dos atuais Prefeito Municipal, Sr. Enivaldo Euzébio dos Anjos e Secretário Municipal de Interior e Transporte, Sr. Rodrigo Falcão Nogueira, ou outros Responsáveis que vierem a substituí-los, tais como: Instaure, imediatamente, procedimento licitatório para regularizar todas as concessões de transporte público municipal.

Entretanto, é importante que se determine à atual administração de Barra de São Francisco que, embora estejamos passando por um período de pandemia, adote medidas no sentido de, caso ainda não tenha sido totalmente resolvida a situação do transporte público, nesta gestão, dadas as dificuldades com a pandemia, pelo menos deixe encaminhadas providências para facilitar o trabalho da próxima gestão, para a solução definitiva desta questão.

Finalmente, relevante esclarecer que as irregularidades foram mantidas, mas algumas questões serão levadas em conta no momento da aplicação de penalidades:

- Realmente, o Prefeito herdou em 2017, quando iniciou o seu mandato, uma situação de fato já constituída há muito tempo, o que leva a acreditar que havia uma circunstância de normalidade. Este argumento não convalida a irregularidade, mas pode atestar a boa-fé;
- É público e notório que municípios pequenos têm dificuldade em manter uma equipe técnica a altura para trabalhar em processo de licitação que trate de um assunto complexo como é o caso da concessão de transporte coletivo;

- O referido mandatário assumiu a gestão do Executivo Municipal em 2017, ano posterior ao de 2015 e que marcou (e ainda marca) uma crise econômica com ampla repercussão na realidade fiscal do poder público e que praticamente impossibilita a contratação de técnicos pelos municípios em quantidade suficiente à demanda de todas as áreas.
- O artigo 22 da LINDB pontua que os órgãos de controle devem levar em considerações as “dificuldades reais encontradas pelos gestores”
- O fato de ter começado os procedimentos para licitação após o início da auditoria realmente não afasta a irregularidade anterior, pois já existia exigência legal clara anterior, tanto na Lei federal sobre serviços públicos quanto na Lei Orgânica do respectivo Município. Entretanto, revela a disposição dos gestores em corrigir o problema e isso tem sido levado em conta por esta Corte de Contas. Não é excludente, mas serve como atenuante.

Ante todo o exposto, **acompanhando** o opinamento da área técnica e do Ministério Público de Contas, **VOTO** para que seja adotada a deliberação que ora submeto à apreciação deste Colegiado.

DOMINGOS AUGUSTO TAUFNER

Relator

1. ACÓRDÃO TC-1191/2021:

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

1.1. EXTINGUIR SEM JULGAMENTO DE MÉRITO, o processo com relação à **Empresa Viação Morete**, por não ter sido citada para se manifestar nos autos;

1.2. EXTINGUIR SEM JULGAMENTO DE MÉRITO, o processo, com relação ao **Sr. Patric Manhães de Almeida** – Procurador Geral municipal, por não ter sido citado para se manifestar nos autos;

1.3. REJEITAR as razões de justificativas do Sr **Alencar Marim** – Ex prefeito, com relação aos itens: **3.1** – Ausência de qualquer ato de gerenciamento, controle, normatização e fiscalização do serviço público de transporte coletivo municipal de passageiros, bem como dos respectivos contratos, **3.2** – Não acompanhamento, pela administração municipal, do serviço de transporte coletivo municipal, resultando em inadequação do serviço prestado, **3.3** – Não exercício de qualquer ato na fixação, bem como nos reajustamentos, das tarifas praticadas no transporte coletivo municipal de passageiros e **3.4** – Prestação de serviço público irregular, sem licitação e/ou instrumento contratual. Aplicar **MULTA** individual no valor de **R\$ 2.000,00** (dois mil reais);

1.4. REJEITAR as razões de justificativas do Sr **Marcello Vieira de Souza** – ex-Secretário Municipal de Interior e Transporte, com relação aos itens: **3.1** – Ausência de qualquer ato de gerenciamento, controle, normatização e fiscalização do serviço público de transporte coletivo municipal de passageiros, bem como dos respectivos contratos, **3.2** – Não acompanhamento, pela administração municipal, do serviço de transporte coletivo municipal, resultando em inadequação do serviço prestado, **3.3** – Não exercício de qualquer ato na fixação, bem como nos reajustamentos, das tarifas praticadas no transporte coletivo municipal de passageiros e **3.4** – Prestação de serviço público irregular, sem licitação e/ou instrumento contratual. Aplicar **MULTA** individual no valor de **R\$ 2.000,00** (dois mil reais);

1.5. DETERMINAR à Prefeitura Municipal de Barra de São Francisco:

1.5.1. Exijam, das concessionárias, que submetam à municipalidade, para análise e decisão, quaisquer pedidos de fixação, reajuste e revisão tarifárias, nos termos legais;

1.5.2. Observem o disposto no art. 186-A e seguintes do RITCEES, que determinam que todos os editais (e documentos de suporte) relativos às concessões e PPPs devem ser encaminhados ao TCEES, para análise, com antecedência mínima de 90 dias antes da publicação.

1.5.3. Adote medidas no sentido de, caso ainda não esteja totalmente resolvida a questão do transporte público, nesta gestão, dadas as dificuldades com a pandemia, pelo menos deixe encaminhadas providências para facilitar o trabalho da próxima gestão, para a solução definitiva desta questão.

1.6. DAR CIÊNCIA aos interessados do teor desta Decisão;

1.7. ARQUIVAR os autos após os trâmites regimentais.

2. Unânime.

3. Data da Sessão: 15/10/2021 - 48ª Sessão Ordinária da 2ª Câmara.

4. Especificação do quórum:

4.1. Conselheiros: Sérgio Manoel Nader Borges (presidente), Domingos Augusto Taufner (relator) e Luiz Carlos Ciciliotti da Cunha.

5. Ficam os responsáveis obrigados a comprovar perante o Tribunal o recolhimento do débito e/ou da multa aplicada, no prazo de trinta dias, contados a partir da publicação deste Acórdão, nos termos do art. 454, inciso I, do Regimento Interno deste Tribunal. Quando cabível recurso, os prazos para interposição encontram-se previstos no Título VIII do mesmo diploma normativo.

CONSELHEIRO SÉRGIO MANOEL NADER BORGES

Presidente

CONSELHEIRO DOMINGOS AUGUSTO TAUFNER

Relator

CONSELHEIRO LUIZ CARLOS CICILIOTTI DA CUNHA

Fui presente:

PROCURADOR DE CONTAS LUCIANO VIEIRA

Em substituição ao procurador-geral

LUCIRLENE SANTOS RIBAS

Subsecretária das Sessões