



## Acórdão 00300/2026 - Plenário

**Processo:** 03785/2025

**Classificação:** Controle Externo - Fiscalização - Auditoria

**UGs:** CETURB-ES - Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo, SEMOBI - Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura

**Relator:** Sebastião Carlos Ranna de Macedo

**Interessado:** MARCELO CAMPOS ANTUNES, COMPANHIA ESTADUAL DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO ESPIRITO SANTO CETURB/ES, SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA - SEMOBI, SECRETARIA DE ESTADO DE CONTROLE E TRANSPARENCIA - SECONT

**Responsável:** FABIO NEY DAMASCENO, VIACAO ALVORADA LTDA - EM RECUPERACAO JUDICIAL, CORDIAL TRANSPORTES E TURISMO LTDA, EXPRESSA TRANSPORTES LTDA, VIACAO JOANA D'ARC S/A, MINASTUR TRANSPORTE E TURISMO LTDA, VIACAO PRETTI LTDA, VIACAO SAO GABRIEL LTDA, VIACAO SAO ROQUE LTDA, VIACAO SUDESTE LTDA - EM RECUPERACAO JUDICIAL, EXPRESSO ARACRUZ LTDA, MARCOS ROBERTO ZAMBON, WILSON CRAVO JUNIOR, LEO CARLOS CRUZ, VIACAO REAL ITA S.A

**Terceiro interessado:** VIACAO AGUIA BRANCA S A, LIRIO DOS VALES TRANSPORTES E FRETAMENTO LTDA, VIACAO MARILANDIA LTDA, VIACAO PLANETA LTDA

**Procuradores:** OLAVO RENATO BORLANI JUNIOR (OAB: 126321-RJ, OAB: 12295-ES), RUANN HERZOG STOCCO (OAB: 24903-ES, OAB: 234567-MG), SANDRO COGO (OAB: 7430-ES), LAERCIO DUARTE DA COSTA (OAB: 129882-MG), MARCO ANTONIO FURTADO DARDENGO, GABRIEL GOMES OLIVEIRA (OAB: 38298-ES), MARCIO DELL SANTO (OAB: 6625-ES), VICTOR QUEIROZ PASSOS COSTA (OAB: 12506-ES), FABIO NEY DAMASCENO

**CONTROLE EXTERNO - FISCALIZAÇÃO – AUDITORIA -  
SECRETARIA DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA -  
CONTRATOS DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO  
DE TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL RODOVIÁRIO  
DE PASSAGEIROS - DETERMINAÇÃO - RECOMENDAÇÃO - DAR  
CIÊNCIA – AUTORIZAR O ARQUIVAMENTO.**

1. A prestação de serviços públicos por particulares depende, obrigatoriamente, de prévia licitação, nos termos do art. 175 da Constituição Federal, constituindo dever jurídico inafastável do Poder Público.

2. A inércia do ente competente em promover o certame licitatório para delegação dos serviços de transporte coletivo intermunicipal e rodoviário de passageiros configura violação direta às normas constitucionais e legais que regem o regime de concessões e permissões de serviços públicos.

3. A manutenção de serviços delegados sem respaldo em contrato precedido de licitação regular compromete os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, eficiência e da isonomia, além de prejudicar a adequada prestação do serviço à coletividade.

4. A ausência de justificativa plausível para a omissão administrativa evidencia falha na condução da política pública de transporte, caracterizando culpa grave do gestor responsável.

5. Impõe-se a adoção de medidas para a regularização da prestação do serviço, mediante a realização de procedimento licitatório, observando-se o regime jurídico estabelecido pela Lei Federal nº 8.987/1995.

## O RELATOR, EXMO. SR. CONSELHEIRO SEBASTIÃO CARLOS RANNA DE MACEDO:

### 1 RELATÓRIO

Versam os presentes autos sobre auditoria cujo objeto é verificar a regularidade dos contratos de concessão para prestação do serviço de transporte coletivo intermunicipal rodoviário de passageiros, cuja responsabilidade para delegação à terceiros cabe à SEMOBI.

O NDR - Núcleo de Controle Externo de Fiscalização de Prog. de Desestatização Reg. elaborou o **Relatório de Auditoria 00011/2025-5** (doc. 14) no qual, *in fine*, propôs a citação dos responsáveis para apresentarem razões de justificativa **no prazo de 30 dias; determinações** à SEMOBI e à CETURB; **oitiva** das entidades fiscalizadas e determinações e recomendações à SEMOBI e à CETURB, o que foi ratificado na **Decisão SEGEX 00563/2025-6** (doc. 97).

Por meio da **Decisão Segex 563/2025** (doc. 97) foi determinada a citação/notificação dos Responsáveis para apresentação de justificativas e documentos, no prazo de 30 dias improrrogáveis.

Devidamente citados/notificados, os responsáveis apresentaram suas justificativas: Lírio dos Vales Transportes e Fretamento Ltda (doc.197); Minastur Transporte e Turismo Ltda (doc.198) com documentação de apoio (doc. 199 e 200); Cordial Transportes e Turismo Ltda (doc. 201), com documentação de apoio (doc. 202 e 203); Sr. Marcos Roberto Zambon (doc. 211); Sr. Wilson Cravo Júnior (doc. 212); Viação Pretti Ltda (doc. 213); Expressa Transportes Ltda (doc. 213); Viação Joana D'Arc S.A. (doc. 215 e 217); Viação São Roque Ltda (doc. 220) com documentação de apoio (doc. 221 a 224); Expresso Aracruz Ltda (doc. 227) com documentação de apoio (doc. 228 e 229); Viação Alvorada Ltda (doc. 230) com documentação de apoio (doc.231 a 233); Viação Sudeste Ltda (doc. 234) com documentação de apoio (doc. 235 a 238); Sr. Fábio Ney Damasceno (doc. 239 e 247) com

documentação de apoio (doc. 240, 241, 248 e 249); Viação Real Ita S.A. (doc. 242, com documentação de apoio (doc. 243 e 244); Sr. Leo Carlos Cruz (doc. 247) com documentação de apoio (doc. 248 e 249); Viação Planeta Ltda (doc. 250, com documentação de apoio (doc. 251 e 252); Sr. Marcelo Campos Antunes (doc. 257).

Destaca-se que na data de 10/09/2025 o Sr. **Marcelo Campos Antunes** – Diretor Presidente da **CETURB-ES** protocolou nesta Corte (Protocolo nº 15828/2025-2) a **Petição Intercorrente 00406/2025-5** (doc. 206) solicitando **prorrogação** fundamentada por mais 30 dias para apresentar documentação, em atendimento à Decisão SEGEX 00563/2025-6 e Termo de Notificação nº 01082/2025-7 (doc. 114), recebido na data de 18/08/2025 conforme Contrafé (doc. 130) e Certidão 03498/2025-2 (doc. 131), o que foi concedido por meio da Decisão Monocrática 00768/2025 (doc. 210).

Acrescenta-se que a Responsável citada Viação São Gabriel e as notificadas Viação Águia Branca S/A e Viação Marilândia Ltda, não responderam à citação/notificação tempestivamente, em função disso foi declarada a revelia da empresa Viação São Gabriel Ltda, conforme **Despacho 31432/2025** (doc. 260).

Na sequência, os autos foram encaminhados ao NDR para instrução, conforme **Despacho 31506/2025** (doc. 261). Após os autos serem encaminhados ao NDR, a Responsável citada Viação São Gabriel Ltda apresentou resposta e juntou documentos (doc. 262 a 268) em atendimento à **Decisão Segex 563/2025**. Em função disso a revelia da empresa Viação São Gabriel Ltda foi desconsiderada, conforme **Despacho 31561/2025** (doc. 270).

A área técnica elaborou a **Instrução Técnica Conclusiva** (doc. 271), com as seguintes propostas de encaminhamento:

“[...]”

#### **4 PROPOSTAS DE ENCAMINHAMENTO**

Com base no exposto, após as análises realizadas nesta Instrução Técnica Conclusiva, que trata do Processo TC 3785/2025, e diante do preceituado no art. 329, § 6º c/c o artigo 207, *caput*, inciso IV, § 4º, do RITCEES<sup>1</sup>, **propõe-se**:

4.1A manutenção dos achados descritos nos subitens 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 e 2.6 desta ITC, que correspondem, respectivamente, aos subitens 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 e 2.6, do Relatório de Auditoria 11/2025-5, conforme segue:

**4.1.1 A1(Q1) - Ausência de licitação para a delegação/concessão de serviço de transporte coletivo intermunicipal**

**Critérios:** Lei Federal - 8.987/1995, art. 42; Lei Federal - 8.987/1995, art. 43; Constituição estadual - art. 210; Constituição Federal - art. 175; Lei Federal - 8.987/1995, art. 14; Constituição estadual - art. 227.

**Responsáveis:** Fabio Ney Damasceno - Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura em exercício desde 26/3/2019;  
Leo Carlos Cruz - Subsecretário de Mobilidade Urbana em exercício desde 3/4/2020.

**4.1.2 A2(Q1) - Descumprimento do limite de idade da frota operante e utilização de veículos com certificado de equipamento obrigatório vencido**

**Critérios:** Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 95; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 53, §2º; Lei Federal - 8.987/1995, art. 29, I, II e

---

<sup>1</sup> TCEES. **Regimento Interno do Tribunal de Contas do Estado do Espírito Santo**. Disponível em:

<https://acessoidentificado.tcees.tc.br/Publica/VisualizadorDocumento/LerPdf?idDocumento=4271084&key=d6f7b7a2e3b042404baa8a1bcfa363a7fe6485f85eb5b00b4d1143abd5f24e80f4509f84596f7d58d592d4da556e95c20ebfebfb149c8db14b03539b4d8a5a62>. Acesso em 29 out. 2024.

**Art. 329.** A apreciação e o julgamento dos processos sob a jurisdição do Tribunal observarão as normas relativas aos ritos especiais previstos neste Regimento e o disposto no ato normativo próprio a que se refere o § 1º do art. 60 deste Regimento.

[...]

**§ 6º** Os demais processos de fiscalização serão apreciados nos termos do art. 207 deste Regimento.

**Art. 207.** Ao apreciar processo relativo à fiscalização, o Relator ou o Tribunal:

[...]

**IV** - determinará a adoção de providências corretivas por parte do responsável ou de quem lhe haja sucedido, no prazo de até trinta dias, quando verificadas tão somente falhas de natureza formal ou outras impropriedades que não ensejem a aplicação de multa ou que não configurem indícios de débito, decidindo pelo arquivamento ou apensamento do processo às respectivas contas, sem prejuízo das demais providências;

[...]

**§ 4º** Não elidido o fundamento da impugnação, o Tribunal aplicará ao responsável, no próprio processo de fiscalização, as sanções previstas no art. 389, incisos II e III, deste Regimento.

VII; Lei Federal - 9.503/1997, art. 105, II; Resolução - Conselho Nacional de Trânsito 938/2022, art. 5º.

**Responsáveis:** Viação Alvorada Ltda;

Cordial Transportes e Turismo Ltda;

Expressa Transportes Ltda;

Viação Joana D'arc S/A;

Minastur Transporte e Turismo Ltda;

Viação Pretti Ltda;

Viação Real Ita S/A;

Viação São Gabriel Ltda;

Viação São Roque Ltda;

Viação Sudeste Ltda;

Expresso Aracruz Ltda;

Marcos Roberto Zambon - Gerente de Vistorias e de Engenharia da Ceturb/ES em exercício desde 1º/7/2017;

Wilson Cravo Junior - Gerente de Transporte Rodoviário e Serviços Autorizados em exercício desde 20/5/2024.

#### **4.1.3 A3(Q2) - Deficiência na informação ao usuário sobre a existência do canal de reclamações**

**Critério:** Lei Federal - 8.987/1995, art. 3º.

#### **4.1.4 A4(Q2) - Descumprimento do Princípio da Duração Razoável do Processo**

**Critérios:** Lei Complementar Estadual - 877/2017, art. 13, I e V; Lei Federal - 8.987/1995, art. 29, I e VI; Constituição Federal - art. 5º, LXXVIII.

#### **4.1.5 A5(Q3) - Serviço inadequado**

**Critérios:** Boa prática - Portaria ANTT 7/2024; Lei Federal - 8.987/1995, art. 6º; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 52; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 53; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 51, III; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 58.

#### **4.1.6 A6(Q4) - Deficiência no controle da Taxa de Gerenciamento de Operação do Sistema**

**Critério:** Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992 art. 11, § único.

**4.2** Diante do preceituado no art. 319, §1º, inciso IV<sup>2</sup>, da Res. TC 261/2013 conclui-se opinando por:

- 4.2.1 rejeitar as razões de justificativas** apresentadas pelo Sr. Fabio Ney Damasceno - Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura em exercício desde 26/3/2019, **condenando-o ao pagamento da multa individual** prevista no artigo 135, inciso II, da LCE 621/2012, conforme fundamentação contida no subitem 2.1 desta ITC;
- 4.2.2 rejeitar as razões de justificativas** apresentadas pelo Sr. Leo Carlos Cruz - Subsecretário de Mobilidade Urbana em exercício desde 3/4/2020, **condenando-o ao pagamento da multa individual** prevista no artigo 135, inciso II, da LCE 621/2012, conforme fundamentação contida no subitem 2.1 desta ITC;
- 4.2.3 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação Alvorada Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.4 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Cordial Transportes e Turismo Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.5 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Expressa Transportes Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.6 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação Joana D'arc S/A, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.7 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Minastur Transporte e Turismo Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.8 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação Pretti Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.9 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação Real Ita S/A, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;

---

<sup>2</sup> Art. 319. Na fase final da instrução dos processos, constitui formalidade essencial, além do exame da unidade competente, a elaboração da instrução técnica conclusiva.

§1º A instrução técnica conclusiva conterà, necessariamente:

[...]

IV - a conclusão, com a proposta de encaminhamento.

- 4.2.10 **acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação São Gabriel Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
  - 4.2.11 **acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação São Roque Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
  - 4.2.12 **acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação Sudeste Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
  - 4.2.13 **acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Expresso Aracruz Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
  - 4.2.14 **acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pelo Sr. Marcos Roberto Zambon - Gerente de Vitorias e de Engenharia da Ceturb/ES em exercício desde 1º/7/2017, para **deixar de condená-lo a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
  - 4.2.15 **acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pelo Sr. Wilson Cravo Junior - Gerente de Transporte Rodoviário e Serviços Autorizados em exercício desde 20/5/2024, para **deixar de condená-lo a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.3 Sugere-se, ainda, na forma dos artigos 1º, inciso XVI, e 111, da Lei Complementar Estadual 621/2012 (LOTCEES) c/c os artigos 300, § 3º e 329, § 7º da Resolução TC 261/2013 (RITCEES)<sup>3</sup>:

**4.3.1 a EXPEDIÇÃO DE DETERMINAÇÃO** à Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura – Semobi, na pessoa do Sr. Secretário, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, a fim de que:

---

3 Art. 300. Determinada pelo Relator a abertura do contraditório ou a realização de diligência, o processo será remetido à secretaria do colegiado para que expeça os atos processuais relativos à citação, à notificação e à comunicação de diligência, e efetive o controle de prazo.

(...)

**§ 3º Na fase de chamamento ao processo não caberá expedição de recomendação ou de determinação previstas no § 7º do artigo 329 deste Regimento Interno.** (Destacou-se)

(..)

Art. 329. A apreciação e julgamento dos processos sob a jurisdição do Tribunal observarão as normas relativas aos ritos especiais previstos neste Regimento.

(...)

**§ 7º Em todas as hipóteses, o Tribunal poderá expedir recomendações, com o objetivo de contribuir para as boas práticas administrativas dos órgãos e entidades jurisdicionados, bem como determinações para o exato cumprimento da lei, sem prejuízo de outras providências cabíveis.** (Destacou-se)

**4.3.1.1** no prazo de até 60 dias, apresente: **(a)** planejamento com detalhamento de ações, responsáveis e prazos fixados para conclusão do processo de contratação dos “estudos técnicos que contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do SITRIP” e; **(b)** cronograma e prazo final a ser imposto para execução do objeto “estudos técnicos que contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do SITRIP”;

**4.3.1.2** em prazo a ser fixado por esta Corte de Contas, publique o edital de licitação para concessão das linhas do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), atentando para o cumprimento no art. 186-B do RITCEES quanto à obrigação de remessa da cópia integral do processo licitatório ao TCEES, com documentos já consolidados com os resultados das audiências ou consultas públicas, e planilhas eletrônicas desenvolvidas para avaliação econômico-financeira do empreendimento, no prazo mínimo de 90 dias antes da publicação do edital, para análise concomitante.

**4.3.2** a **EXPEDIÇÃO DE DETERMINAÇÃO** à Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo – Ceturb/ES, na pessoa do Sr. Diretor Presidente, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, a fim de que:

**4.3.2.1** no prazo de até 120 dias, adote ações no sentido de **(a)** instaurar processos disciplinares, **(b)** aplicar as penalidades, seguindo o rito estabelecido em norma às empresas que permanecerem irregulares e **(c)** exigir o cumprimento do Regulamento do Sitrip e do Código de Trânsito Brasileiro, especialmente em relação ao limite de idade e à validade dos certificados de equipamentos obrigatórios de toda a frota operante;

**4.3.2.2** no prazo de até 120 dias, apresente: **(a)** a descrição do processo de trabalho de recepção e análise da documentação da frota declarada pelas operadoras, inclusive laudos de vistoria apresentados, indicando o critério para seleção de veículos para vistoria pela Ceturb (prevista no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip) e; **(b)** o prazo para implantação do referido processo de trabalho.

**4.3.3** a **EXPEDIÇÃO DE RECOMENDAÇÃO** à Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura – Semobi, na pessoa do Sr. Secretário, a fim de que:

**4.3.3.1** no prazo de 90 dias, adote ações proativas no sentido de apresentar manifestação conclusiva quanto à aprovação ou não da proposta de revisão do Regulamento do Sitrip, indicando quais pontos encontram-se defasados e desatualizados, possibilitando que a Ceturb/ES avalie eventuais ajustes necessários na busca por soluções e na melhoria da regulamentação dos serviços prestados;

**4.3.3.2** inclua no escopo dos estudos de modelagem para delegação do serviço de transporte intermunicipal rodoviário coletivo de passageiros a definição do nível de

serviço, de Indicadores de Qualidade (tendo como referência a Portaria ANTT 7/2024), das respectivas metas e da forma de incentivo contratual ao seu cumprimento.

**4.3.4 a EXPEDIÇÃO DE RECOMENDAÇÃO** à Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo – Ceturb/ES, na pessoa do Sr. Diretor Presidente, a fim de que:

**4.3.4.1** adote ações no sentido de **(a)** avaliar a necessidade de atualização do Regulamento do Sitrip ou a criação de normas complementares, com o objetivo de melhorar a regulação dos serviços prestados, e, especificamente no que se refere à periodicidade das inspeções e vistorias, adotar os mesmos critérios previstos no art. 2º da Norma Complementar 1/2020 da Ceturb/ES; e **(b)** garantir que as tarifas cobradas dos usuários sejam proporcionais à qualidade do serviço prestado, para cada uma das operadoras;

**4.3.4.2** adote ações no sentido de **(a)** padronizar o modelo e o local de instalações dos informativos sobre a existência de canal de reclamações disponibilizado pela Ceturb/ES aos usuários, **(b)** exigir, no Regulamento do Sitrip ou em norma complementar, a instalação do informativo no interior dos veículos utilizados na prestação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal e **(c)** avaliar a possibilidade de, além dos canais de reclamações já disponibilizados, incluir o uso de aplicativos de mensagens, que possuem ampla utilização pela população e oferecem facilidade no acesso e diversos recursos para os administradores;

**4.3.4.3** defina o procedimento para análise da frota declarada pelas operadoras com a obrigatoriedade de vistoria da Ceturb (prevista no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip), baseado em risco, para todos os veículos de idade acima de 8 anos;

**4.3.4.4** adote ações no sentido de **(a)** instaurar procedimento, com periodicidade mínima anual, para o controle dos valores recebidos por meio da Taxa de Gerenciamento de Operação do Sistema, com base nas informações dos balanços e dos demais elementos contábeis, encaminhados pelas operadoras do sistema e **(b)** avaliar a possibilidade de requisitar informações à Sefaz/ES, por meio de processos administrativos regularmente instaurados, com o objetivo de avaliar a eventual prática de infração cometida pelas operadoras na declaração mensal dos valores arrecadados no Sitrip e repassados à Ceturb/ES.

**4.4** Sugere-se, finalmente, que seja dada ciência, aos citados e notificados, bem como ao Controle Interno do Estado do Espírito Santo - Secretaria de Controle e Transparência – Secont, na pessoa do Sr. Secretário, do teor da decisão final a ser proferida.

[...].”

Na sequência, o Ministério Público de Contas por meio do **Parecer 00864/2026** (doc. 273) anuiu às propostas de encaminhamento da área técnica e complementou conforme abaixo:

“[...]

Ainda, em complementação à Instrução Técnica Conclusiva 06584/2025-9 (evento 271), o MPC pugna o seguinte:

6.1 EXPEDIÇÃO DE DETERMINAÇÃO à Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura – SEMOBI, a fim de que:

6.1.1 institua mecanismos permanentes de consulta pública e participação dos usuários, por meio de conselhos consultivos e audiências periódicas, conforme previsto na LC nº 876/2017;

6.1.2 inclua nos futuros contratos de concessão metas obrigatórias de inovação tecnológica e sustentabilidade, como bilhetagem eletrônica integrada, veículos acessíveis e redução de emissões poluentes.

6.2 EXPEDIÇÃO DE DETERMINAÇÃO à Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo – CETURB/ES, a fim de que:

6.2.1 realize inspeções extraordinárias em toda a frota com mais de 10 anos de uso, até a implementação do novo modelo de concessão, para mitigar riscos à segurança dos usuários;

6.2.2 contrate Auditoria externa independente para verificar a conformidade contábil das concessionárias e a correta aplicação da Tarifa de Gerenciamento de Operação do Sistema;

6.2.3 implemente programa de capacitação contínua para agentes de fiscalização e servidores responsáveis pela análise econômico-financeira das operadoras.

[...].”

**É o Relatório.**

## **2 FUNDAMENTAÇÃO**

**Ratifico integralmente** o posicionamento da área técnica e do Ministério Público Especial de Contas, para **tomar como razão de decidir a fundamentação exarada na Instrução Técnica Conclusiva 06584/2025** (doc. 271) e no **Parecer MPC 00864/2026** (doc. 273), abaixo transcritos:

**- Instrução Técnica Conclusiva** (doc. 271):

“[...]

**2 DA ANÁLISE DAS IRREGULARIDADES APONTADAS NO RELATÓRIO DE AUDITORIA 11/2025****2.1 Ausência de licitação para a delegação/concessão de serviço de transporte coletivo intermunicipal**

**Critérios:** Lei Federal - 8.987/1995, art. 42; Lei Federal - 8.987/1995, art. 43; Constituição estadual - art. 210; Constituição Federal - art. 175; Lei Federal - 8.987/1995, art. 14; Constituição estadual - art. 227.

**Responsáveis**

<b>Responsável</b>	FABIO NEY DAMASCENO
<b>CPF</b>	***.10*.78-**
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Cargo</b>	Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura 26/03/2019 - em atividade.
<b>Conduta</b>	Deixar de implementar, sem justificativa plausível, os meios para promover a licitação para delegação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros, descumprindo o art. 175 da CRFB e os arts. 210 e 227 da Constituição do Estado do Espírito Santo e a Lei Federal 8.987/1995, incorrendo em culpa grave.
<b>Nexo de causalidade</b>	O Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura, responsável pela governança das contratações e pela implementação de processos e estruturas, inclusive de gestão de riscos e controles internos (art. 11, parágrafo único, Lei Federal 14.133/2021) da Semobi, Secretaria de Estado competente para promover a delegação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros (at. 10 da Lei Complementar Estadual 876/2017), ao não implementar os meios para promover a licitação, dá causa a permanência em execução de contratos cuja prorrogação não encontra respaldo na legislação e, inclusive, foram declarados nulos pelo Poder Judiciário Estadual.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	É razoável afirmar que era exigível do responsável conduta diversa daquela que ele adotou, consideradas as circunstâncias que o cercavam, pois deveria o responsável, diante do prazo para realização da licitação fixado pelo Poder Judiciário Estadual em 120 dias, em decisão datada de 1º/2/2023, priorizar a implementação dos meios para promover a licitação para delegação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros.
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Responsável</b>	LEO CARLOS CRUZ
<b>CPF</b>	***.96*.57-**
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Cargo</b>	Subsecretário de Mobilidade Urbana 03/04/2020 - em atividade.
<b>Conduta</b>	Deixar de implementar, sem justificativa plausível, os meios para promover a licitação para delegação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros, descumprindo o art. 175 da CRFB e os arts. 210 e 227 da Constituição do Estado do Espírito Santo e a Lei Federal 8.987/1995, incorrendo em culpa grave.
<b>Nexo de causalidade</b>	O Subsecretário de Estado de Mobilidade Urbana, que compõe a direção superior na estrutura organizacional da Semobi, nos termos do art. 4º, inciso I, alínea e do Decreto Regulamentar 5.912/2024 (dezembro de 2024), também é responsável pela governança das contratações (art. 11, parágrafo único, Lei Federal 14.133/2021) sobretudo aquela destinada à delegação de serviço de transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros e ao não implementar os meios para promover a licitação, dá causa a permanência em execução de contratos cuja prorrogação não encontra respaldo na legislação e, inclusive, foram declarados nulos pelo Poder Judiciário Estadual.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	É razoável afirmar que era exigível do responsável conduta diversa daquela que ele adotou, consideradas as circunstâncias que o cercavam, pois deveria o responsável, diante do prazo para realização da licitação fixado pelo Poder Judiciário Estadual em 120 dias, em decisão datada de 1º/2/2023 e, sobretudo, após a inclusão da Subsecretaria no nível de direção superior da estrutura organizacional da Semobi, priorizar a implementação dos meios para promover a licitação para delegação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros.
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

## Situação Encontrada

O Relatório de Auditoria 11/2025 apresentou o seguinte:

A Constituição Federal imprime a obrigatoriedade da licitação para concessão da prestação de serviços públicos. Em seus termos:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Igualmente faz a Constituição do Estado do Espírito Santo. Em seus termos:

Art. 227 O transporte coletivo de passageiros é serviço público essencial, obrigação do Poder Público, responsável por seu planejamento, gerenciamento e sua operação, diretamente ou mediante concessão ou permissão, sempre através de licitação.

Após análise da documentação encaminhada pelos entes fiscalizados, constatou-se que o serviço de transporte intermunicipal rodoviário concessionado, cuja competência para delegar a terceiros é atribuída à Semobi, é executado atualmente por meio de delegações não originárias de licitação.

Os termos dos contratos de concessão para prestação do serviço de transporte intermunicipal rodoviário concessionado, suas alterações e indicação dos respectivos processos administrativos, foram solicitados às unidades gestoras fiscalizadas.

Em resposta (Anexo 3333/2025-5), a Ceturb apresentou documentação por meio de *drive* na nuvem e listou<sup>4</sup> as informações conforme resumido no Quadro a seguir.

Quadro 1 – Relação dos contratos de concessão para prestação do serviço de transporte coletivo intermunicipal rodoviário concessionado de passageiros.

---

<sup>4</sup> A Ceturb não listou as informações sobre o contrato em execução referente à empresa Expresso Aracruz.

Empresa Operadora	Contrato	Processo DER/ES	Localização dos documentos no drive disponibilizado
Viação Real Ita Ltda	5/2000	15968367/99	Pasta 1 - pgs. 5-35
Viação Águia Branca	Não informado	Não informado	Pasta 1 - pgs. 36-79
Viação Pretti Ltda	1/2004	19225733/00	Pasta 1 - pgs. 80-115
Viação Sudeste	2/2007	17552907/00	Pasta 1 - pgs. 116-187
Viação Planeta Ltda	Não informado	Não informado	Pasta 2 - pgs. 4-20
Viação Alvorada Ltda	Não informado	Não informado	Pasta 2 - pgs. 21-39
Viação São Gabriel Ltda	5/2005	17614279/00	Pasta 2 - pgs. 40-62
Lírio dos Vales Transporte e Fretamento Ltda	2/2005	16143663/99	Pasta 2 - pgs. 63/84
Viação São Roque Ltda	3/2000	14842157/98	Pasta 2 - pgs. 85/116
Minastur Transporte e Turismo Ltda	1/1999	15662390/99	Pasta 2 - pgs. 117/164
Viação Joana D'Arc S/A	4/2000	16448049/99	Pasta 3 - pgs. 6/17
Expressa Transportes Ltda	6/2000	16098919/99	Pasta 3 - pgs. 18/53
Cordial Transportes e Turismo Ltda	Não informado	Não informado	Pasta 3 - pgs. 144/157
Viação Marilândia Ltda	Não informado	Não informado	Pasta 3 - pgs. 254/261

Fonte: Elaborado pelos autores, com base nas informações prestadas pela Ceturb/ES.

Em exame documental, observou-se que **os termos contratuais** indicados (Anexos 3350/2025 a 3363/2025) **apresentam como fundamentação para seus respectivos prazos de vigência o art. 52 da Lei Estadual 5.720/1998**, que trata da manutenção e prorrogação das concessões em execução em agosto de 1998.

Lei Estadual 5.720/1998

Art. 24. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

[...]

§ 3º O prazo do contrato de concessão não poderá ser superior a 25 (vinte e cinco) anos, podendo ser prorrogado por igual período, desde que previamente estabelecidas no edital de licitação às exigências a serem cumpridas pela concessionária para a prorrogação do contrato.

§ 4º O prazo da concessão deve atender, em cada caso, ao interesse público e as necessidades ditadas pelo valor do investimento, de modo a assegurar a modicidade das tarifas.

[...]

Art. 52. O Estado, visando garantir a qualidade do atendimento aos usuários e o princípio da atualidade, com a necessária amortização dos investimentos realizados, **manterá ou prorrogará, pelo prazo de quinze (15) anos, a contar da data da publicação desta Lei, as atuais concessões, permissões e autorizações para a exploração dos serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal e intermunicipal urbano de passageiros, que estejam sendo praticados pelas empresas transportadoras.**

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, também, aos **serviços acessórios ao principal, compreendendo as alterações operacionais de linha, a implantação de seções, os desdobramentos**, os tráfegos mútuos e os serviços complementares que estejam executados nas respectivas linhas.

§ 2º O órgão público ou entidade competente, na qualidade de Poder Concedente, Permitente ou Autorizador, providenciará no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data do requerimento das empresas transportadoras concessionárias, permissionárias e autorizatárias interessadas, as assinaturas dos respectivos termos aditivos e/ou **instrumentos contratuais próprios, pelo prazo de 15 (quinze) anos**, para a formalização e **cumprimento do disposto no "caput" e § 1º deste artigo**, publicando os seus extratos no Diário Oficial do Estado às expensas de tais empresas.

[g.n]

Os documentos apresentados, portanto, evidenciam, no mínimo, que os contratos declarados pela Ceturb como "em execução" atualmente não foram objeto de licitação por meio de concorrência pública após vigência da Lei Estadual 5.720/1998.

A Semobi, em resposta à requisição de informações, classificou os contratos como precários e indicou processo judicial (Processo TJES 0018723-94.2003.8.08.0024) em que há sentença fixando prazo para realização da licitação.

A sentença proferida em 28/5/2012 naquele processo judicial declarou incidentalmente a inconstitucionalidade do artigo 52 da Lei Estadual 5.720/1998 e a nulidade das concessões para prestação do serviço de transporte coletivo intermunicipal rodoviário de passageiros **por terem sido outorgadas e prorrogadas sem prévia licitação.**

Processo TJES 0018723-94.2003.8.08.0024

SENTENÇA

*Vistos etc.*

[...]

## 2. INCONSTITUCIONALIDADE DO ARTIGO 52 DA LEI Nº 5.720/98

O autor popular pretende a declaração de nulidade dos atos administrativos de outorga ou prorrogação das concessões e permissões de serviços intermunicipais de transporte coletivo de passageiros, realizadas sem prévia licitação.

Argumentou que os referidos atos se basearam em dispositivo legal inconstitucional (artigo 52 da Lei Estadual nº 5.720/98).

Pois bem.

É cabível “a declaração incidental de inconstitucionalidade de quaisquer leis ou atos normativos do Poder Público, desde que a controvérsia constitucional não figure como pedido, mas sim como causa de pedir, fundamento ou simples questão prejudicial, indispensável à resolução do litígio principal em torno da tutela do interesse público.”[4]

No caso, como a prorrogação das concessões realizou-se sem prévia licitação, com base no dispositivo da Lei Estadual reputado inconstitucional, a decisão acerca da validade (ou não) dos atos administrativos impugnados pressupõe a análise da constitucionalidade do dispositivo legal em referência.

O exame da compatibilidade do referido dispositivo legal com a Constituição Federal é antecedente lógico para a solução a ser dada ao pedido formulado pelo autor e serve tão somente como fundamento da decisão acerca do pedido principal.

Passo, pois, à análise da alegada inconstitucionalidade.

[...]

Assim, com base no dispositivo da Lei Estadual em referência, o DER-ES (autoridade então competente, conforme artigo 15 da Lei Estadual nº 3220/78, atualmente sucedido pelo DERTES[7]) prorrogou as concessões então vigentes, **repita-se, todas outorgadas sem prévia licitação.**

Frise-se que, tanto a edição da Lei Estadual nº 5.720/98, quanto as prorrogações em referência, ocorreram em 1998, ou seja, sob a égide da Constituição Federal de 1988, da Constituição do Estado do Espírito Santo e da Lei Federal nº 8.987/95.

Nesse contexto, considerando que não foi observada a exigência relativa à realização de prévia licitação, resta patente que o artigo 52, da Lei Estadual nº 5.720/98 viola o artigo 175 da Constituição Federal e o artigo 210 da Constituição do Estado do Espírito Santo, sendo, portanto, inconstitucional.

[...]

Ante o exposto, ACOLHO a questão prejudicial, para declarar incidentalmente a inconstitucionalidade do artigo 52 da Lei Estadual nº 5720/98, porquanto viola o disposto no artigo 175 da Carta Magna e no artigo 210 da Constituição do Estado do Espírito Santo, além de contrariar o disposto na Lei Federal nº 8.987/95.

[...]

### 3. MÉRITO

No mérito, o autor pretende ver decretada a extinção, por nulidade, das concessões e permissões de serviço de transporte coletivo intermunicipal de passageiros, porquanto outorgadas e prorrogadas sem a realização de prévia licitação, com o retorno ao DERTES de todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos, bem como com a imediata assunção do serviço pelo DERTES.

**Conforme antes registrado, a outorga e a prorrogação das concessões em referência se efetivaram sem prévia licitação, sendo, portanto, inconstitucionais.**

Embora o DER-ES, ora sucedido pelo DERTES, tenha disposto de tempo suficiente para adequar as referidas concessões à Constituição Federal de 1988, promovendo licitações, a fim de delegar o referido serviço público aos licitantes vencedores, não o fez espontaneamente.

Necessária se faz, portanto, a intervenção judicial no presente caso.

Ocorre que, não obstante a nulidade das concessões em vigor, não se afigura possível suspender, de imediato, os contratos em curso, a fim de realizar as licitações e contratar os licitantes vencedores.

Por se tratar de serviço essencial, a paralisação da prestação dos serviços em questão, durante o período de tempo necessário para realizar a licitação e contratar os licitantes vencedores, por certo, ocasionará prejuízos de grandes proporções à coletividade, especialmente àqueles que utilizam o transporte público intermunicipal de passageiros.

Assim, considerando a necessidade de adequar a situação ao disposto nas Constituições Federal e Estadual e na Lei Federal 8.987/95, e, ao mesmo tempo, garantir a prestação dos serviços de transporte coletivo intermunicipal à população, entendo necessária e razoável a fixação de prazo para cumprimento da presente decisão.

Por outro lado, embora se trate de nulidade absoluta, que acompanha as concessões desde a origem, como os serviços de transporte foram efetivamente prestados, não prospera o pedido de pagamento de perdas e danos ao DERTES.

[...]

#### 5. DISPOSITIVO

[...]

JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE o pedido, para DECLARAR A NULIDADE de todos os termos de permissões ou concessões, contratos, convênios e assemelhados firmados pelo DER-ES, sucedido pelo DERTES, que tenham por objeto a prestação de serviço de transporte público intermunicipal, independentemente da nomenclatura adotada, firmados sem a observância de prévia licitação pública, salvo para os casos excepcionais previstos na Lei 8.666/93, vedando-se a adoção de semelhante prática no futuro, sob pena de configuração de crime e ato de improbidade.

CONCEDO o prazo de 12 (doze) meses, a partir da intimação desta, para o DERTES deflagrar licitação pública, visando à outorga de concessão de serviço público de transporte público intermunicipal, executá-la e, posteriormente, firmar os contratos de adesão, na forma do art. 8.987/95.

[...]

DECLARAR A NULIDADE de todos os termos de permissões ou concessões, contratos, convênios e assemelhados firmados pelo DER-ES, sucedido pelo DERTES, que tenham por objeto a prestação de serviço de transporte público intermunicipal, independentemente da nomenclatura adotada, firmados sem a observância de prévia licitação pública, salvo para os casos excepcionais previstos na Lei 8.666/93, vedando-se a adoção de semelhante prática no futuro, sob pena de configuração de crime e ato de improbidade.

[...]

[g.n.]

Em 16/8/2012 o TJES decidiu sobre embargos de declaração, mantendo a sentença proferida.

Processo TJES 0018723-94.2003.8.08.0024

## **DECISÃO**

[...]

Contrarrazões do Requerente/Embargado pelo desprovimento dos recursos, com a aplicação de multa aos embargos considerados protelatórios.

É o relatório. DECIDO.

[...]

2. OMISSÃO QUANTO À APLICABILIDADE, AO CASO DOS AUTOS, DO ARTIGO 58 DA LEI FEDERAL 11.445/2007, QUE ACRESCENTOU O § 3º AO ARTIGO 42, DA LEI 8987/95.

Não prospera a alegação de omissão. A sentença manifestou-se expressamente quanto à aplicabilidade do artigo 42, caput e § 1º e do artigo 43, ambos da Lei 8987/95, senão vejamos:

“No que tange às concessões de serviços públicos outorgadas antes do início da vigência da lei 8.987/95, os artigos 42 e 43 do referido diploma legal, em sua redação original, vigente à época da prorrogação das concessões em exame, previam que:

Art. 42. As concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, observado o disposto no art. 43 desta Lei.

§ 1º Vencido o prazo da concessão, o poder concedente procederá a sua licitação, nos termos desta Lei.

§ 2º As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão a outorga das concessões que as substituirão, prazo esse que não será inferior a 24 (vinte e quatro) meses.

Art. 43. Ficam extintas todas as concessões de serviços públicos outorgadas sem licitação na vigência da Constituição de 1988.

No caso, algumas concessões de serviços de transporte coletivo intermunicipal de passageiros foram outorgadas antes da vigência da CF de 1988, enquanto outras foram outorgadas sob a égide na nova ordem constitucional.

Conforme se extrai dos autos, todas as concessões foram outorgadas sem prévia licitação, e, posteriormente prorrogadas, também sem a realização de licitação.

O § 3º do artigo 42, da Lei 8.987/1995, que prevê novo prazo máximo de validade (31.12.2010) para as concessões precárias previstas no § 2º do mesmo dispositivo legal, desde que atendidas três condições cumulativas legais, é inaplicável ao caso em apreço, seja porque foi incluído pela Lei nº 11.445, de 2007, sendo, portanto, posterior às prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos de transportes em referência (que ocorreram em 1998 e 1999), seja porque não estão preenchidas as condições cumulativas previstas nos incisos do aludido § 3º.

Ademais, conforme registrado na sentença, os termos aditivos que prorrogaram as concessões e permissões em exame, por violarem a Constituição Federal e a Lei 8.987/95, são nulos, incapazes, portanto, de assegurar às Requeridas o direito à indenização pretendida.

Nesse contexto, não prospera a alegada omissão.

[...]

#### 9. OMISSÃO QUANTO AO DISPOSITIVO DA LEI 8987/95 A QUE SENTENÇA QUIS FAZER MENÇÃO.

De fato, ao fixar um prazo para o DERTES deflagrar o procedimento licitatório, visando à outorga de concessão de serviço público de transporte público intermunicipal, o dispositivo da sentença omitiu a indicação dos dispositivos da Lei 8987/95 aplicáveis ao caso.

Assim, merece ser sanado o vício para integrar a decisão, no sentido de fazer constar do referido trecho do dispositivo da sentença a referência aos artigos 14 e seguintes da Lei 8987/95.

#### CONCLUSÃO

Em face do exposto, DOU PARCIAL PROVIMENTO aos embargos de declaração opostos por Viação Mutum Preto Ltda; Viação Águia Branca S/A; Viação Sudeste Ltda; Viação Planeta Ltda; Cordial Transporte e Turismo Ltda; Viação Joana D' Arc Ltda; Expressa Transportes e Turismo Ltda e Viação Pretti Ltda, para sanar os vícios apontados, para integrar o dispositivo da sentença, fazendo constar os seguintes pontos:

“CONCEDO em parte a antecipação de tutela pleiteada, para fixar o prazo de 12 (doze) meses, a contar da intimação desta, para o DERTES deflagrar licitação pública, visando à outorga de concessão de serviço público de transporte público intermunicipal, executá-la e, posteriormente, firmar os contratos de adesão, na forma dos artigos 14 e seguintes da Lei 8.987/95.”

“JULGO IMPROCEDENTE o pedido de indenização por perdas e danos ao DERTES.

NEGO PROVIMENTO aos embargos de declaração opostos por Viação Real Ita Ltda.

Intimem-se

Vitória/ES, 16 de agosto de 2012.

[...]

A sentença, portanto, corrobora o entendimento da equipe de auditoria que as concessões em execução foram outorgadas sem prévia licitação.

A Ceturb apresentou documentação (via *drive*) com termos de contratos vigentes anteriores às prorrogações ocorridas com base na Lei Estadual 5.720/1998<sup>5</sup>.

Por exemplo<sup>6</sup>, em setembro de 1998, a operadora Viação Águia Branca SA apresentou documentação com 66 contratos de concessão para prorrogação (Anexo 03364/2025-1, fls. 1-5). Em seus termos:

<sup>5</sup> Pasta digital disponibilizada com o título “CONTRATOS CONCESSÃO - PASTAS ORIGEM DAS LINHAS”.

<sup>6</sup> A quantidade de documentos foi limitação imposta à execução do exame para obter a quantidade de contratos em execução não originários de licitação.

**VIAÇÃO ÁGUIA BRANCA S/A**, pessoa jurídica de direito privado, sediada à margem da rodovia BR 262, Km 05, Campo Grande, Cariacica(ES), inscrita no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda sob o nº 27.486.182/0001-09 e registrada nesse Departamento sob os nºs. 1-001 e 2-001, nas modalidades regular, de fretamento e/ou turismo, por seus Diretores “in fine” firmados, com finca no que dispõem o artigo 52 e seus §§ 1º, 2º, 3º e 4º da Lei nº 5720, de 17/08/98, publicada no Diário Oficial do Estado do Espírito Santo de 18/08/98, **vem, respeitosamente, ratificar a manifestação do seu interesse nas assinaturas dos respectivos termos aditivos e/ou instrumentos contratuais próprios, contida nos autos do processo administrativo nº 14210770/98-DER/ES, para a prorrogação ou manutenção, pelo prazo de quinze(15) anos, contado a partir da data da publicação da mencionada Lei nº 5720/98, das atuais concessões, permissões e autorizações para a exploração dos serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros, dos quais é delegatária, juntando, para tanto, os documentos que se seguem e que ficam fazendo parte integrante desta:**

- I- ANEXO I, no qual constam relacionadas as 66(sessenta e seis) concessões de serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo de passageiros, em linhas das quais a requerente é concessionária, bem como os respectivos serviços acessórios das mesmas(docs. anexos nºs. 01 a 09);
- II- cópia autenticada dos sessenta e seis(66) contratos de concessão, com as comprovações de publicações dos seus extratos no Diário Oficial do Estado do Espírito Santo, firmados entre a requerente e o Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo-DETRAN/ES, alusivos aos serviços praticados nas linhas a que se refere o item I, retro(docs. anexos nºs. 10 a 405);
- III- documentos a que se alude o § 4º do artigo 52 da Lei nº 5720/98, mencionada inicialmente(docs. anexos nºs. 406 a 475).

Ao examinar, por exemplo, o contrato de concessão da linha de ônibus executivo de Vitória à Colatina (Anexo 03364/2025-1, fl. 7-12), observa-se que o ajuste é fundamentado no Decreto Estadual 84-N/1970.

1 — PARTES:

O DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO — DETRAN-ES, representado por **seu DIRETOR GERAL** tendo em vista o que consta do processo **12.398/76, de 27/10/1976** autorizado pela RESOLUÇÃO Nº **008/81, de 14/01/1981** do Conselho de Administração e **VIAÇÃO ÁGUIA BRANCA S/A** empresa de transporte coletivo de passageiros com sede à **Rodovia BR. 262, Km 5, Campo Grande, Cariacica (ES)** inscrita no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda sob nº **27486182/0001-09** registrado no Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Espírito Santo DETRAN-ES sob o nº **01 (ZERO HUM)**, aqui representada por **seus representantes legalmente habilitados** doravante denominada "CONCESSIONÁRIA", acordam em firmar o presente CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, na forma do Decreto Estadual nº 084-N de 18 de setembro de 1970 e seus atos complementares.

[...]

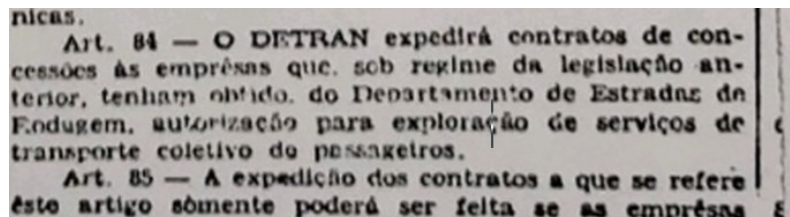
9 — PRAZO DE VIGÊNCIA:

O prazo de vigência da presente concessão é de 10 (dez) anos, na conformidade do Art. 22 e seus parágrafos do Decreto nº 84-N de 18.09.1970.

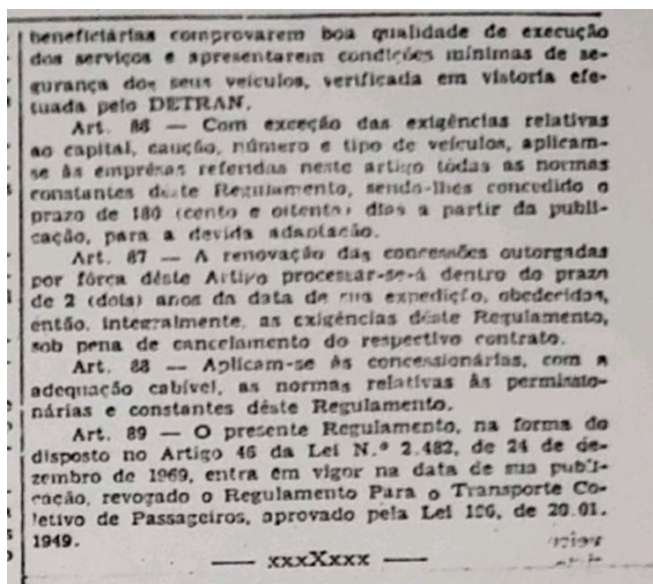
10 — PRORROGAÇÃO DE VIGÊNCIA:

O prazo de vigência de concessão, objeto deste contrato, fixado na cláusula anterior, será prorrogado sucessivamente por períodos iguais, caso não haja denúncia, com antecedência de 06 (seis) meses, pelo menos, da data do seu vencimento, nos termos do artigo 22 do Decreto nº 084-N, que aprovou o Regulamento do Transporte Coletivo de Passageiros do Espírito Santo.

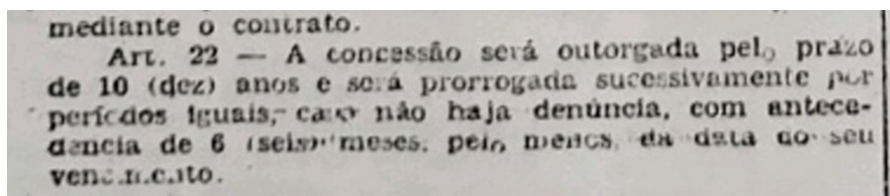
O Decreto Estadual 84-N/1970 (Anexo 03365/2025-5, fls. 2-6) permitia a expedição de contratos de concessões às empresas que tivessem obtido do DER-ES, sob regime de legislação anterior, **autorização para exploração de serviços de transporte coletivo de passageiros**. Em seus termos:



nicas.  
Art. 84 — O DETRAN expedirá contratos de concessões às empresas que, sob regime da legislação anterior, tenham obtido do Departamento de Estradas de Rodagem, autorização para exploração de serviços de transporte coletivo de passageiros.  
Art. 85 — A expedição dos contratos a que se refere este artigo somente poderá ser feita se as empresas e



As prorrogações baseadas no art. 84 do Decreto Estadual 84-N/1970 tinham prazo de vigência de 10 anos, prorrogáveis sucessivamente, com fundamento no art. 22 do Decreto Estadual 84-N/1970.



A Lei Federal 8.987/1995 estabeleceu que toda concessão de serviço público será objeto de prévia licitação e que as concessões com prazo indeterminado por força de legislação anterior à sua vigência teriam data de validade máxima até 31 de dezembro de 2010.

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

[...]

Art. 42. As concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, observado o disposto no art. 43 desta Lei.

§ 1º Vencido o prazo mencionado no contrato ou ato de outorga, o serviço poderá ser prestado por órgão ou entidade do poder concedente, ou delegado a terceiros, mediante novo contrato.

**§ 2º As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão a outorga das concessões que as substituirão, prazo esse que não será inferior a 24 (vinte e quatro) meses.**

**§ 3º As concessões a que se refere o §2º deste artigo, inclusive as que não possuam instrumento que as formalize ou que possuam cláusula que preveja prorrogação, terão validade máxima até o dia 31 de dezembro de 2010, desde que, até o dia 30 de junho de 2009, tenham sido cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:**

I - levantamento mais amplo e retroativo possível dos elementos físicos constituintes da infraestrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros, contábeis e comerciais relativos à prestação dos serviços, em dimensão necessária e suficiente para a realização do cálculo de eventual indenização relativa aos investimentos ainda não amortizados pelas receitas emergentes da concessão, observadas as disposições legais e contratuais que regulavam a prestação do serviço ou a ela aplicáveis nos 20 (vinte) anos anteriores ao da publicação desta Lei;

II - celebração de acordo entre o poder concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de indenização de eventuais créditos remanescentes de investimentos ainda não amortizados ou depreciados, apurados a partir dos levantamentos referidos no inciso I deste parágrafo e auditados por instituição especializada escolhida de comum acordo pelas partes; e

III - publicação na imprensa oficial de ato formal de autoridade do poder concedente, autorizando a prestação precária dos serviços por prazo de até 6 (seis) meses, renovável até 31 de dezembro de 2008, mediante comprovação do cumprimento do disposto nos incisos I e II deste parágrafo.

§ 4º Não ocorrendo o acordo previsto no inciso II do § 3º deste artigo, o cálculo da indenização de investimentos será feito com base nos critérios previstos no instrumento de concessão antes celebrado ou, na omissão deste, por avaliação de seu valor econômico ou reavaliação patrimonial, depreciação e amortização de ativos imobilizados definidos pelas legislações fiscal e das sociedades por ações, efetuada por empresa de auditoria independente escolhida de comum acordo pelas partes.

§ 5º No caso do § 4º deste artigo, o pagamento de eventual indenização será realizado, mediante garantia real, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e sucessivas, da parte ainda não amortizada de investimentos e de outras indenizações relacionadas à prestação dos serviços, realizados com capital próprio do concessionário ou de seu controlador, ou originários de operações de financiamento, ou obtidos mediante emissão de ações, debêntures e outros títulos mobiliários, com a primeira parcela paga até o último dia útil do exercício financeiro em que ocorrer a reversão.

§ 6º Ocorrendo acordo, poderá a indenização de que trata o § 5º deste artigo ser paga mediante receitas de novo contrato que venha a disciplinar a prestação do serviço.

Art. 43. Ficam extintas todas as concessões de serviços públicos outorgadas sem licitação na vigência da Constituição de 1988.

Parágrafo único. Ficam também extintas todas as concessões outorgadas sem licitação anteriormente à Constituição de 1988, cujas obras ou serviços não tenham sido iniciados ou que se encontrem paralisados quando da entrada em vigor desta Lei.

[g.n]

Vê-se, portanto, que qualquer prorrogação de prazo firmada com base no Decreto Estadual 84-N/1970, vigia por prazo indeterminado quando da entrada em vigor da Lei 8.987/95, amoldando-se ao disposto nos §§ 2º e 3º do artigo 42 do texto legal citado.

A Lei Estadual 5.720/1998, publicada em 18/8/1998<sup>7</sup>, conforme colocado no início da análise, estendeu o prazo para condução e finalização das novas contratações por 15 anos.

A Semobi relatou (Anexo 03344/2025-3) que em 14/11/2014 foram publicados dois editais<sup>8</sup> de concorrência pública para contratação dos serviços de transporte coletivo intermunicipal rodoviário concessionado de passageiros. Porém, o processo de contratação terminou cancelado por necessidade de ajustes inclusive para saneamento de irregularidades<sup>9</sup>.

Em sua manifestação que relata o histórico sobre a tentativa de licitação, a Semobi relata as dificuldades que o Poder Concedente enfrenta, desde 2013, inclusive a oscilação de demanda ocorrida com a pandemia de Covid-19.

Neste contexto é oportuno mencionar que, em 1º/2/2023, a Justiça Estadual fixou – nos autos do mesmo processo em que foi declarada a nulidade de todos os termos de permissões ou concessões, contratos, convênios e assemelhados firmados pelo DER-ES, sucedido pelo DERTES, que tivessem por objeto a prestação de serviço de transporte público intermunicipal, independentemente da nomenclatura adotada, firmados sem a observância de prévia licitação pública, e vedada a adoção de semelhante prática no futuro, sob pena de configuração de crime e ato de improbidade – o prazo de 120 dias, sob pena de multa diária, para que o Estado, através de seu competente órgão, promovesse a abertura da necessária licitação pública, visando a outorga de concessão de serviço público de transporte intermunicipal.

TJES 0018723-94.2003.8.08.0024

DECISÃO

[...]

É o relatório. FUNDAMENTO e DECIDO.

[...]

Às fls. 9.874/9.876, o **ESTADO DO ESPÍRITO SANTO** colacionou aos autos cópia do ofício encaminhado pelo Secretário de Estado de Mobilidade Urbana ao Sr. Procurador-Geral do Estado, contendo informações acerca da abertura do procedimento licitatório. No referenciado documento, consta que em razão da pandemia de COVID-19, houve paralisação nos estudos e modelagens técnico-operacional e econômico-financeiro necessários a deflagração do certame licitatório para concessão de transporte intermunicipal de passageiros.

Consta ainda, um cronograma simplificado para conclusão do processo de licitação, que entre a etapa inicial de atualização dos estudos e etapa final de ordem de serviço, estipula-se um prazo de 20 (vinte) meses.

---

<sup>7</sup> Sem adentrar no mérito da inconstitucionalidade declarada no processo TJES 0018723-94.2003.8.08.0024.

<sup>8</sup> Os serviços foram divididos em área oeste e leste.

<sup>9</sup> De acordo com os Processos TC-12255/2014 e 12256/2014, os editais continham vícios e este TCEES determinou o saneamento antes de nova publicação. Os Acórdãos 544/2016 e 545/2016, exarados nos processos citados, constam de papéis de trabalho no módulo de fiscalização do sistema e-tcees.

Porém, conforme parecer ministerial “... o Estado do Espírito Santo continua a utilizar uma já não mais existente pandemia de COVID para pleitear outros novos 20 (vinte) meses para o possível cumprimento de seu dever legal...”

Vale dizer, que a presente demanda foi ajuizada há quase 18 (dezoito) anos e o prazo estipulado por este Juízo para o cumprimento da sentença se findou há 63 (sessenta e três) meses, ou seja, há mais de 05 (cinco) anos.

Ademais, já foram concedidas diversas dilações de prazos para cumprimento do comando sentencial, sendo todos estes desrespeitados pelo **ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**, razão pela qual, não é possível o acatamento do novo prazo para início e conclusão do processo licitatório proposto.

Observa-se então, que durante esse longo período, o transporte de passageiros continuou sendo realizado por empresas que operam por meio de concessões e autorizações outorgadas e prorrogadas pelo **ESTADO DO ESPÍRITO SANTO** sem terem participado de prévio processo licitatório, o que viola diversos princípios que regem a Administração Pública.

Assim sendo, deve ser acolhido em parte o parecer ministerial, para fixar um prazo para o cumprimento do comando sentencial e arbitrar multa, em caso de inobservância deste.

[...]

Finalmente, **ACOLHO EM PARTE** o parecer ministerial de fls. 9.877/9.878, fixando o prazo improrrogável de 120 (cento e vinte) dias, para que o **ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**, através de seu competente órgão, promova a abertura da necessária licitação pública, visando a outorga de concessão de serviço público de transporte intermunicipal, executá-la e, posteriormente, firmar contrato de adesão, na forma dos arts. 14 e seguintes da Lei nº 8.987/95, sob pena de multa diária pelo descumprimento no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais).

Em seu relato à esta equipe de fiscalização, a Semobi alegou ser necessária uma nova estruturação para subsidiar a licitação para concessão dos serviços, o que pretende contratar com fulcro na Lei 14.133/2021 e, para isso autuou, em julho/2024, o Processo Administrativo E-docs 2024-G38W6 (Anexo 03905/2025-1).

O Processo Administrativo para “realização de licitação para contratação de estudos técnicos que contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Sitrip), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do Sitrip” foi instruído com Documento de Formalização da Demanda (Anexo 03905/2025-1, fls. 2-4) e, de acordo com a peça, a previsão para início dos serviços de estruturação/modelagem seria em novembro/2024.

No entanto, verifica-se que o Processo Administrativo E-docs 2024-G38W6<sup>10</sup> encontra-se sem impulso processual desde 12/8/2024.

Como o processo de licitação para o Sitrip ainda se encontra em fase embrionária, é oportuno que a Secretaria realize *benchmarking* com os modelos praticados em outras unidades da federação, de modo a conhecer os pontos positivos e negativos adotados e tentar construir um novo Sitrip mais eficiente e com melhor qualidade para os usuários. Nesse sentido, está disponível na *internet* interessante estudo publicado pelo IPEA em

---

<sup>10</sup> Verificação realizada em 26/6/2025.

2023<sup>11</sup>, com a avaliação das mais recentes licitações do serviço de transporte intermunicipal de passageiros no Distrito Federal e nos estados Bahia, Ceará, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

Diante da situação encontrada, sugere-se a este TCEES, caso mantido o achado após regular instrução processual, expedir determinação para que a Semobi: **(I)** apresente, em prazo a ser fixado por esta Corte de Contas: (a) planejamento com detalhamento de ações, responsáveis e prazos fixados para conclusão do processo de contratação dos “estudos técnicos que contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Sitrip), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do Sitrip” e; (b) cronograma e prazo final a ser imposto para execução do objeto “estudos técnicos que contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Sitrip), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do Sitrip”; **(II)** publique, em prazo a ser fixado por esta Corte de Contas, o edital de licitação para concessão das linhas do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Sitrip), atentando para o cumprimento no art. 186-B do RITCEES quanto à obrigação de remessa, ao TCEES, da cópia integral do processo licitatório, com documentos já consolidados com os resultados das audiências ou consultas públicas e, planilhas eletrônicas desenvolvidas para avaliação econômico-financeira do empreendimento, no prazo mínimo de 90 dias antes da publicação do edital, para análise concomitante.

Ressaltando que este TCEES poderá decidir, em seu processo de seleção de ações de controle, por realizar fiscalização para acompanhamento do plano de ação referido no item (I-a), bem como do cronograma e prazo final referido no item (I-b) e do prazo para publicação do edital de licitação referido no item (II).

Cumprir registrar que o período de ocorrência deste achado tem como data inicial o dia seguinte ao marco de 31/12/2010 estabelecido no §3º do art. 42 da Lei 8.987/1995, mas com relação à atribuição de responsabilidade observou-se o prazo prescricional de 5 anos para a pretensão punitiva desta Corte de Contas.

## Justificativas

Os Responsáveis, Srs. Fabio Ney Damasceno e Léo Carlos Cruz, apresentaram (eventos 239 e 247), em suma, as seguintes justificativas de defesa: **(i)** a SEMOBI não permaneceu inerte diante da obrigação de licitar a concessão do SITRIP, tendo envidado diversas providências ao longo dos últimos anos para a realização do certame, embora fatores supervenientes tenham retardado a sua efetivação; **(ii)** ainda em 2014, foram lançados editais de concorrência pública para outorga das concessões (Concorrências 11/2014 – Área Leste – e 12/2014 – Área Oeste). Todavia, esses certames restaram suspensos por decisão cautelar do próprio TCE-ES à época (Proc. TC 12.255/2014), o que motivou uma reavaliação ampla do projeto; **(iii)** em janeiro de 2015, a então SETOP (atual SEMOBI) comunicou ao Tribunal de Contas que, diante da

---

<sup>11</sup> IPEA. **Avaliação de licitações e proposição de alternativas para o transporte intermunicipal de passageiros por ônibus**. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/72216fef-0e81-4b96-a923-21f7555ed4ce/content>. Acesso em: 29 jul. 2025.

complexidade do tema e da necessidade de análise minuciosa pela nova equipe gestora, manteria suspenso o processo licitatório até conclusão dos estudos complementares (Ofício SETOP/GS 15/2015); **(iv)** foi constituída uma comissão técnica interinstitucional (com participação do DER-ES e da CETURB-GV) para examinar todos os aspectos do certame e responder aos questionamentos apontados. Esse esforço culminou, em janeiro de 2016, no cancelamento dos editais de 2014, medida oficialmente comunicada ao TCE-ES por meio dos Ofícios SETOP/GS 19/2016 e 020/2016; **(v)** em dezembro de 2018, a Fundação Getúlio Vargas (FGV) foi recontratada (Contrato SEMOBI 9/2018) para atualizar os estudos técnicos, econômicos e financeiros necessários à modelagem da licitação, dado o lapso temporal desde os primeiros estudos de 2013; **(vi)** com os reflexos e impactos da pandemia nos diferentes setores da economia, a consultoria contratada em 2018, para atualização da modelagem operacional e econômico-financeira, resolveu, em 2022, não dar continuidade na setorial que operacionalizava o presente contrato, aliado também ao fato da instabilidade dos números obtidos durante o período pandêmico, que tornavam qualquer perspectiva de resultado dos números financeiros do SITRIP não confiáveis, resolveu rescindir e não renovar o contrato que tinha por objeto, tão somente, a atualização desses modelos; **(vii)** como o contrato em questão tinha o escopo reduzido – apenas atualização dos números, formas e valores – o que dificultava sobremaneira, qualquer alteração ou ampliação do objeto sem sua desvirtuação, levou a conclusão da área técnica da SEMOBI, antiga SETOP, em sintonia com o interesse público, promover o encerramento do referido contrato, e, conseqüentemente, a necessidade da contratação de um novo estudo, mais amplo e moderno, possibilitando a inclusão nesta nova contratação das melhores práticas e soluções disponíveis no mercado adotadas em outros órgão públicos; **(viii)** salientou que, sob a égide da nova Lei Federal 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações e Contratos – NLLC), a estruturação de uma concessão desse porte requer rigorosos Estudos Técnicos Preliminares (ETP) multidisciplinares – jurídicos, operacionais, técnicos e econômico-financeiros –, etapas preparatórias sem as quais não se pode deflagrar um certame licitatório dessa natureza; **(ix)** a SEMOBI já instaurou processo administrativo específico visando à contratação dos estudos técnicos indispensáveis à nova licitação do SITRIP. O Processo 2024-G38W6, após a fase de elaboração do ETP, já finalizada, encontra-se presentemente na fase de elaboração do Termo de Referência; **(x)** a SEMOBI, no exercício de suas competências institucionais e diante da necessidade de reestruturação do SITRIP, compôs um Grupo de Trabalho (GT) de caráter interinstitucional, que tem como missão a elaboração de um Termo de Referência robusto e abrangente, fundamental para a futura contratação de serviços técnicos especializados de consultoria, visando a concepção e implementação de uma nova e sustentável modelagem de concessão; **(xi)** a ausência de licitação para a delegação/concessão do serviço de transporte coletivo intermunicipal não decorre de omissão do Estado, mas sim de uma sucessão de eventos complexos que vêm sendo enfrentados com a devida diligência; **(xii)** o Poder Executivo Estadual já adotou providências concretas e se encontra em fase avançada de preparação da licitação de contratação de consultoria para desenvolvimento de modelo operacional, jurídico e financeiro mais adequado para a concessão pretendida do SITRIP, a qual será lançada oportunamente assim que concluídos os estudos e obtidas as autorizações necessárias, em estrita observância aos princípios da legalidade, eficiência e continuidade do serviço público; **(xiii)** destacou o item 2.1.8 do Relatório de Auditoria 11/2025, que reconhece que houve a apresentação, por parte da SEMOBI, de

cronograma detalhado das fases preparatórias da licitação, o que demonstra os esforços administrativos destinados à superação das dificuldades técnicas e operacionais envolvidas, com destaque para os impactos da pandemia da COVID-19 no setor de transportes, o que contradiz com a recomendação de expedição de determinação do item 5.2 para que a SEMOBI apresente planejamento para a realização de licitação; **(xiv)** espera que eventuais recomendações ou determinações eventualmente expedidas sejam analisadas com bastante cautela e observem o que dispõe o art. 22. da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, requerendo, nesse sentido, que sejam considerados os obstáculos e as dificuldades reais do gestor e as exigências das políticas públicas a seu cargo, sem prejuízo dos direitos dos administrados, e se for o caso, aplicando-se ainda o disposto nos arts. 21 e 23 da mesma lei, para indicar de modo expresse suas consequências jurídicas e administrativas de sua implementação, bem como as condições para que a regularização ocorra de modo proporcional e equânime e sem prejuízo aos interesses gerais bem como seu regime de transição, em linha, inclusive com a resolução editada pela Egrégia Corte de Contas (resolução 361, de 19 de abril de 2022); **(xv)** reitera que quanto à execução dos estudos em si, estima-se que, uma vez contratados, demandarão um prazo de aproximadamente 24 meses para sua finalização, dada a sua complexidade e abrangência, que envolvem um diagnóstico aprofundado, análise de viabilidade e uma nova modelagem para um serviço essencial de grande impacto.

### **Análise**

Verifica-se que é inconteste o fato de não ter sido realizada licitação para a delegação/concessão do serviço de transporte coletivo intermunicipal.

Fundamental destacar que se trata de contratos precários e que há processo judicial sobre o tema (Processo TJES 0018723-94.2003.8.08.0024) em que foi proferida sentença em 28/5/2012 fixando o prazo de 12 meses para realização da licitação.

Portanto, apesar do relato da Semobi sobre as dificuldades que o Poder Concedente enfrenta para realização da licitação, inclusive a oscilação de demanda ocorrida com a pandemia de Covid-19, não se mostra razoável o descumprimento da obrigação de licitar por 13 anos (desde a sentença).

Tanto é assim que, em 1º/2/2023, a Justiça Estadual fixou – nos autos do mesmo processo – o prazo adicional de 120 dias, sob pena de multa diária, para que o Estado, através de seu competente órgão, promovesse a abertura da necessária licitação pública, visando a outorga de concessão de serviço público de transporte intermunicipal, destacando que já foram concedidas diversas dilações de prazos para cumprimento do comando sentencial, sendo todos estes desrespeitados pelo Estado.

O argumento de que fatores supervenientes tenham retardado a efetivação da licitação, em especial as consequências da pandemia de Covid-19, deve ser analisado com cautela.

Como se vê em outras unidades da federação, a pandemia de Covid-19 não foi impedimento para o andamento de processos licitatórios do serviço de transporte coletivo de passageiros:

- Em Campinas/SP, está em andamento a licitação do transporte público, com previsão de publicação do edital para novembro de 2025. O processo já passou por fases de consulta pública e audiências públicas em 2024 e início de 2025.<sup>12</sup>
- Em Curitiba/PR, está em andamento a licitação do transporte público, com a consulta pública prorrogada até 17 de novembro e o lançamento do edital previsto para o primeiro quadrimestre de 2026. O novo edital envolverá cinco lotes (dois BRTs e três regionais), prevê investimento de R\$ 3,7 bilhões e prazo de concessão de 15 anos.<sup>13</sup>

De outro bordo, desconsiderando-se os supostos fatores supervenientes que retardaram a efetivação da licitação e as consequências da pandemia de Covid-19, verifica-se que a consultoria contratada em 2018 para atualização da modelagem operacional e econômico-financeira da licitação foi encerrada em 2022. Porém, apenas em julho/2024 autuou-se o Processo Administrativo E-docs 2024-G38W6 (Anexo 3905/2025-1).

O Processo Administrativo para “realização de licitação para contratação de estudos técnicos que contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Sitrip), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do Sitrip” foi instruído com Documento de Formalização da Demanda (Anexo 3905/2025-1, fls. 2-4) e, de acordo com a peça, a previsão para início dos serviços de estruturação/modelagem seria em novembro/2024.

Decorrido um ano da previsão de início dos serviços de estruturação/modelagem, conforme alegações dos responsáveis (eventos 239 e 247), o processo ainda se encontra em fase de elaboração do Termo de Referência, sem contratação da consultoria para realização dos estudos da nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira do futuro procedimento licitatório de concessão do Sitrip.

Dessa forma, decorridos três anos do encerramento da consultoria contratada em 2018, os responsáveis continuam sem nova consultoria, e estimam que uma vez contratada (sem previsão de prazo para contratação), ainda demandarão aproximadamente 24 meses para finalização dos estudos e, após isso, ainda sem previsão de prazo para lançamento do edital.

Ou seja, desde o encerramento da consultoria contratada em 2018, posterior à pandemia de Covid-19, os responsáveis tiveram três anos para contratação de nova consultoria e para planejamento do procedimento licitatório, porém, até o presente momento, sequer há prazo para contratação da nova consultoria e, sendo assim, o prazo de 24 meses para finalização dos estudos certamente será extrapolado.

Portanto, a ausência da licitação por mais de 13 anos e de estimativa de prazo para seu lançamento, mesmo após sentença judicial determinando sua efetivação, configura grave violação aos princípios constitucionais que regem a Administração Pública, especialmente os da legalidade, moralidade, impessoalidade e eficiência, além de caracterizar culpa grave dos agentes.

<sup>12</sup> Disponível em: [http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=concessao\\_transporte\\_publico](http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=concessao_transporte_publico). Acesso em 12 nov, 2025.

<sup>13</sup> Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/nova-concessao-do-transporte-preve-r-15-bilhao-em-frota-eletrica-e-eletropostos-veja-as-linhas-atendidas/80162>. Acesso em: 12 nov. 2025.

No que se refere ao art. 22 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), ainda que se considerem os obstáculos e as dificuldades reais do gestor e as exigências das políticas públicas a seu cargo, ou ainda, as circunstâncias práticas que supostamente impuseram, limitaram ou condicionaram a ação do agente, entende-se que essas não são capazes de amparar a ausência de licitação para a delegação/concessão de serviço de transporte coletivo intermunicipal por 13 anos. A alegação de fatores supervenientes não é suficiente para justificar a inércia prolongada do Poder Concedente. Ainda que tais eventos possam ter ocasionado atrasos momentâneos, a persistência da omissão por mais de uma década caracteriza omissão administrativa, o que enseja responsabilização pessoal dos responsáveis. Além disso, a continuidade de contratos precários fere o princípio da segurança jurídica e coloca em risco a regularidade do serviço público essencial, tanto é assim que um dos argumentos para não renovação da frota pelas empresas é a insegurança jurídica decorrente da ausência de contratos formais, conforme se verá no item 2.2 desta ITC. Quanto ao item 2.1.8 do Relatório de Auditoria 11/2025, destaca-se que, diferentemente do alegado pelos responsáveis, não foi reconhecida a apresentação, por parte da Semobi, de cronograma detalhado das fases preparatórias da licitação, tampouco foi indicado pelos responsáveis em que momento teria sido apresentado o referido cronograma.

Ademais, a ausência de planejamento e a demora na contratação de nova consultoria, somadas à falta de cronograma concreto para lançamento do edital, revelam deficiência na governança pública e na gestão do processo licitatório.

Diante do exposto, sugere-se a **manutenção do achado**, a **aplicação da multa prevista no art. 135, II, da LOTCEES**, aos citados Sr. Fabio Ney Damasceno (Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura desde 26/3/2019 - em atividade) e Sr. Léo Carlos Cruz (Subsecretário de Mobilidade Urbana desde 3/4/2020 - em atividade) e a **expedição de determinação** à Semobi, na pessoa do Sr. Secretário, para que: **(I)** apresente, no prazo de 60 dias: **(a)** planejamento com detalhamento de ações, responsáveis e prazos fixados para conclusão do processo de contratação dos “estudos técnicos que contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do SITRIP” e; **(b)** cronograma e prazo final a ser imposto para execução do objeto “estudos técnicos que contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do SITRIP”; **(II)** publique, em prazo a ser fixado por esta Corte de Contas, o edital de licitação para concessão das linhas do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), atentando para o cumprimento no art. 186-B do RITCEES quanto à obrigação de remessa da cópia integral do processo licitatório ao TCEES, com documentos já consolidados com os resultados das audiências ou consultas públicas, e planilhas eletrônicas desenvolvidas para avaliação econômico-financeira do empreendimento, no prazo mínimo de 90 dias antes da publicação do edital, para análise concomitante.

**2.2 Descumprimento do limite de idade da frota operante e utilização de veículos com certificado de equipamento obrigatório vencido**

**Critérios:** Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 95; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 53, §2º; Lei Federal - 8.987/1995, art. 29, I, II e VII; Lei Federal - 9.503/1997, art. 105, II; Resolução - Conselho Nacional de Trânsito 938/2022, art. 5º.

**Responsáveis**

<b>Órgão</b>	VIACAO ALVORADA LTDA - EM RECUPERACAO JUDICIAL
<b>CNPJ</b>	28.055.226/0001-09
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Conduta</b>	Prestar os serviços excedendo o limite de idade da frota operante - descumprindo o Regulamento do Sitrip -, e possuir veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido.
<b>Nexo de causalidade</b>	O descumprimento do limite de idade da frota operante e a utilização de veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido resultam na redução da qualidade do serviço prestado aos usuários, prevista no Regulamento do Sitrip.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	Conforme subitem 11.7 do Manual de Auditoria de Conformidade do TCE-ES, "para pessoas jurídicas, em sede de matriz de responsabilização, não é aplicável a análise de reprovabilidade da conduta (culpabilidade)".
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Órgão</b>	CORDIAL TRANSPORTES E TURISMO LTDA
<b>CNPJ</b>	03.033.573/0001-00
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Conduta</b>	Prestar os serviços excedendo o limite de idade da frota operante - descumprindo o Regulamento do Sitrip -, e possuir veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido.
<b>Nexo de causalidade</b>	O descumprimento do limite de idade da frota operante e a utilização de veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido resultam na redução da qualidade do serviço prestado aos usuários, prevista no Regulamento do Sitrip.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.

<b>Culpabilidade</b>	Conforme subitem 11.7 do Manual de Auditoria de Conformidade do TCE-ES, "para pessoas jurídicas, em sede de matriz de responsabilização, não é aplicável a análise de reprovabilidade da conduta (culpabilidade)".
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Órgão</b>	EXPRESSA TRANSPORTES LTDA
<b>CNPJ</b>	03.764.307/0001-57
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Conduta</b>	Prestar os serviços excedendo o limite de idade da frota operante - descumprindo o Regulamento do Sitrip -, e possuir veículos com certificado de equipamento obrigatório vencido.
<b>Nexo de causalidade</b>	O descumprimento do limite de idade da frota operante e a utilização de veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido resultam na redução da qualidade do serviço prestado aos usuários, prevista no Regulamento do Sitrip.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	Conforme subitem 11.7 do Manual de Auditoria de Conformidade do TCE-ES, "para pessoas jurídicas, em sede de matriz de responsabilização, não é aplicável a análise de reprovabilidade da conduta (culpabilidade)".
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Órgão</b>	VIACAO JOANA D'ARC S/A
<b>CNPJ</b>	27.487.156/0002-86
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Conduta</b>	Prestar os serviços excedendo o limite de idade da frota operante, descumprindo o Regulamento do Sitrip.
<b>Nexo de causalidade</b>	O descumprimento do limite de idade da frota operante resulta na redução da qualidade do serviço prestado aos usuários, prevista no Regulamento do Sitrip.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	Conforme subitem 11.7 do Manual de Auditoria de Conformidade do TCE-ES, "para pessoas jurídicas, em sede de matriz de responsabilização, não é aplicável a análise de reprovabilidade da conduta (culpabilidade)".

<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.
---------------------	--

<b>Órgão</b>	MINASTUR TRANSPORTE E TURISMO LTDA
<b>CNPJ</b>	27.686.435/0001-98
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Conduta</b>	Prestar os serviços excedendo o limite de idade da frota operante - descumprindo o Regulamento do Sitrip -, e possuir veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido.
<b>Nexo de causalidade</b>	O descumprimento do limite de idade da frota operante e a utilização de veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido resultam na redução da qualidade do serviço prestado aos usuários, prevista no Regulamento do Sitrip.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	Conforme subitem 11.7 do Manual de Auditoria de Conformidade do TCE-ES, "para pessoas jurídicas, em sede de matriz de responsabilização, não é aplicável a análise de reprovabilidade da conduta (culpabilidade)".
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Órgão</b>	VIACAO PRETTI LTDA
<b>CNPJ</b>	27.488.725/0001-27
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Conduta</b>	Prestar os serviços excedendo o limite de idade da frota operante - descumprindo o Regulamento do Sitrip -, e possuir veículos com certificado de equipamento obrigatório vencido.
<b>Nexo de causalidade</b>	O descumprimento do limite de idade da frota operante e a utilização de veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido resultam na redução da qualidade do serviço prestado aos usuários, prevista no Regulamento do Sitrip.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	Conforme subitem 11.7 do Manual de Auditoria de Conformidade do TCE-ES, "para pessoas jurídicas, em sede de matriz de responsabilização, não é aplicável a análise de reprovabilidade da conduta (culpabilidade)".
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Órgão</b>	VIACAO REAL ITA S.A.
<b>CNPJ</b>	27.177.468/0001-02
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Conduta</b>	Prestar os serviços excedendo o limite de idade da frota operante - descumprindo o Regulamento do Sitrip -, e possuir veículos com certificado de equipamento obrigatório vencido.
<b>Nexo de causalidade</b>	O descumprimento do limite de idade da frota operante e a utilização de veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido resultam na redução da qualidade do serviço prestado aos usuários, prevista no Regulamento do Sitrip.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	Conforme subitem 11.7 do Manual de Auditoria de Conformidade do TCE-ES, "para pessoas jurídicas, em sede de matriz de responsabilização, não é aplicável a análise de reprovabilidade da conduta (culpabilidade)".
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Órgão</b>	VIACAO SAO GABRIEL LTDA
<b>CNPJ</b>	27.492.479/0001-87
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Conduta</b>	Prestar os serviços excedendo o limite de idade da frota operante - descumprindo o Regulamento do Sitrip -, e possuir veículos com certificado de equipamento obrigatório vencido.
<b>Nexo de causalidade</b>	O descumprimento do limite de idade da frota operante e a utilização de veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido resultam na redução da qualidade do serviço prestado aos usuários, prevista no Regulamento do Sitrip.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	Conforme subitem 11.7 do Manual de Auditoria de Conformidade do TCE-ES, "para pessoas jurídicas, em sede de matriz de responsabilização, não é aplicável a análise de reprovabilidade da conduta (culpabilidade)".
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Órgão</b>	VIACAO SÃO ROQUE LTDA
<b>CNPJ</b>	27.496.942/0001-69
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Conduta</b>	Prestar os serviços excedendo o limite de idade da frota operante - descumprindo o Regulamento do Sitrip -, e possuir veículos com certificado de equipamento obrigatório vencido.
<b>Nexo de causalidade</b>	O descumprimento do limite de idade da frota operante e a utilização de veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido resultam na redução da qualidade do serviço prestado aos usuários, prevista no Regulamento do Sitrip.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	Conforme subitem 11.7 do Manual de Auditoria de Conformidade do TCE-ES, "para pessoas jurídicas, em sede de matriz de responsabilização, não é aplicável a análise de reprovabilidade da conduta (culpabilidade)".
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Órgão</b>	VIACAO SUDESTE LTDA - EM RECUPERACAO JUDICIAL
<b>CNPJ</b>	39.362.389/0001-50
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Conduta</b>	Prestar os serviços excedendo o limite de idade da frota operante - descumprindo o Regulamento do Sitrip -, e possuir veículos com certificado de equipamento obrigatório vencido.
<b>Nexo de causalidade</b>	O descumprimento do limite de idade da frota operante e a utilização de veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido resultam na redução da qualidade do serviço prestado aos usuários, prevista no Regulamento do Sitrip.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	Conforme subitem 11.7 do Manual de Auditoria de Conformidade do TCE-ES, "para pessoas jurídicas, em sede de matriz de responsabilização, não é aplicável a análise de reprovabilidade da conduta (culpabilidade)".
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Órgão</b>	EXPRESSO ARACRUZ LTDA
<b>CNPJ</b>	39.277.645/0001-01
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Conduta</b>	Prestar os serviços excedendo o limite de idade da frota operante - descumprindo o Regulamento do Sitrip -, e possuir veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido.
<b>Nexo de causalidade</b>	O descumprimento do limite de idade da frota operante e a utilização de veículo com certificado de equipamento obrigatório vencido resultam na redução da qualidade do serviço prestado aos usuários, prevista no Regulamento do Sitrip.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	Conforme subitem 11.7 do Manual de Auditoria de Conformidade do TCE-ES, "para pessoas jurídicas, em sede de matriz de responsabilização, não é aplicável a análise de reprovabilidade da conduta (culpabilidade)".
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Responsável</b>	MARCOS ROBERTO ZAMBON
<b>CPF</b>	***.94*.47-**
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Cargo</b>	Gerente de Vistorias e de Engenharia da Ceturb/ES (Portaria 8/2017 - Anexo 3.854/2025) 1º/07/2017 - em atividade.
<b>Conduta</b>	Não adotar as medidas necessárias para o controle e acompanhamento da renovação da frota, descumprindo o art. 33, X, do Regimento Interno da Ceturb/ES, incorrendo em culpa grave.
<b>Nexo de causalidade</b>	A omissão e a deficiência dos controles dos limites máximos estabelecidos como critério para avaliação da idade da frota e da validade dos certificados de equipamentos obrigatórios resultaram no descumprimento do Regulamento do Sitrip e do Código de Trânsito Brasileiro, e impactaram na redução da qualidade do serviço prestado, que é inferior à exigida pelo Poder Concedente.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	É razoável afirmar que era exigível do responsável conduta diversa daquela que ele adotou, consideradas as circunstâncias que o cercavam, pois deveria o responsável adotar as medidas necessárias para o controle e acompanhamento da renovação da frota, que são competências da Gerência de Engenharia e Vistoria previstas no art. 33, X, do Regimento Interno da Ceturb/ES. Em face do exposto, é de se concluir que a conduta do responsável é culpável, ou seja, reprovável,

	razão pela qual ele deve ser citado a fim de avaliar se merece ser apenado com aplicação de pena de multa.
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

<b>Responsável</b>	WILSON CRAVO JUNIOR
<b>CPF</b>	***.53*.97-**
<b>Encaminhamento</b>	A citação de responsável (art. 207, I c.c. art. 389 do RITCEES).
<b>Cargo</b>	Gerente de Transporte Rodoviário e Serviços Autorizados (Portaria 27/2024 - Anexo 3.854/2025) 20/05/2024 - em atividade.
<b>Conduta</b>	Não adotar as medidas necessárias para acompanhar e fiscalizar adequadamente a prestação dos serviços, descumprindo o art. 34, XIII, do Regimento Interno da Ceturb/ES, incorrendo em culpa grave.
<b>Nexo de causalidade</b>	A omissão e a deficiência dos controles dos limites máximos estabelecidos como critério para avaliação da idade da frota e da validade dos certificados de equipamentos obrigatórios resultaram no descumprimento do Regulamento do Sitrip e do Código de Trânsito Brasileiro, e impactaram na redução da qualidade do serviço prestado, que é inferior à exigida pelo Poder Concedente.
<b>Excludentes de ilicitude</b>	Não foram constatadas excludentes de ilicitude, como exemplo, legítima defesa do patrimônio público, estado de necessidade, culpa exclusiva da Administração, caso fortuito e força maior.
<b>Culpabilidade</b>	É razoável afirmar que era exigível do responsável conduta diversa daquela que ele adotou, consideradas as circunstâncias que o cercavam, pois deveria o responsável adotar as medidas necessárias para a adequada fiscalização e acompanhamento da renovação da frota e da validade dos certificados de equipamentos obrigatórios, que são competências da Gerência de Transporte Rodoviário e Serviços Autorizados previstas no art. 34, XIII do Regimento Interno da Ceturb/ES. Em face do exposto, é de se concluir que a conduta do responsável é culpável, ou seja, reprovável, razão pela qual ele deve ser citado a fim de avaliar se merece ser apenado com aplicação de pena de multa.
<b>Punibilidade</b>	Não foi constatada qualquer causa de extinção da punibilidade.

### Situação Encontrada

O Relatório de Auditoria 11/2025 apresentou o seguinte:

O conceito de **prestação de serviço adequado** é definido no art. 6º da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, sendo condição fundamental para a existência de uma concessão de serviço público, conforme trecho transcrito a seguir:

### **Lei 8.987/95**

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

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

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

O art. 48 do Regulamento do Sitrip (Anexo 3.444/2025), aprovado pela Resolução 3.635/1991 do Conselho Rodoviário Estadual e homologado pelo Decreto Estadual 3.288/1992, trata do controle da qualidade dos serviços prestados, nos seguintes termos:

#### **Regulamento do Sitrip**

Art. 48 – O DER-ES procederá permanente controle da qualidade dos serviços prestados pela transportadora e do atendimento quantitativo do mercado, nos termos do Contrato.

§ 1º - **No controle da qualidade serão aferidas as características do serviço, sua execução, sob condições de conforto, higiene, regularidade, pontualidade e segurança, obedecidas as seguintes regras:**

I – **veículos**, pontos de parada e pontos de apoio **em boas condições de segurança, conforto e higiene, com equipamentos em bom estado de manutenção e utilização;** (g.n.)

Além disso, o Regulamento do Sitrip define a idade de 13 anos como um importante marco a ser avaliado nos veículos utilizados na prestação do serviço de transporte intermunicipal.

Tal conclusão se baseia em informações constantes em alguns dispositivos da norma, tais como no art. 7º, XXVIII – que adota o quantitativo de veículos com mais de 13 anos como um dos fatores para medição do '*Índice de Desempenho*' das operadoras, no art. 52 – que proíbe o registro de veículos com idade superior a 13 anos –, e no art. 53, §2º – que limita o quantitativo de ônibus com idade superior a 13 anos ao percentual de 20% da frota de cada operadora –, conforme trechos transcritos a seguir:

#### **Regulamento do Sitrip**

Art. 7º - Para efeito de interpretação deste Regulamento:

[...]

XXVIII – **Índice de desempenho** é a demonstração da capacidade administrativa e técnico-operacional da transportadora em serviço de transporte coletivo em que opere, em determinado período, considerando-se como fatores a idade média da frota, **veículos com mais de 13 anos**, multas e capacidade média de lugares da frota;

[...]

Art. 52 – **É vedado o registro de veículo com mais de 13 anos de fabricação.**

Art 53 – Dar-se-á o cancelamento do registro:

I – quando o veículo for considerado pelo DER-ES, em laudo técnico, permanentemente inseguro ou impróprio para o serviço;

II – a pedido do transportador, para sua substituição;

III – para redução da frota.

§ 1º - Na hipótese do inciso II, o transportador ficará obrigado a substituir o veículo por outro de melhores condições que a do substituído;

**§ 2º - o número de veículos com mais de 13 anos de fabricação não poderá exceder de 20% da frota operante da transportadora;**

§ 3º - No caso de ser admitida a redução da frota, por excesso de veículos para execução do serviço, o cancelamento do registro incidirá sobre veículos de condições inferiores, a juízo do DER-ES. (g.n.)

Com o objetivo de verificar se a exigência contida no art. 53, § 2º, estava sendo cumprida pelas operadoras, foi encaminhado o seguinte questionamento à Ceturb/ES, por meio do Ofício TCE-ES 2.179/2025:

**Ofício TCE-ES 2.179/2025**

3. Encaminhar resumo, em planilha eletrônica, das informações sobre a frota de veículos cadastrada de cada operadora para a prestação do serviço de transporte intermunicipal, informando:

- a. Nome da Operadora;
- b. Quantidade de ônibus cadastrados;
- c. Idade média da frota;
- d. Percentual de ônibus com idade superior a 13 anos;
- e. Idade do veículo mais velho cadastrado.

A resposta foi recebida por *e-mail* (Anexo 3.445/2025), em 18/6/2025, oportunidade em que foi enviado<sup>14</sup> o arquivo 'Frota – 2025', demonstrando que 11 das 15 operadoras estavam descumprindo a exigência de possuir no máximo 20% da frota com idade superior a 13 anos, conforme demonstrado Tabela 1:

---

<sup>14</sup> O arquivo 'Frota – 2025' foi juntado ao relatório e está disponível na aba 'Documentos Complementares'.

Tabela 1 – Dados da frota operante no Sitrip em junho/2025

Operadora	Frota	Idade média	Veículos > 13 anos	% veículos > 13 anos	Idade veículo mais velho
Expressa	6	17,50	6	100%	20
Minastur	12	17,08	12	100%	26
São Gabriel	15	16,33	14	93%	19
São Roque	5	16,00	4	80%	18
Sudeste	103	18,87	72	70%	37
Pretti	28	15,39	19	68%	20
Expresso Aracruz	3	14,67	2	67%	17
Joana Darc	12	15,25	8	67%	18
Alvorada	39	15,00	23	59%	26
Cordial	12	13,00	7	58%	19
Real Ita	79	11,72	38	48%	22
Marilândia	7	10,86	1	14%	14
Lírio dos Vales	15	8,87	1	7%	19
Planeta	100	6,70	2	2%	14
Águia Branca	159	6,63	1	1%	14
<b>Total</b>	<b>595</b>	<b>11,49</b>	<b>210</b>	<b>35%</b>	

Fonte: Elaborado pelos autores, com base nas informações prestadas pela Ceturb/ES.

Por meio do Ofício TCE-ES 2.372/2025, foram solicitados os Certificados de Registro de Licenciamento dos Veículos (CRLV) de toda os veículos das operadoras que descumpriram o limite de 20% da frota com mais de 13 anos. Os documentos encaminhados foram juntados, conforme detalhamento apresentado no Quadro 2.

Cumpra registrar que foi realizada a comparação entre os veículos informados no arquivo 'Frota – 2025' e os CRLV apresentados, e foi observada divergência na relação de veículos em 8 das 11 operadoras, o que indica que a frota operante dessas empresas pode não ser a mesma cadastrada na Ceturb/ES.

Quadro 2 – Documentação dos veículos da frota operante das empresas concessionárias

Operadora	Anexo	Relação de veículos no arquivo 'Frota – 2025' = CRLV encaminhados?
Expresso Aracruz	3.962/2025	Não
<u>Minastur</u>	3.963/2025	Sim
Expressa	3.964/2025	Sim
Joana D'arc	3.965/2025	Não
São Gabriel	3.966/2025	Não
Pretti	3.967/2025	Não
São Roque	3.968/2025	Não
Alvorada	3.969/2025	Sim
Real Ita	3.970/2025	Não
Cordial	3.971/2025	Não
Sudeste	3.972/2025	Não

Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos documentos encaminhados pela Ceturb/ES.

Apesar da divergência entre os veículos constantes no arquivo 'Frota – 2025' e na relação de CRLV apresentados, foi realizada a verificação do ano de fabricação de todos os veículos das 11 operadoras, e confirmada a manutenção da irregularidade relacionada ao descumprimento do art. 53, § 2º, do Regulamento do Sitrip.

Por meio do item 12 do Ofício TCE-ES 2.179/2025, foi questionado à Ceturb/ES quais providências estavam sendo adotadas, nas situações em que foram identificados descumprimentos da mencionada exigência.

A resposta encaminhada (Anexo 3.443/2025) informa, entre outros pontos, que não foram formalizadas sanções administrativas e que foram realizadas tratativas informais com diversas operadoras. Foi esclarecido ainda que as operadoras alegam dificuldades para renovar a frota, especialmente em virtude da insegurança jurídica da atual contratação e do receio de não participarem da futura licitação, conforme transcrição a seguir:

#### **Resposta ao item 12 do Ofício TCE-ES 2.179/2025 (Anexo 3.443/2025)**

Em atendimento à solicitação, **informamos que algumas concessionárias se encontram, atualmente, em descumprimento ao limite estabelecido no art.53, § 2º do Regulamento do Sitrip**, que determina que o número de veículos com mais de 13 anos de fabricação não pode exceder 20% da frota operante.

A Ceturb/ES tem acompanhado a situação e, embora ainda não tenham sido formalizadas sanções administrativas, já foram realizadas tratativas informais com diversas operadoras, as quais, em sua maioria, alegam dificuldades para renovar a frota. Entre os principais fatores citados estão a insegurança jurídica e o receio de não participarem do próximo contrato, em razão da futura licitação, o que desestimula novos investimentos.

Ciente da relevância da questão, a Ceturb/ES busca atuar de forma equilibrada, de modo a estimular a renovação da frota, mas também com o devido cuidado de preservar a continuidade e a regularidade do serviço essencial de transporte intermunicipal de passageiros, evitando prejuízos à população usuária do sistema. (g.n.)

Importante destacar que, durante a reunião realizada na sede da Ceturb/ES, em 2/6/2025, foi informado que no período da pandemia de Covid-19 houve uma acentuada redução no quantitativo de passageiros transportados no Sitrip, e que a demanda atual ainda apresenta redução de aproximadamente 30% em relação ao quantitativo de usuários em 2019.

Com o objetivo de fundamentar a informação prestada, foi solicitado por meio do Ofício TCE-ES 2.372/2025, o envio da série histórica com os dados da receita bruta e do quantitativo de passageiros transportados, por ano:

#### **Ofício TCE-ES 2.372/2025**

2. Encaminhar relatório com a série histórica dos dados disponíveis, com os dados consolidados por ano, informando, no mínimo, o seguinte:

- a. Receita bruta do Sitrip (em cada ano);
- b. Quantitativo total de passageiros transportados no Sitrip (em cada ano).

A resposta da Ceturb/ES foi encaminhada por *e-mail* (Anexo 3.442/2025), indicando que, apesar de ter ocorrido a recuperação da receita, não houve a recuperação do quantitativo de passageiros transportados, conforme detalhado na Tabela 2.

Tabela 2 – Receita bruta e quantitativo de passageiros transportados no Sitrip por ano

Ano	Receita (R\$)	Passageiros transportados
2019	219.195.217,00	20.976.040
2020	128.858.764,00	10.155.988
2021	140.487.229,00	12.357.317
2022	192.398.275,00	14.351.848
2023	214.878.227,00	14.929.077
2024	222.591.975,00	14.536.983

Fonte: Elaborado pelos autores, com base nas informações prestadas pela Ceturb/ES.

A partir da análise dos dados encaminhados, é possível observar que o quantitativo de passageiros transportados se estabilizou em torno de 14 milhões de passageiros por ano, entre os anos de 2022 e 2024, números que apontam para a redução de 30% do quantitativo de usuários do sistema<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Tal informação, porém, deve ser considerada com cautela, pois os dados são fornecidos unilateralmente pelas operadoras, não havendo fiscalização da Ceturb/ES sobre a demanda pelo serviço.

Apesar das informações passadas pela Ceturb/ES indicarem uma expressiva redução do quantitativo de passageiros transportados, até o momento não houve alteração no Regulamento do Sitrip, que deve ser cumprido integralmente por todas as operadoras.

O art. 29 da Lei 8.987/95 define que é incumbência do Poder Concedente regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação, aplicar as penalidades regulamentares e contratuais e zelar pela boa qualidade do serviço prestado:

#### **Lei 8.987/1995**

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

I – **regulamentar** o serviço concedido e **fiscalizar permanentemente a sua prestação**;

II – **aplicar as penalidades regulamentares e contratuais**;

[...]

VII – **zelar pela boa qualidade do serviço**, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas; (g.n.)

O Capítulo X do Regulamento do Sitrip trata das *Infrações e das Penalidades*. O art. 114 relaciona as penalidades que podem ser aplicadas às operadoras, enquanto o art. 116 aborda o rito da lavratura do auto de infração, nos seguintes termos:

#### **Regulamento do Sitrip**

Art. 114 – As infrações aos preceitos deste Regulamento sujeitarão o infrator às seguintes penalidades:

I – multa;

II – retenção do veículo;

III – apreensão do veículo;

IV – suspensão do serviço;

V – declaração de inidoneidade; e

VI – cassação.

[...]

Art. 116 – A aplicação de multa terá início com lavratura de auto de infração, que conterá:

I – nome ou número da transportadora;

II – identificação de linha, número de registro e placa do veículo;

III – local, data e hora da infração;

IV – identificação do infrator;

V – infração cometida e dispositivo legal violado;

VI – assinatura do autuado, delegatário do serviço ou preposto seu;

VII – assinatura do autuante e seu enquadramento funcional junto ao DER-ES.

Cumprir destacar que o Regulamento do Sitrip não prevê penalidade específica para o descumprimento do art. 53, § 2º, cabendo, nessa situação, a aplicação do art. 126, X, que

estabelece a aplicação de multa no valor de 1000 vezes o índice tarifário para “outras informações não capituladas” na Seção III, que trata das penalidades.

Analisando os dados apresentados na Tabela 1 e as informações constantes no arquivo ‘Frota – 2025’ é possível observar que, além do quantitativo de veículos acima de 13 anos ultrapassar 20% em 11 operadoras, oito ônibus possuem mais de 30 anos (todos da Viação Sudeste) e existem outros 47 veículos com idade superior a 20 anos, demonstrando que cerca de 10% da frota operante tem idade superior a 20 anos.

Foi observado ainda que nove empresas possuem idade média da frota superior a 13 anos, quando deveriam possuir apenas 20% da frota nessa situação.

Cumprir registrar que o Regulamento do Sitrip não estabelece idade máxima para os veículos utilizados na prestação dos serviços nem idade média máxima para a frota operante, sendo a definição desses limites uma oportunidade de melhoria na gestão do Sitrip.

Importante destacar que 210 veículos, do total de 595 que integram a frota, possuem idade superior a 13 anos, o que representa 35% dos ônibus utilizados na prestação do serviço.

Tal condição demonstra que, em linhas gerais, a frota disponibilizada para a prestação do serviço descumpra a exigência contida no art. 53, § 2º do Regulamento do Sitrip e evidencia a precarização do serviço prestado aos usuários.

Além disso, o art. 105, II, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), define que o equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo é um equipamento obrigatório para veículos de transporte de passageiros.

#### **Código de Trânsito Brasileiro**

Art. 105 **São equipamentos obrigatórios dos veículos**, entre outros a serem estabelecidos pelo Contran:

[...]

II – para os veículos de transporte e de condução escolar, os de **transporte de passageiros com mais de dez lugares** e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, **equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo**; (g.n.)

A Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) 938, de 28 de março de 2022, dispõe sobre os requisitos técnicos mínimos do *registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo (cronotacógrafo)* e define, no art. 5º, que o cronotacógrafo deve ser certificado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), ou por entidade a ele credenciada, enquanto o art. 6º, § 3º, estabelece que a comprovação da verificação metrológica poderá ser feita por meio do *site* do Inmetro na internet (Anexo 3.784/2025).

Com o objetivo de verificar a conformidade da certificação dos cronotacógrafos junto ao Inmetro, a equipe de auditoria ordenou a relação dos veículos informada por meio do arquivo ‘Frota – 2025’ pelo critério de idade, e na sequência foi realizada a consulta da validade da certificação dos equipamentos no *site* <https://cronotacografo.rbmlq.gov.br/certificados/consultar>, iniciando pelos veículos mais velhos até atingir a amostra mínima de 20% da frota operante informada pela Ceturb/ES.

O detalhamento das informações dos veículos com certificado vencido é apresentada na Tabela 3 e as consultas realizadas no *site* <https://cronotacografo.rbmlq.gov.br/certificados/consultar> são apresentadas no Anexo 3.782/2025.

Tabela 3 – Relação dos veículos, da amostra selecionada, com o certificado do cronotacógrafo vencido (continua)

Operadora	Placa antiga	Placa atual	Emissão certificado	Validade certificado
Alvorada	MRQ 8802		23/10/2019	30/09/2021
Cordial	GSV 2335		14/11/2022	20/10/2024
Expressa	MSI 4415		01/04/2023	14/03/2025
Expressa	MSI 4416		20/02/2020	05/02/2022
Expressa	MSI 4417		05/03/2021	17/02/2023
Expressa	MSI 4419		06/04/2023	15/03/2025
Expresso Aracruz	MRV 7752		15/12/2017	16/11/2019
Marilândia	ODP 5609		18/07/2022	29/06/2024
Marilândia	ODP 5598		18/07/2022	28/06/2024
Minastur	MST 9476		11/08/2023	17/07/2025
Pretti	MQS 8916	MQS 8J16	16/11/2022	21/10/2024
Pretti	MQS 8932	MQS 8J32	02/12/2022	08/11/2024
Pretti	MRK 7053	MRK 7A53	11/08/2022	03/08/2024
Pretti	MRK 7054	MRK 7A54	04/08/2022	14/07/2024
Pretti	MRK 8264		03/03/2023	03/02/2025
Pretti	MRK 6H61		10/01/2023	28/12/2024
Pretti	MRL 1472	MRL 1E72	25/08/2022	11/08/2024
Pretti	MRK 8266	MRK 8C66	23/05/2025	30/05/2025
Pretti	MRL 1496	MRL 1E96	10/01/2023	28/12/2024
Pretti	MQM 3331	MQM 3D31	02/05/2022	13/04/2024
Pretti	MSI 4475	MSI 4E75	27/10/2022	05/10/2024
Pretti	MSI 4476	MSI 4E76	06/04/2023	17/03/2025
Pretti	MTA 2135	MTA 2B35	14/02/2023	18/01/2025
Pretti	MSU 5879	MSU 5I79	10/10/2023	16/09/2024
Pretti	MTA 2136		13/04/2023	22/03/2025
Pretti	MTX 5544		18/12/2020	01/12/2022
Real Ita	MQK 4259		01/11/2022	06/09/2024
Real Ita	MQL 2615	MQL 2G15	28/08/2024	04/09/2024
São Gabriel	KOJ 9102		16/03/2023	02/09/2024
São Gabriel	HIJ 9221		01/09/2022	28/07/2024
São Roque	MRB 8913		07/12/2020	13/11/2022
São Roque	MRY 0134		18/02/2019	31/01/2021
São Roque	MTC 1H99		15/05/2023	27/04/2025
Sudeste	LAF 7511		15/10/2024	15/11/2024
Sudeste	MQU 1276		30/11/2020	29/10/2022
Sudeste	LAN 3418		29/09/2020	01/09/2022
Sudeste	LAF 7515		20/03/2019	08/03/2021
Sudeste	LAF 7497		29/03/2019	07/03/2021

Sudeste	BXG 3520	15/10/2024	15/11/2024
Sudeste	LBQ 8A33	30/09/2021	14/09/2023
Sudeste	MPO 5495	12/08/2019	23/07/2021
Sudeste	KPC 7247	16/10/2024	16/11/2024
Sudeste	KMP 8514	22/07/2019	02/07/2021
Sudeste	JME 8351	08/02/2022	13/01/2024
Sudeste	KNE 8393	17/11/2022	22/10/2024
Sudeste	LOG 6234	24/07/2024	24/08/2024
Sudeste	KMN 8337	02/09/2022	12/08/2024
Sudeste	MQZ 5739	25/09/2024	25/10/2024
Sudeste	MQZ 0277	27/07/2024	27/08/2024
Sudeste	KUZ 6549	31/10/2024	07/11/2024
Sudeste	LPI 2133	28/11/2022	01/11/2024

Fonte: Elaborado pelos autores, com base em consulta ao site <https://cronotacografo.rbmlq.gov.br/certificados/consultar>. Acesso em: 18 jul. 2025.

A consulta resultou na identificação de 51 veículos em situação irregular, pertencentes a 11 operadoras, fato que evidencia o expressivo quantitativo de ônibus prestando os serviços com o equipamento obrigatório em condição inadequada de uso, conforme resumo apresentado na *Tabela 4*.

Tabela 4 – Resumo do quantitativo de veículos com certificados vencidos por operadora

Operadora	Quantidade de veículos irregulares
Alvorada	1
Cordial	1
Expressa	4
Expresso Aracruz	1
Marilândia	2
<del>Minastur</del>	1
Pretti	16
Real Ita	2
São Gabriel	2
São Roque	3
Sudeste	18
<b>Total</b>	<b>51</b>

Fonte: Elaborado pelos autores.

Cumprе ressaltar que o cronotacógrafo é um instrumento que tem por objetivo indicar e registrar, de forma simultânea, inalterável e instantânea, a velocidade e a distância

percorrida pelo veículo, assim como dados relacionados ao condutor do veículo, como o tempo de trabalho e os tempos de parada e de direção<sup>16</sup>. Isso significa dizer que a irregularidade aqui apontada se relaciona não apenas com a qualidade do serviço prestado mas também com a segurança dos passageiros transportados.

Com base no exposto, fica evidenciado o descumprimento do Regulamento do Sitrip por 11 operadoras, e que a Ceturb/ES, apesar de ter conhecimento da situação, não adotou providências no sentido aplicar as penalidades regulamentares, oportunizando às empresas a apresentação de seus argumentos de defesa.

Fica evidenciada também a deficiência da fiscalização da Ceturb/ES na verificação se os veículos cadastrados pelas operadoras são os mesmos que prestam os serviços aos usuários e no controle da validade dos certificados dos equipamentos obrigatórios dos veículos utilizados no transporte intermunicipal de passageiros.

### **Justificativas**

O Responsável, Sr. Marcos Roberto Zambon, apresentou (evento 211), em suma, as seguintes justificativas de defesa: **(i)** analisando os anos de 2023 até a presente data, temos que anualmente a Gerência de Engenharia e Vistoria - GEVIS analisou mais de 1500 processos de Fretamento (SITRIP/ES autorizado e Fretamento Metropolitano) em 2023 e 1700 em 2024, com projeção de superar estes valores em 2025 e ultrapassar 1800 processos. Estes processos analisados tratavam da vistoria de mais de 3300 veículos em 2023, mais de 3800 em 2024 e é possível projetar que ultrapasse 4000 veículos em 2025, com uma equipe limitada; **(ii)** A GEVIS vem desenvolvendo um sistema de Gerenciamento de Frota em conjunto com a GEINF (Gerência de Informática), sistema este que inicialmente será utilizado para gerir a frota do SITRIP/ES e, posteriormente, dos demais serviços geridos pela CETURB/ES; **(iii)** este sistema moderniza a forma de cadastro dos veículos em relação ao defasado WINSITURB, que apesar de ter sido desenvolvido na década de 90 atualmente ainda é utilizado para gerir o sistema TRANSCOL que conta com diversas limitações técnicas por ser um programa para *Desktop* e ter necessidade de acesso à rede interna da CETURB/ES; **(iv)** apresenta melhorias do novo sistema; **(v)** este sistema está em fase de implementação, assim, os lançamentos de cadastro de veículos e de vistorias apresentados pelas transportadoras estão sendo lançados visando o controle aprimorado da frota do SITRIP/ES, e estima-se que no prazo de 90 dias o sistema estará com todos os dados lançados; **(vi)** com a base de dados devidamente alimentada e a emissão dos Certificados de Vinculação ao Serviço para todos os veículos do SITRIP/ES além de melhorar o controle interno será possível melhorar a fiscalização de campo pela equipe da GETRA – Gerência de Transportes Rodoviários e Serviços Autorizados; **(vii)** julga ter demonstrado que adotou medidas para desenvolver os controles da frota a fim de gerir os limites de idade da frota do SITRIP/Es e que no prazo de 90 dias estará com todos os dados de cadastro de veículos de lançamento de vistorias atualizados; **(viii)** com os prejuízos incalculáveis causados pela Pandemia do COVID-19, alguns transportadores entraram em recuperação judicial, como a VIAÇÃO ALVORADA LTDA e a VIAÇÃO SUDESTE LTDA, e a insegurança jurídica dos contratos de concessão inviabilizam e impediram a aquisição de veículos novos por parte dos transportadores para a renovação da frota do SITRIP/ES e, conseqüentemente, descumpriram o previsto no Decreto Estadual 3.288-N/1992; **(iv)** diante de um cenário queda vertiginosa da

---

<sup>16</sup> Disponível em: <https://cronotacografo.rbmlq.gov.br/o-que-e-cronotacografo>. Acesso em: 30 jul. 2025.

demanda, que tornou-se impeditivo à renovação da frota do SITRIP/ES, e o, conseqüente, descumprimento do Decreto Estadual 3.288-N/1992 a revisão do decreto poderia ser uma das soluções a serem adotadas; **(v)** a CETURB/ES no ano de 2018 encaminhou uma minuta de revisão do Regulamento do SITRIP/ES, contida no Anexo 3861/2025-1, conforme foi registrado no Relatório de Auditoria, porém até a presente data não fora publicado; **(vi)** diante do cenário financeiro e contratual que inviabilizou a renovação da frota por alguns transportadores, a proposição de modificação do regulamento de transportes para fins de abranger o cenário atual da frota do SITRIP/ES poderia ser uma solução, porém com a não publicação da minuta de regulamento editada pela CETURB/ES desde 2018, essa opção tornou-se improvável; **(vii)** a CETURB/ES por meio da Diretoria de Operações - DOP, à qual a GEVIS e a GETRA são subordinadas, notificou os transportadores sobre o descumprimento do disposto no art. 53, § 2º do Decreto 3.288-N, de 19 de janeiro de 1992, conforme registrado no processo e-DOCS 2025-VH69P; **(viii)** a DOP, ainda por meio do processo e-DOCS 2025-VH69P, apresentou ao Diretor-Presidente da CETURB/ES uma minuta de Norma Complementar que visa controlar a qualidade da frota de veículos com mais de 13 anos por meio de vistorias com maior frequência como medida de mitigação de riscos e estímulo à renovação da frota; **(ix)** a GEVIS vem alimentando o novo sistema de controle de frota a fim de pô-lo em operação no menor espaço de tempo possível e, em conjunto a DOP, GETRA e transportadores, adotar uma solução consensual coletiva para a frota que descumpra o previsto no art. 53, § 2º do Decreto 3.288-N, de 19 de janeiro de 1992. O Responsável, Sr. Wilson Cravo Júnior, apresentou (evento 212), em suma, as seguintes justificativas de defesa: **(i)** a Gerência de Transportes Rodoviários (GETRA) foi criada apenas em 2024, ou seja, há cerca de um ano. Ressaltou que sua nomeação como gestor da referida gerência ocorreu somente no final de maio de 2024, momento em que assumiu um setor recém-constituído, ainda em fase de estruturação, e com uma série de desafios acumulados ao longo dos anos; **(ii)** não houve a criação de uma estrutura gerencial específica voltada exclusivamente para esse sistema, isso fez com que o transporte intermunicipal fosse tratado de forma secundária, sem o devido suporte técnico-operacional e administrativo, o que comprometeu sua governança, fiscalização e desenvolvimento; **(iii)** destacou que a ausência de licitação do sistema de transporte intermunicipal, cujo processo está atualmente em andamento, tem sido um fator determinante para a precariedade do modelo em vigor. Sem contratos regulares, torna-se significativamente mais difícil estabelecer critérios de padronização e controle de qualidade que, por meio da concessão formal, permitiriam a exigência de níveis mais elevados de desempenho, renovação de frota e regularidade contratual; **(iv)** frisou que a gerência foi criada com uma equipe extremamente reduzida, composta inicialmente apenas por um gerente e um técnico, o que limitou, de forma significativa, a capacidade operacional e a resposta a demandas complexas; **(v)** trata-se de um cenário herdado e institucionalmente consolidado ao longo do tempo, cuja resolução plena depende da conclusão do processo licitatório em curso. Atualmente, o serviço é operado por empresas de diferentes portes, desde grandes operadoras até pequenas empresas com reduzida capacidade de investimento, o que agrava as dificuldades de atendimento aos padrões exigidos; **(vi)** enquanto o novo modelo de concessão não é implementado, a fiscalização permanece baseada nos critérios legais atualmente vigentes; **(vii)** as empresas operadoras do sistema foram formalmente notificadas, especialmente quanto à superação do limite legal de idade da frota; **(viii)** foi elaborada uma norma complementar de fiscalização técnica. Embora essa norma não substitua as exigências

legais vigentes, ela reforçará os controles sobre a frota atualmente em operação, em caráter excepcional; **(ix)** a emissão dos certificados — outro ponto mencionado na citação — está sendo tratada pela Gerência de Engenharia e Vistoria (GEVIS). Assim que os referidos certificados forem disponibilizados, todos os veículos flagrados com cadastro vencido serão devidamente autuados, nos termos da legislação vigente.

A Responsável, Minastur Transporte e Turismo Ltda, apresentou (evento 198), em suma, as seguintes justificativas de defesa: **(i)** conforme a própria CETURB-ES relatou por ofício nos autos do processo, a questão da não renovação da frota das empresas transportadoras, bem como a da signatária, não decorre de negligência ou de qualquer ato voluntário neste sentido mas principalmente, da expressiva perda de demanda por passageiros ao longo dos anos, fator que impede qualquer investimento neste sentido; **(ii)** o cenário do movimento de passageiros dos últimos anos vem sendo suficiente apenas para manter o serviço em operação, impossibilitando maiores investimentos, especialmente em frota; **(iii)** acerca da idade média da frota, a questão está sendo tratada a nível institucional entre o SETPES, sindicato representante das empresas transportadoras e o Estado (por intermédio da SEMOBI e da CETURB-ES), onde se busca construir uma solução de forma colaborativa, que venha a contemplar uniformemente todas as empresas operadoras que se encontram na situação, buscando atender aos interesses e as necessidades das partes envolvidas; **(iv)** anexa o Ofício CT.DOP.0455/2025 Diretoria de Operação da CETURB-ES datado de 23/6/2025, notificando a Responsável acerca do assunto e o Ofício CT.DOP.0541/2025 direcionado ao SETPES em atendimento ao pleito da classe, informando deferimento de maior prazo para solução conjunta sobre a idade média da frota; **(v)** sobre a constatação de que os ônibus empregados no serviço circulam sem a certificação metrológica subsequente dos cronotacógrafos (tacógrafos) ou com a certificação vencida, esclarece que dentro do que fora constatado em relação aos veículos de sua frota de 12 ônibus, somente o de placa MST-9476 foi apontado com a certificação vencida; **(vi)** a empresa preza pelo respeito as normas vigentes, especialmente a legislação de trânsito pelo que providenciou de imediato junto ao Inmetro, consoante protocolo 518020160553392408, a regularização havendo sanado para todos os fins a pendência.

A Responsável, Cordial Transportes e Turismo Ltda, apresentou (evento 201), em suma, as seguintes justificativas de defesa: **(i)** conforme o Ofício enviado pela CETURB ao SETPES em 14/8/2025, as entidades envolvidas (CETURB, Semobi e operadoras, incluindo a Cordial) estão em tratativas avançadas para construir uma solução consensual e efetiva para a regularização da frota, alinhada ao interesse público - através de norma complementar ou termo de compromisso; **(ii)** esse ofício demonstra o compromisso com a adequação ao Regulamento do Sitrip, priorizando o diálogo para evitar sanções precipitadas: que possam comprometer a continuidade do serviço essencial; **(iii)** o referido ofício prorrogou o prazo inicialmente concedido para apresentação de plano de regularização da frota, reconhecendo a complexidade da situação pós-pandemia (redução de 33,7% na demanda em relação a 2019) e a insegurança jurídica decorrente da ausência de contratos formais; **(iv)** com a demanda reduzida, às concessionárias ficam sem capital para investimento; **(v)** deve haver um consenso que equilibre a conformidade regulatória com a sustentabilidade econômica das operadoras, evitando prejuízos aos usuários e garantindo a modernização gradual da frota, sem interrupções abruptas no serviço; **(vi)** a Responsável irá apresentar plano de ação, alinhando-se às orientações da CETURB e mitigando os riscos à qualidade e segurança do serviço prestado; **(vii)** quanto a renovação do único certificado irregular

apontado no relatório, tão logo tomou conhecimento, a Responsável já se mobilizou para sanar a irregularidade.

As Responsáveis, Viação Pretti Ltda, Expressa Transportes Ltda e Viação Joana D'Arc S/A, apresentaram (eventos 213 e 215), em suma, as seguintes justificativas de defesa: **(i)** a não renovação da frota não decorre de negligência ou de qualquer ato voluntário das Responsáveis neste sentido, mas que advém, principalmente, da expressiva perda de demanda por passageiros ao longo dos anos, fator que impede qualquer investimento neste sentido; **(ii)** as Responsáveis, durante a pandemia, tiveram que manter seus custos e a frota em operação, sem ter qualquer receita, experimentando um prejuízo financeiro que até hoje não foi recuperado; **(iii)** com relação à alegação que as Notificadas estariam operando com certificado de cronotacógrafos vencidos, a situação já está sendo regularizada e somente se deu em razão da dificuldade financeira acima narrada.

A Responsável, Viação São Roque, apresentou (evento 220), em suma, as seguintes justificativas de defesa: **(i)** em relação aos cronotacógrafos, informa que a irregularidade foi sanada; **(ii)** quanto à idade média, informa que a não renovação da frota decorre de dois fatores, a saber: a) perda significativa do número de passageiros, que interfere no equilíbrio econômico-financeiro do contrato; e b) insegurança quanto à eventual não participação no processo licitatório; **(iii)** a aquisição de veículos envolve investimento elevado, o que não se revela possível no momento; **(iv)** a questão está sendo tratada a nível institucional entre o SETPES – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Espírito Santo, que representa as empresas operadoras do sistema, e o Estado, através da SEMOBI e da CETURB/ES.

A Responsável, Expresso Aracruz Ltda, apresentou (evento 227), em suma, as seguintes justificativas de defesa: **(i)** destacou que a não renovação da frota de ônibus não se dá, de forma alguma, por negligência ou ato da manifestante, mas da inegável perda de demandas por passageiros nos últimos anos, o que é fator impeditivo de qualquer investimento de alto custo, como a renovação da frota de ônibus; **(ii)** tal fato vem sendo tratado a nível institucional pelo Sindicato de Representantes das Empresas Transportadoras e Estados – SETPES, por intermédio da SEMOBI e da CETURB-ES.

As Responsáveis, Viação Alvorada Ltda e Viação Sudeste Ltda, apresentaram (eventos 230 e 234), em suma, as seguintes justificativas de defesa: **(i)** não se sabe ao certo o motivo, mas as informações que constam na CETURB/ES não se encontravam atualizadas, pois encontravam-se ainda com registro ativo, vários veículos já vendidos a terceiros ou, há muito, retirados de operação. Nessas condições, não caberia à Viação Alvorada a renovação de certificados; **(ii)** os veículos relacionados na “Tabela 4 – Relação dos veículos, da amostra selecionada, com o certificado do cronotacógrafo vencido” (fl. 62 do Relatório) encontram-se fora de operação, sem circulação, ou seja, não mais integram a frota que opera as linhas regulares; **(iii)** a realização imediata de procedimentos de verificação/aferição, e o conseqüente dispêndio financeiro, para veículos que se encontram inoperantes e fora de circulação revela-se desproporcional e inócua do ponto de vista prático e econômico, pois: não há utilização operacional do equipamento enquanto o veículo estiver desativado, e a regularização técnica, aferição e eventual selagem, bem como atualização cadastral junto ao órgão competente será promovida no momento em que houver alienação (transferência) ou baixa do veículo, ocasião em que o veículo será submetido às vistorias e exigências técnicas previstas pelo órgão de trânsito; **(iv)** as informações listadas no relatório não retratam a quantidade atual de veículos operacionais utilizados pela Responsável; **(v)** a

CETURB/ES notificou as empresas para promover as devidas correções, sendo que, após o procedimento de atualização, a frota real necessária para operar as linhas regulares é de 20 veículos para Viação Alvorada Ltda e 37 veículos para Viação Sudeste Ltda, todos eles devidamente cadastrados de forma regular junto à CETURB/ES, conforme protocolos de Certificados de Vistoria Veicular, acompanhados de relatórios de vistoria e demais documentações, incluindo o certificado válido do cronotacógrafo de todos os veículos; **(vi)** juntou aos autos protocolo de solicitação de baixa de registro de veículos, na modalidade regular, que não se encontram mais em operação, sendo estes os veículos de maior idade; **(vii)** a não renovação da frota das empresas transportadoras não decorre de negligência ou de qualquer ato voluntário neste sentido mas que advém, principalmente, da expressiva perda de demanda por passageiros ao longo dos anos; fator que impede qualquer investimento neste sentido; **(viii)** a questão está sendo tratada em nível institucional entre o SETPES, sindicato representante das empresas transportadoras e o Estado (por intermédio da SEMOBI e da CETURB-ES) em que se busca construir uma solução, de forma colaborativa, que venha a contemplar uniformemente todas as empresas operadoras que se encontram em referenciada situação, buscando atender aos interesses e as necessidades das partes envolvidas; **(ix)** a Responsável não utiliza em sua frota operante veículo com 26 anos de idade e não encontra-se com 59% da frota com idade em desconformidade com o previsto no Regulamento do SITRIP e presta um serviço de qualidade, estando regular frente ao Regulamento do SITRIP.

A Responsável, Viação Real ITA S/A, apresentou (evento 242), em suma, as seguintes justificativas de defesa: **(i)** no caso da responsável, consta na tabela inserida no Relatório de Auditoria, uma frota de 79 veículos, com 38 veículos com idade até 13 anos, número abaixo para a frota com a referida idade, excluindo-se o percentual de 20%; **(ii)** no entanto, a idade média da frota é de 11,72 anos. Este número revela, a todas as luzes, que no contexto geral a frota da recorrente tem idade média menor que a exigida pelo regulamento, mesmo que os de idade excedente ultrapassem o percentual máximo permitido; **(iii)** a dificuldade de a Responsável atualizar sua frota para atender o previsto na norma regulatória reside no fato da expressiva diminuição da demanda por passageiros ao longo dos anos, onde a ocupação média dos veículos por usuários, em muitos casos, revela-se economicamente deficitário, gerando prejuízo, isto é, não alcançando sequer a cobertura das despesas da atividade, quiçá gerar lucro; **(iv)** o veículo de placa MQL2615/MQL2G15 não mais pertence a notificada, restando pendente apenas o veículo MQK-4259, com meta para regularização ainda este mês.

A entidade fiscalizada, através do Responsável, Sr. Marcelo Campos Antunes, apresentou (evento 257), em suma, as seguintes razões: **(i)** a CETURB/ES avaliará as circunstâncias da realidade de estrutura dessas Unidades Gerenciais citadas, visando identificar a responsabilidade ou não da culpabilidade dos responsáveis; **(ii)** está em implantação sistema de gestão de frota desenvolvido pela CETURB/ES que, dentre outras funcionalidades, conta com cadastro de toda a frota e o controle da validade dos certificados de cronotacógrafos; **(iii)** o lançamento dos dados tem previsão de término em até 120 dias; **(iv)** a GEVIS já está iniciando os contatos com as operadoras a fim de verificar a existência de veículos que excedam o número de veículos necessários à operação para que sejam baixados os veículos mais velhos, buscando atender os limites de idade do Regulamento do Sitrip; **(v)** já notificou os transportadores quanto ao descumprimento do Regulamento do SITRIP e elaborou minuta de norma complementar que aumenta a frequência de vistoria da frota com mais de 13 anos, com objetivo de

garantir a segurança dos usuários, atenuando os efeitos da dificuldade de renovação da frota; **(vi)** os operadores alegam cenário de dificuldades para captar linhas de financiamento mais baratas e específicas para aquisição de ônibus decorrentes da ausência de contratos vigentes e inibição da tomada de crédito para renovação de frota, mesmo que caras, frente a queda de demanda transportada, bem como a iminente licitação a ser deflagrada pelo Poder Concedente, o que, segundo os mesmos, cria um ambiente insegurança de sua manutenção na atividade.

A Responsável, Viação São Gabriel Ltda, apresentou (evento 262), em suma, as seguintes justificativas de defesa: **(i)** reconhece que, dentre a frota de 15 veículos, 14 deles têm mais de treze anos, pelo que estão com idade vencida, razão pela qual não poderiam operar o contrato em questão; **(ii)** ao longo dos anos em que está operando o contrato, o fluxo de passageiros tem caído, o que se intensificou com a Pandemia de COVID-19, tornando-se impossível realizar investimentos para renovação da frota com a periodicidade necessária; **(iii)** no ano de 2015, início do contrato, foram transportados, ao total, 608.436 passageiros. Já em 2019, foram transportados 527.952 passageiros, enquanto em 2025, nos nove primeiros meses do ano, foram transportados apenas 288.725 passageiros; **(iv)** a não renovação da frota decorre de fatores externos, tendo prestado ao longo dos anos um serviço de qualidade dentro da realidade econômico-financeira em que está inserida; **(v)** foram encontrados dois veículos que não estariam aptos para prestar o serviço em razão da ausência de certificado válido do seu registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo (cronotacógrafo), sendo eles os veículos de placa KOJ 9102 e HIJ 9221; **(vi)** ambos os veículos não fazem mais parte da frota destinada a prestação dos serviços para o contrato aqui em discussão, de modo que hoje não há qualquer irregularidade nas certificações dos cronotacógrafos dos veículos empregados na operação, estando todos os veículos em circulação com os cronotacógrafos em dia.

### **Análise**

As irregularidades apontadas no presente achado também são inconteste, pois não foi negado o fato de o número de veículos com mais de 13 anos de fabricação exceder a 20% da frota operante, em descumprimento ao limite estabelecido no art. 53, §2º, do Regulamento do Sitrip.

Entretanto, os obstáculos e as dificuldades reais dos agentes e as exigências das políticas públicas a seu cargo, bem como as circunstâncias práticas que impuseram, limitaram ou condicionaram suas ações devem ser analisadas com cautela.

Observa-se no presente caso:

- A Gerência de Engenharia e Vistoria – GEVIS atua com equipe limitada, sendo que analisou mais de 1500 processos de Fretamento (SITRIP/ES autorizado e Fretamento Metropolitano) em 2023, 1700 em 2024, com projeção de ultrapassar 1800 processos em 2025, tratando-se de vistoria de mais de 3300 veículos em 2023, mais de 3800 em 2024 e projeta-se que ultrapasse 4000 veículos em 2025;
- a Gerência de Transportes Rodoviários – GETRA foi criada apenas em 2024, com equipe reduzida, e a nomeação do Responsável, Sr. Wilson Cravo Júnior, ocorreu

somente no final de maio de 2024, quando assumiu o setor recém-constituído, ainda em fase de estruturação;

- os prejuízos causados pela Pandemia do Covid-19 afetaram o faturamento das concessionárias;
- houve queda considerável da demanda ao longo dos anos, o que somada às consequências da Pandemia do Covid-19, afetou o capital para investimento;
- algumas concessionárias entraram em recuperação judicial;
- algumas informações que constam na CETURB/ES não se encontram atualizadas, pois alguns veículos com registro ativo já haviam sido retirados de operação.

Além disso, destaca-se que a insegurança jurídica dos contratos de concessão precários se afasta de um modelo de concessão ou permissão estável, sustentável e eficiente, o que prejudica um reequilíbrio econômico-financeiro adequado, a melhoria da qualidade do serviço prestado à população e, especificamente no presente caso, a modernização da frota.

Nessa perspectiva, também devem ser consideradas as ações adotadas pelos agentes com vistas à correção da irregularidade:

- Em 2018, a CETURB/ES elaborou e encaminhou ao Poder Concedente uma proposta de atualização normativa do SITRIP/ES (Anexo 3861/2025-1), com vistas à modernização dos critérios de operação e fiscalização, porém até a presente data não foi publicada;
- notificação formal das empresas para o cumprimento do limite máximo de 20% da frota com idade superior a 13 anos, em conformidade com o disposto no art. 53, § 2º do Decreto 3.288-N, de 19 de janeiro de 1992, conforme registrado no processo eletrônico 2025-VH69P, sendo concedido o prazo de 15 dias para apresentação de um plano de regularização da situação;
- os veículos com mais de 30 anos de fabricação foram descadastrados do sistema;
- elaboração de minuta de norma complementar que visa controlar a qualidade da frota de veículos com mais de 13 anos por meio de vistorias com maior frequência como medida de mitigação de riscos e estímulo à renovação da frota, conforme registrado no processo eletrônico 2025-VH69P;
- está em implantação sistema de gestão de frota desenvolvido pela CETURB/ES que, dentre outras funcionalidades, conta com cadastro de toda a frota e o controle da validade dos certificados de cronotacógrafos, sendo que o lançamento dos dados tem previsão de término em até 120 dias.

Diante do exposto, constata-se que a irregularidade permanece, uma vez que o percentual de veículos com mais de 13 anos de fabricação ainda supera o limite de 20% previsto no art. 53, §2º, do Regulamento do SITRIP/ES. Tal constatação demonstra o descumprimento formal da norma, não havendo, até o momento, plena adequação das concessionárias e da CETURB/ES aos parâmetros legais estabelecidos.

Contudo, a análise das circunstâncias concretas revela que a persistência da irregularidade decorre de fatores que extrapolam a mera vontade ou negligência dos agentes responsáveis.

Verifica-se que a atuação dos gestores foi condicionada por limitações estruturais e operacionais relevantes. Além disso, foram adotadas medidas concretas voltadas à correção das falhas identificadas, como as notificações das empresas, a elaboração de minuta normativa e a implantação de um sistema informatizado de gestão da frota. Nesse contexto, à luz dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, entende-se que, embora a irregularidade subsista, não se evidencia, no presente momento, dolo ou culpa grave que justifique a responsabilização dos agentes. Assim, considerando as ações corretivas em andamento e as dificuldades objetivas enfrentadas, recomenda-se o acompanhamento das medidas adotadas, sem imputação de sanções no presente momento, ressaltando-se a necessidade de comprovação futura da efetiva regularização da situação.

Ante o exposto, sugere-se a **manutenção do achado – sem aplicação de penalidades aos responsáveis**, uma vez que demonstrada a intenção de sanar as irregularidades apontadas – e **(I) a expedição de determinação** para que a Ceturb/ES adote ações, no prazo de 120 dias, no sentido de **(a)** instaurar processos disciplinares, **(b)** aplicar as penalidades, seguindo o rito estabelecido em norma às empresas que permanecerem irregulares e **(c)** exigir o cumprimento do Regulamento do Sitrip e do Código de Trânsito Brasileiro, especialmente em relação ao limite de idade e à validade dos certificados de equipamentos obrigatórios de toda a frota operante; **(II) a expedição de recomendação** para que a Ceturb/ES **(a)** avalie a necessidade de atualização do Regulamento do Sitrip ou a criação de normas complementares, com o objetivo de melhorar a regulação dos serviços prestados, e, especificamente no que se refere à periodicidade das inspeções e vistorias, adotar os mesmos critérios previstos no art. 2º da Norma Complementar 1/2020 da Ceturb/ES e **(b)** adote medidas no sentido de garantir que as tarifas cobradas dos usuários sejam proporcionais à qualidade do serviço prestado, para cada uma das operadoras.

#### **2.4 Deficiência na informação ao usuário sobre a existência do canal de reclamações** **Critério:** Lei Federal - 8.987/1995, art. 3º.

##### **Situação Encontrada:**

O Relatório de Auditoria 11/2025 apresentou o seguinte:

A Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, prevê, no art. 3º, que as concessões estão sujeitas à fiscalização pelo Poder Concedente responsável pela delegação, **com a cooperação dos usuários**.

O art. 29 da Lei 8.987/95 define que é incumbência do Poder Concedente regulamentar o serviço concedido, fiscalizar permanentemente a sua prestação, e zelar pela boa qualidade do serviço prestado:

##### **Lei 8.987/1995**

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

I – **regulamentar** o serviço concedido e **fiscalizar permanentemente a sua prestação**;

[...]

VII – **zelar pela boa qualidade do serviço**, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas; (g.n.)

Conforme abordado na Visão Geral, a fiscalização do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Sitrip/ES) foi delegada à Ceturb/ES por meio da Lei Estadual 876/2017, nos seguintes termos:

#### **Lei Estadual 876/2017**

**Art. 11. Fica delegada à Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo – CETURB/ES, pelo Poder Concedente, a gestão, fiscalização e planejamento do SITRIP/ES.**

[...]

**Art. 12. A fiscalização dos serviços concessionados de transporte coletivo intermunicipal de passageiros é de responsabilidade do ente ou órgão gestor e regulador, por meio de seus agentes próprios ou credenciados. (g.n)**

O art. 48 do Regulamento do Sitrip (Anexo 3.444/2025) trata do controle da qualidade dos serviços prestados, sendo destacadas as condições de conforto, higiene, regularidade, pontualidade e segurança, conforme trecho transcrito a seguir:

#### **Regulamento do Sitrip**

**Art. 48 – O DER-ES procederá permanente controle da qualidade dos serviços prestados** pela transportadora e do atendimento quantitativo do mercado, nos termos do Contrato.

**§ 1º - No controle da qualidade serão aferidas as características do serviço, sua execução, sob condições de conforto, higiene, regularidade, pontualidade e segurança, obedecidas as seguintes regras:**

I – **veículos**, pontos de parada e pontos de apoio **em boas condições de segurança, conforto e higiene, com equipamentos em bom estado de manutenção e utilização;**

II – cumprimento do esquema operacional aprovado pelo DER-ES, especialmente quanto aos horários de partida, chegada e etapas intermediárias da viagem;

III – bagagens e encomendas a salvo de danos e extravios;

IV – cumprimento do art. 97 deste Regulamento;

V – índice de acidentes, em relação ao número de viagens realizadas, dentro dos limites fixados pelo DER-ES, excluídos os não imputáveis à transportadora.

**§ 2º - O controle quantitativo destinar-se-á a verificar o suprimento de determinado mercado de transporte, mediante apuração do coeficiente de aproveitamento média da linha ou serviço até o máximo de 0,75 (setenta e cinco centésimos), sendo admitido pelo DER-ES variação para mais de até 15 pontos percentuais.**

**§ 3º Constatada insuficiência no atendimento da linha ou serviço, o DER-ES notificará a transportadora para supri-la em 30 dias, ou oferecer justificativa, sob pena de ser rescindido o contrato de delegação de serviço. (g.n.)**

Com o objetivo de avaliar o cumprimento das mencionadas exigências legais e responder à Questão de Auditoria 2, que indaga se a fiscalização contratual está sendo realizada de forma adequada, a equipe de auditoria solicitou, por meio do Ofício TCE-ES 2.027/2025, as seguintes informações ao jurisdicionado:

### **Ofício TCE-ES 2.027/2025**

3. Descrição da estrutura de fiscalização e de regulação dos contratos de concessão do transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, incluindo os processos e procedimentos de trabalho que devem ser adotados por fiscais e gestores dos contratos de concessão do transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros.

4. Normativos adotados para avaliação da qualidade na prestação dos serviços dos contratos de concessão do transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros.

A resposta foi encaminhada pela Ceturb/ES, por meio do documento CT.DP. 224/2025 (Anexo 3.562/2025, fls. 1-4), informando que os questionamentos foram atendidos através do documento denominado '*Questionamento do TCE-ES respostas*' (Anexo 3.562/2025, fls. 5-9), emitido pelo Gerente de Transporte Rodoviário e Serviços Autorizados.

No mencionado documento foi informado que a equipe de fiscalização do Sitrip/ES é composta por seis fiscais e um supervisor, que atuam em campo realizando o monitoramento da operação dos serviços de transporte, que engloba as seguintes atividades:

- a. Inspeções nos veículos (limpeza, conservação e presença dos equipamentos de segurança obrigatórios, tais como cintos de segurança, fixação dos bancos, condições das janelas, condições dos pneus, para-brisas, limpadores, funcionamento dos faróis, setas e sinais luminosos);
- b. Verificação do cumprimento de horários e itinerários;
- c. Regularidade da documentação junto à Ceturb/ES e licenciamento dos veículos em operação;
- d. Realização de pesquisas de embarque e desembarque, com o objetivo de identificar possíveis casos de superlotação; e
- e. Aplicação dos Autos de Infração, quando identificadas irregularidades, com base no art. 116 do Decreto Estadual 3.288-R/1992.

Destacou ainda que a elaboração dos cronogramas de fiscalização é realizada com base, principalmente, nas reclamações recebidas por meio do canal 0800, da ouvidoria, de solicitações de representantes políticos municipais e do Poder Executivo local.

No que se refere ao item 4 do Ofício TCE-ES 2.207/2025, foi informado que o Sitrip/ES não possui índice de medição da qualidade, ao contrário do que ocorre no sistema Transcol, que possui o índice específico denominado '*Medição de Desempenho das Concessionárias*', previsto em contrato.

Esclareceu que o monitoramento da qualidade ocorre com base nas reclamações captadas nos canais de atendimento ao público, que são o Disque Ceturb/ES<sup>17</sup> e a

---

<sup>17</sup> Telefone 0800 039 1517.

Ouvidoria<sup>18</sup> do Estado, e que as reclamações são insumos básicos e determinantes na definição do direcionamento do esforço de fiscalização.

Alegou ainda que as fiscalizações geram ações nas operadoras para regularização e melhoria nas suas operações, uma vez que os Autos de Infração geram penalidades pecuniárias.

Por fim, informou acreditar que a concessão de novos contratos, por meio de licitações por parte do Poder Concedente, resultará em um novo marco regulatório, com fixação de obrigações e com o estabelecimento de instrumentos de avaliação de desempenho como meio de aferição da qualidade e cumprimento da finalidade pública da concessão.

Com relação às reclamações dos usuários, foi solicitado, por meio do item 9 do Ofício TCE-ES 2.027/2025, o envio de relatório com os registros realizados no período compreendido entre janeiro/2024 e abril/2025, nos seguintes termos:

#### **Ofício TCE-ES 2.027/2025**

9. Relatório sintético de reclamações de usuários, referente ao período compreendido entre janeiro/2024 e abril/2025, contendo no mínimo as seguintes informações: (a) nome da empresa concessionária, (b) linha, (c) objeto da reclamação, (d) canal de reclamação utilizado, (e) data da reclamação e (f) avaliação sobre a procedência da reclamação. Encaminhar o arquivo preferencialmente em formato planilha eletrônica.

Como resposta foram encaminhados dois arquivos, denominados '*Reclamações Ouvidoria*' – onde constam 127 ocorrências, categorizadas como denúncias, reclamações ou sugestões –, e '*Reclamações 0800-0391517*' com 170 ocorrências, totalizando 297 ocorrências no período, o que demonstra a cooperação dos usuários na fiscalização do serviço prestado<sup>19</sup>.

Por meio dos itens 5 a 8 do Ofício TCE-ES 2.179/2025 foram solicitadas informações relacionadas aos procedimentos adotados pela equipe de servidores da Ceturb/ES, responsável pela fiscalização da prestação dos serviços, no controle da frequência, dos veículos utilizados e do excesso de lotação.

Em resumo, a resposta encaminhada informa que as fiscalizações são realizadas a partir de reclamações de usuários, de forma presencial, conferindo se os veículos utilizados pelas operadoras são os cadastrados previamente na Ceturb/ES, se os horários de partida estão sendo cumpridos, se os veículos se encontram em condições para prestar o serviço e se a tarifa praticada está de acordo com a estabelecida (Anexo 3.443/2025), conforme transcrição a seguir:

***Item 5. Encaminhar todos os relatórios de fiscalização emitidos pela equipe da Ceturb, para as operadoras Cordial e Planeta, no período compreendido entre janeiro/2024 e abril/2025 e informar o número do processo administrativo da fiscalização.***

***Resposta: A fiscalização dos serviços, trata-se de um serviço operacional, de checagem de conformidade operacional:*** Constatação de cumprimento de horários, itinerários, checagem das condições dos veículos (letreiro, condições de

<sup>18</sup> E-mail: [ouvidoria@es.gov.br](mailto:ouvidoria@es.gov.br), site: <https://ouvidoria.es.gov.br> e telefone: 0800 022 1117.

<sup>19</sup> Os arquivos '*Reclamações Ouvidoria*' e '*Reclamações 0800-0391517*' constam nos documentos complementares, juntados ao relatório de fiscalização.

segurança, equipamentos obrigatórios, etc.), tarifa praticada, se o veículo está adequado ao perfil do serviço ofertado e cobrado, etc.

Ou seja, a atuação da fiscalização possui foco operacional e, caso identificado que os serviços prestados pelas operadoras não estão de acordo com os termos do regulamento vigente, ou com as condições autorizadas pela Ceturb/ES, são lavrados Autos de Infração.

Não há um modelo padronizado de relatório de fiscalização, embora, como descrito acima, exista uma rotina de procedimentos adotados pela equipe em todas as ações realizadas em campo.

De toda forma, estamos encaminhando em anexo um relatório “Viação Cordial – João Neiva – Aracruz” elaborado durante fiscalização realizada nos municípios de Aracruz e João Neiva, região operada pela empresa Cordial.

**Item 6. Qual procedimento adotado pela Ceturb para controlar a frequência de saída e de chegada das viagens de transporte coletivo intermunicipal?**

**Resposta:** São realizados controles de partidas, durante as fiscalizações presenciais, nos terminais rodoviários e nos pontos de partida localizados em municípios e distritos que não possuem rodoviária, sempre com base nas tabelas de horários autorizadas pela Ceturb/ES, disponíveis no site: <https://sitrip.ceturb.es.gov.br>.

**O tempo de viagem – e, por consequência, o horário de chegada – não é objeto de fiscalização**, uma vez que não se trata de um dado objetivo. Esse tempo pode variar em função de diversos fatores externos, como condições de trânsito, obras e outros eventos imprevisíveis.

**A Ceturb/ES, com base em reclamações de usuários, realiza diligências e fiscalizações pontuais para verificar a procedência de demandas.** Em situações específicas, pode promover ajustes nos horários de partida, de forma a compensar atrasos recorrentes – sempre buscando conciliar a regularidade do serviço com os interesses dos demais usuários das linhas.

**Item 7. Qual procedimento adotado pela Ceturb para controlar quais veículos são utilizados na prestação dos serviços?**

**Resposta:** As empresas operadoras só podem colocar em serviços veículos previamente cadastrados e autorizados pela Ceturb/ES. Esse serviço é realizado no âmbito da Gerência de Engenharia e Vistoria (Gevis).

Mensalmente, junto com demais relatórios, as operadoras encaminham os Boletins de Informação, que é uma prestação de contas de sua operação. Dentre esses boletins existe o Boletim IV, que é a relação da frota operante, na qual só podem constar veículos autorizados.

**Nos serviços de fiscalização**, além dos parâmetros operacionais, **é checado se os veículos em operação são os que constam registrados juntos à Ceturb/ES.**

**Item 8. Qual procedimento adotado pela Ceturb para controlar o excesso de lotação nos veículos utilizados na prestação de transporte intermunicipal?**

**Resposta:** Para aferição do excesso de lotação é utilizado o parâmetro definido no § 1º do art. 60 do Decreto Estadual 3.288-N/1992, o qual estabelece o limite de 1/3 do número de poltronas como o aceitável como passageiros em pé.

**Em rotinas de fiscalização os agentes da Ceturb/ES embarcam nos veículos e realizam a pesquisa de embarque e desembarque de pessoas** e confrontam com os dados de passageiros do veículo (disponível em placa fixada em seu interior, bem como no CRLV do mesmo).

Constatada a infração, é lavrado o Auto de Infração com base no inciso IV, art. 127 do Decreto Estadual 3.288-N/1992. (g.n.)

Por meio do Ofício TCE-ES 2.372/2025 foi requisitada a informação relacionada ao quantitativo de viagens programadas no Sitrip e ao quantitativo de fiscalizações realizadas no período compreendido entre janeiro/2024 e abril/2025.

Na resposta encaminhada (Anexo 3.442/2025) foi informado um elevado quantitativo de viagens programadas a cada mês, conforme demonstrado na Tabela 5 :

Tabela 5 – Quantitativo de viagens programadas no Sitrip e de fiscalizações realizadas pela Ceturb/ES, no período de janeiro/2024 a abril/2025

Mês/Ano	Total de viagens programadas	Total de fiscalizações	Total de multas aplicadas
Janeiro/2024	33.934	7	10
Fevereiro/2024	33.585	7	17
Março/2024	34.587	8	0
Abril/2024	33.314	18	1
Mai/2024	33.785	15	4
Junho/2024	33.270	8	5
Julho/2024	35.397	4	0
Agosto/2024	32.342	33	7
Setembro/2024	31.937	5	2
Outubro/2024	34.667	5	0
Novembro/2024	33.051	6	4
Dezembro/2024	34.722	8	8
Janeiro/2025	34.214	3	0
Fevereiro/2025	32.804	9	4
Março/2025	35.448	2	2
Abril/2025	35.204	4	9

Fonte: Elaborado pelos autores, com base em informações prestadas pela Ceturb/ES.

Os dados informados demonstram a impossibilidade de a equipe de servidores da Ceturb/ES realizar a fiscalização de forma presencial em todas as viagens programadas no Sitrip, em virtude do elevado número de viagens, que partem de diversas cidades do

estado de forma simultânea, e do baixo quantitativo de servidores que integram a equipe de fiscalização. Destacamos ainda a ausência de recursos tecnológicos, que poderiam minimizar o baixo efetivo de servidores e levar mais eficiência, eficácia e efetividade às fiscalizações.

Dessa forma, ganham ainda mais relevância as informações coletadas por meio das reclamações que os usuários registram nos canais disponibilizados pela Ceturb/ES.

Cumpramos registrar que, ao analisar a relação das reclamações encaminhadas, foi identificado o relato registrado em 25/2/2025, referente à linha Dom Bosco x Ipiranga, operada pela Viação Planeta, mencionando que os usuários estavam encaminhando as reclamações para o *e-mail* fiscalizacao@der.es.gov.br, conforme orientação contida em informativo existente no ônibus, mas não estavam recebendo respostas.

Destacamos que durante a vistoria realizada pela equipe de auditoria, em 8 de julho, foi identificada exatamente a situação narrada pelo usuário, em veículos da empresa Alvorada<sup>20</sup>, onde constava, no interior dos veículos, informativo com o telefone e o *e-mail* do DER/ES, ao invés do telefone do canal de reclamações disponibilizado pela Ceturb/ES, conforme demonstrado na *Foto 1*.



Foto 1 – Informação desatualizada sobre o canal de reclamações, em ônibus da operadora Alvorada

Fonte: Registro realizado pelos autores em 8 jul. 2025.

Além da identificação desse tipo de ocorrência, foram vistoriados outros ônibus que não possuíam informativo aos usuários sobre a existência do canal de reclamações disponibilizado pela Ceturb/ES, conforme demonstrado na *Foto 2* e na *Foto 3*.

<sup>20</sup> Veículos placas MTC 4906 (nº 816) e MTB 3915 (nº 818).



Foto 2 – Ausência de informação sobre o canal de reclamações no interior do veículo da empresa Alvorada (placas CUL1F01 – nº 852)

Fonte: Registro realizado pelos autores em 8 jul. 2025.



Foto 3 – Ausência de informação sobre o canal de reclamações no interior do veículo da empresa Planeta (placas SGG2G24)

Fonte: Registro realizado pelos autores em 8 jul. 2025.

Por outro lado, foram vistoriados ônibus que possuíam informativo com o telefone e o e-mail da Ceturb/ES, conforme demonstrado na Foto 4.



Foto 4 – Informativo sobre o canal de reclamações no interior do veículo

Fonte: Registro realizado pelos autores em 10 jul. 2025.

Destacamos que, não identificamos entre os normativos da Ceturb/ES, dispositivo que padronize as características mínimas do informativo, tais como tamanho, conteúdo do texto, fonte, cores, nem o local onde devem ser instalados no interior dos veículos.

O art. 56 do Regulamento do Sitrip, por exemplo, trata da documentação que obrigatoriamente deve constar no interior dos veículos, mas não menciona a exigência do informativo relacionado ao canal de reclamações:

#### **Regulamento do Sitrip**

Art. 56 – Em todo veículo devem encontrar-se, além dos documentos exigidos pelo Código Nacional de Trânsito:

- I – o certificado de vistoria em vigor;
- II – o quadro de tarifas das passagens;
- III – a ficha de registro.

Com base no exposto, fica evidenciada a importância do canal de reclamações para o planejamento das fiscalizações realizadas pela equipe de servidores da Ceturb/ES, uma vez que, conforme informações trazidas pelo próprio jurisdicionado:

- a. A elaboração dos cronogramas de fiscalização é realizada, **principalmente**, com base nas reclamações recebidas;
- b. O monitoramento da qualidade é realizado com base na captação de queixas por meio dos canais de atendimento ao público;
- c. As reclamações são **insumos básicos e determinantes** na definição do direcionamento do esforço de fiscalização.

Entretanto, nas vistorias realizadas foram identificadas tanto a existência de informativo desatualizado quanto a ausência de informações relacionadas aos canais de reclamações

disponibilizados aos usuários, situações que impactam negativamente no planejamento e, por consequência, nas ações de fiscalização da qualidade do serviço prestado aos usuários.

### **Justificativas**

A entidade fiscalizada Semibi, através do Responsável, Sr. Fabio Ney Damasceno, apresentou (evento 239), em suma, as seguintes razões: **(i)** a Semobi foi notificada para oitiva, mas não houve proposta de determinação ou recomendação quanto a esse item à Secretaria; **(ii)** destacou que a Semobi vem acompanhando as ações realizadas pela Ceturb para tratativas relacionadas aos apontamentos do presente achado.

A entidade fiscalizada Ceturb, através do Responsável, Sr. Marcelo Campos Antunes, apresentou (evento 257), em suma, as seguintes razões: **(i)** foi iniciada a elaboração de norma específica com a finalidade de padronizar os informativos obrigatórios dos veículos vinculados ao Sitrip/ES; **(ii)** estão sendo providenciadas as notificações às operadoras para regularização dos informativos, em fase de definição do respectivo *layout*, motivo pelo qual ainda não foram enviadas a este colendo Tribunal; **(iii)** pontuou que a minuta de atualização do Regulamento do Sitrip, elaborada pela Ceturb e encaminhada ao Poder Concedente desde 2018, contempla, entre outras questões, a exigência para que os veículos apresentem informativos sobre os canais de comunicação e sobre as leis de benefícios para os usuários, e ainda a previsão de penalidade em caso de descumprimento; **(iv)** a Diretoria de Operações expedirá ofício ao transportadores que operam o SITRIP/ES na modalidade concessionado, determinando que num prazo de 30 dias sejam aplicados adesivos com os canais de atendimento da Ceturb em locais pré-definidos e de fácil visibilidade pelos passageiros, bem como a remoção dos adesivos que citem o DER-ES; **(v)** foi iniciada a elaboração de norma específica com a finalidade de padronizar os informativos obrigatórios dos veículos vinculados ao Sitrip/ES, no entanto esclareceu que, anteriormente, no bojo do Proc. SEP 83851089 de 2018, já havia sido encaminhado à Semobi para análise e publicação, Minuta de Regulamento do SITRIP na forma de Decreto, constando a obrigação das operadoras em fixar informativos no interior do veículo.

### **Análise**

A irregularidade apontada no presente achado também é inconteste, pois o Responsável não refutou as deficiências na informação ao usuário sobre a existência do canal de reclamações.

Em vez disso, o Responsável informou que foi iniciada a elaboração de norma específica com a finalidade de padronizar os informativos obrigatórios dos veículos vinculados ao Sitrip/ES.

Ainda, declarou que estão sendo providenciadas as notificações às operadoras para regularização dos informativos, mas não encaminhou documentação que demonstrasse tal ação.

Por fim, pontuou que a Diretoria de Operações expedirá ofício aos transportadores, determinando que num prazo de 30 dias sejam aplicados adesivos com os canais de atendimento da CETURB/ES em locais pré-definidos e de fácil visibilidade pelos passageiros, bem como a remoção dos adesivos que citem o DER-ES.

Apesar do exposto, se mostra inoportuno nesse momento que o Tribunal conclua pelo cumprimento dos apontamentos feitos no achado, uma vez que não foram trazidos elementos de prova completos e conclusivos.

Diante disso, sugere-se a **manutenção do achado** - e a **expedição de recomendação** para que a Ceturb/ES adote ações no sentido de **(a)** padronizar o modelo e o local de instalações dos informativos sobre a existência de canal de reclamações disponibilizado pela Ceturb/ES aos usuários, **(b)** exigir, no Regulamento do Sitrip ou em norma complementar, a instalação do informativo no interior dos veículos utilizados na prestação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal e **(c)** avaliar a possibilidade de, além dos canais de reclamações já disponibilizados, incluir o uso de aplicativos de mensagens, que possuem ampla utilização pela população e oferecem facilidade no acesso e diversos recursos para os administradores.

#### 2.4 Descumprimento do Princípio da Duração Razoável do Processo

**Critérios:** Lei Complementar Estadual - 877/2017, art. 13, I e V; Lei Federal - 8.987/1995, art. 29, I e VI; Constituição Federal - art. 5º, LXXVIII.

##### **Situação Encontrada:**

O Relatório de Auditoria 11/2025 apresentou o seguinte:

A Constituição Federal consagra, em seu art. 5º, LXXVIII, o Princípio da Duração Razoável do Processo:

##### **Constituição Federal**

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[...]

LXXVIII – **a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo** e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. (g.n.)

Por sua vez, o art. 13 da Lei Estadual 877/2017 estabelece que, para a gestão do sistema de transportes coletivos de passageiros, compete à Ceturb/ES normatizar, planejar e fiscalizar a operação do sistema, aplicando a regulamentação estabelecida pelo Poder Executivo:

##### **Lei Estadual 877/2017**

Art. 13 – Para a gestão do Sistema de Transportes Coletivos Intermunicipal e Intramunicipal de Passageiros do Espírito Santo competirá à Ceturb/ES, além das atribuições descritas nesta Lei Complementar:

I – **normatizar**, planejar e fiscalizar a operação do Sistema de Transportes Públicos de Passageiros, em todas as modalidades, **aplicando a regulamentação estabelecida pelo Poder Executivo;**

[...]

V – **elaborar e submeter ao Governo do Estado do Espírito Santo, para aprovação, a regulamentação dos serviços de transportes de passageiros sob sua gestão**, bem como das demais modalidades existentes ou que venham a ser instituídas; (g.n.)

O Regulamento do Sitrip foi aprovado há mais de 30 anos, por meio da Resolução 3.635/1991, do Conselho Rodoviário Estadual, e homologado pelo Decreto Estadual

3.288-N/1992, portanto é anterior à publicação da Lei Federal 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.

Dessa forma, é natural que ao longo desse período tenha ocorrido a necessidade de promover alguns ajustes em seu texto, com a revisão, inclusão e/ou exclusão de alguns dispositivos estabelecidos inicialmente, o que de fato só ocorreu em 1996, por meio do Decreto 3.989-N.

Observa-se que após 1996 o Regulamento do Sitrip não sofreu novas alterações. Por ocasião da inspeção física, realizada em 8/7/2025, os servidores da Ceturb/ES informaram sobre a existência de proposta de nova redação para o regulamento, de iniciativa daquela entidade, autuada por meio do Processo Administrativo 83851089<sup>21</sup>.

Em consulta ao site <https://processoeletronico.es.gov.br/> é possível observar, no campo denominado 'resumo', que o processo trata de "minuta de decreto que regulamenta o serviço concessionário – rodoviário", instruído na Ceturb/ES em 7/11/2018 e encontra-se na Subsecretaria de Estado de Mobilidade Urbana da Semobi, desde 26/1/2021, conforme demonstrado na

Figura 1.

Figura 1 – Tramitação do Processo Administrativo 83851089 (continua)

Consulta de Processo			
Detalhes do Processo			
Consulta realizada em 09/07/2025 11:21:30			
● Informações fornecidas pelos sistemas SEP e E-DOCS.			
Protocolo do Processo:	83851089		
Assunto:	POLÍTICAS DE AÇÃO GOVERNAMENTAL - PROJETOS, ESTUDOS E NORMAS. DOCUMENTOS REFERENTES A ELABORAÇÃO DE INSTRUÇÕES NORMATIVAS, DECLARAÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA, DECRETOS. AUTOGRAFOS DE LEI.		
Situação:	EM ANDAMENTO		
Interessado(s):	• CETURB - SECEX		
Município:	VITÓRIA		
Resumo:	INSTRUÇÃO DE SERVIÇO Nº 008/2018 - MINUTA DE DECRETO QUE REGULAMENTA O SERVIÇO CONCESSIONÁRIO - RODOVIÁRIO		
Histórico do processo			
Data	Órgão	Local	Situação
26/01/2021 10:17:00	SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA	SUBSECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE URBANA	EM ANDAMENTO
09/12/2020 18:06:00	SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA	GABINETE DO SECRETARIO	EM ANDAMENTO
09/12/2020 16:21:00	SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA	SETOR DE PROTOCOLO	EM ANDAMENTO
08/12/2020 16:36:00	COMPANHIA ESTADUAL DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO ES	PROTOCOLO GERAL	EM ANDAMENTO
08/12/2020 16:16:00	COMPANHIA ESTADUAL DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO ES	PRESIDÊNCIA	EM ANDAMENTO
13/05/2020 13:42:00	COMPANHIA ESTADUAL DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO ES	ASSESSORIA TÉCNICA	EM ANDAMENTO

<sup>21</sup> Disponível em: <https://processoeletronico.es.gov.br/>. Acesso em: 9 jul.2025.

23/01/2020 16:50:00	COMPANHIA ESTADUAL DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO ES	PRESIDÊNCIA	EM ANDAMENTO
17/01/2020 14:05:00	COMPANHIA ESTADUAL DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO ES	ASSESSORIA JURÍDICA	EM ANDAMENTO
29/10/2019 13:36:00	COMPANHIA ESTADUAL DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO ES	PRESIDÊNCIA	EM ANDAMENTO
20/02/2019 14:18:00	COMPANHIA ESTADUAL DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO ES	PROTOCOLO GERAL	EM ANDAMENTO
03/01/2019 11:02:00	SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA	GABINETE DO SECRETARIO	EM ANDAMENTO
02/01/2019 10:59:00	SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA	SETOR DE PROTOCOLO	EM ANDAMENTO
29/11/2018 16:22:00	SECRETARIA DE ESTADO DO GOVERNO	GERÊNCIA DE APOIO AO GABINETE	EM ANDAMENTO
29/11/2018 14:56:00	SECRETARIA DA CASA CIVIL	PROTOCOLO DA CASA CIVIL	EM ANDAMENTO
29/11/2018 10:52:00	SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA	GABINETE DO SECRETARIO	EM ANDAMENTO
09/11/2018 16:00:00	SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA	CONSELHO TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL	EM ANDAMENTO
09/11/2018 13:34:00	SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA	GABINETE DO SECRETARIO	EM ANDAMENTO
08/11/2018 11:19:00	SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA	SETOR DE PROTOCOLO	EM ANDAMENTO
07/11/2018 09:15:00	COMPANHIA ESTADUAL DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO ES	PROTOCOLO GERAL	AUTUADO

Fonte: <https://processoeletronico.es.gov.br/>. Acesso em: 18 jul. 2025.

Importante destacar que a Lei 8.987/1995 define, no art. 29, os seguintes encargos ao Poder Concedente:

#### **Lei 8.987/1995**

Art. 29 Incumbe ao poder concedente:

I – **regulamentar o serviço concedido** e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

[...]

VI – **cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares** do serviço e as cláusulas contratuais da concessão; (g.n.)

A ação adotada pela Ceturb/ES, ao elaborar a proposta de regulamentação e encaminhá-la ao Poder Concedente para aprovação – conforme previsão contida no art. 13, V, da Lei Complementar 877/2017 –, evidencia a necessidade detectada pela companhia, a quem compete fazer a gestão do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo, de atualizar o regulamento do sistema.

Entretanto, decorridos quase sete anos após a autuação, o processo segue sem conclusão, demonstrando a omissão da Semobi, em especial da Subsecretaria de Estado de Mobilidade Urbana, em concluir a análise quanto à aprovação das alterações propostas, prejudicando a atuação da Ceturb/ES em seu dever de gerir, planejar e fiscalizar o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo.

### **Justificativas**

A entidade fiscalizada Semobi, através do Responsável, Sr. Fabio Ney Damasceno, apresentou (evento 239), em suma, as seguintes razões: **(i)** apesar da Secretaria reconhecer a ausência de uma regulamentação atualizada e sem alterações significativas desde 1996, esse é um reflexo do contexto histórico complexo e de desafios estruturais enfrentados na gestão deste sistema; **(ii)** a proposta de nova redação, iniciada pela Ceturb em 2018, embora tenha refletido a percepção da necessidade de atualização à época, encontra-se hoje igualmente defasada e desatualizada; **(iii)** considerando que este processo tramita na Subsecretaria de Estado de Mobilidade Urbana desta Semobi desde 2021 sem conclusão, esclareceu que a referida proposta não terá segmento. Contudo, os conceitos e as abordagens contemporâneas nela presentes serão integralmente absorvidos e considerados nos estudos a serem desenvolvidos pela consultoria a ser contratada, garantindo que o novo marco regulatório seja plenamente atualizado e alinhado às melhores práticas; **(iv)** ressaltou que a atualização do regulamento não se trata de uma simples revisão textual, mas de um processo que exige análise aprofundada das implicações jurídicas, operacionais e econômico-financeiras, especialmente considerando o cenário de irregularidade contratual que o sistema enfrenta e a necessidade de alinhamento com as diretrizes da Lei 14.133/2021.

A entidade fiscalizada Ceturb, através do Responsável, Sr. Marcelo Campos Antunes, apresentou (evento 257), em suma, as seguintes razões: **(i)** em relação a morosidade na análise de proposta de atualização da regulamentação dos serviços concedidos, registrou que, essa ação de análise dessa regulamentação, e sua publicação posterior, está na responsabilidade da Semobi, que é o órgão competente institucionalmente para executar as ações pendentes.

### **Análise**

O Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura reconheceu que a regulamentação do Sitrip está desatualizada e que esta situação é um ponto crítico que impacta diretamente na gestão e na fiscalização da prestação do serviço.

Na sequência alegou que a proposta encaminhada pela Ceturb/ES, em 2018, refletia a percepção de atualização da época, mas que atualmente encontra-se defasada e desatualizada.

Declarou que a proposta não terá seguimento, mas que os conceitos e as abordagens contemporâneas nela presentes serão integralmente absorvidos e considerados nos estudos a serem desenvolvidos pela consultoria a ser contratada.

Entretanto, entende-se que não deve prosperar a afirmação quanto à proposta encaminhada pela Ceturb/ES, para atualização do Regulamento do Sitrip em 2018, estar igualmente defasada e desatualizada em relação ao regulamento de 1992 e ainda vigente.

É importante registrar que, conforme exposto no RA 11/2025, a proposta da Ceturb/ES trata de questões relevantes, tais como, definição das idades máxima e média da frota, instalação e manutenção dos cronotacógrafos, exigência da instalação de informativos sobre os canais de reclamações no interior dos veículos, e ainda da exigência de acessibilidade nos veículos e do período de validade das vistorias, de acordo com a idade dos veículos.

A Semobi não mencionou quais desses pontos estariam defasados ou desatualizados, e simplesmente informou que a “proposta não terá segmento (*sic*)”, demonstrando

pouco apreço na busca por soluções e no encaminhamento de possíveis melhorias na regulamentação dos serviços.

Oportuno ressaltar que a proposta encaminhada pela Ceturb/ES não precisa ser aprovada integralmente, e que alterações pontuais podem resultar em atualizações importantes, sem causar desequilíbrios para a continuidade da prestação dos serviços. Cabe ainda destacar que, em consulta ao Processo Administrativo 83851089<sup>22</sup>, de iniciativa da Ceturb/ES, da proposta de nova redação para o regulamento do Sitrip, verificou-se que não houve movimentação e o processo segue sem conclusão, demonstrando a omissão da Semobi, em especial da Subsecretaria de Estado de Mobilidade Urbana, em concluir a análise quanto à aprovação ou não das alterações propostas, prejudicando a atuação da Ceturb/ES em seu dever de gerir, planejar e fiscalizar o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo.

Figura 2 – Tramitação do Processo Administrativo 83851089

Detalhes do Processo

Consulta realizada em 13/11/2025 14:28:47

● Informações fornecidas pelos sistemas SEP e E-DOCS.

Protocolo do Processo:	83851089
Assunto:	POLÍTICAS DE AÇÃO GOVERNAMENTAL. PROJETOS, ESTUDOS E NORMAS. DOCUMENTOS REFERENTES A ELABORAÇÃO DE INSTRUÇÕES NORMATIVAS, DECLARAÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA, DECRETOS. AUTÓGRAFOS DE LEI.
Situação:	EM ANDAMENTO
Interessado(s):	• CETURB - SECEX
Município:	VITÓRIA
Resumo:	INSTRUÇÃO DE SERVIÇO Nº 008/2018 - MINUTA DE DECRETO QUE REGULAMENTA O SERVIÇO CONCESSIONÁRIO - RODOVIÁRIO

Histórico do processo

Data	Órgão	Local	Situação
26/01/2021 10:17:00	SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA	SUBSECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE URBANA	EM ANDAMENTO
09/12/2020 18:06:00	SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA	GABINETE DO SECRETARIO	EM ANDAMENTO

Fonte: <https://processoeletronico.es.gov.br/>. Acesso em: 13 nov. 2025.

No mais, com base nos esclarecimentos prestados, é possível concluir pela manutenção do achado e até reforçá-lo, uma vez que sua causa – a morosidade identificada na análise de proposta para atualização do regulamento do Sitrip –, também foi identificada na ‘contratação dos estudos técnicos com diagnóstico operacional, econômico-financeiros e estudo de modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para o procedimento de licitação do Sitrip’, que teve processo autuado há quase um ano na Semobi e ainda não teve a fase preparatória concluída.

Com base no exposto, a conclusão é pela **manutenção do achado**, com sugestão de **recomendação** para que a Semobi adote ações proativas, no prazo de 90 dias, no sentido de apresentar manifestação conclusiva quanto à aprovação ou não da proposta de revisão do Regulamento do Sitrip, indicando quais pontos encontram-se defasados

<sup>22</sup> Disponível em: <https://processoeletronico.es.gov.br/>. Acesso em: 13 nov. 2025.

e desatualizados, possibilitando que a Ceturb/ES avalie eventuais ajustes necessários na busca por soluções e na melhoria da regulamentação dos serviços prestados.

## 2.5 Serviço inadequado

**Crítérios:** Boa prática - Portaria ANTT 7/2024; Lei Federal - 8.987/1995, art. 6º; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 52; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 53; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 51, III; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 58.

### **Situação Encontrada:**

O Relatório de Auditoria 11/2025 apresentou o seguinte:

A Lei Federal 8.987/1995 define, em seu art. 6º, serviço adequado aquele que satisfaz condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação e modicidade tarifária.

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

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

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

Traz ainda, no art. 3º, que a fiscalização do Poder Concedente deve incluir a cooperação dos usuários.

Art. 3º As concessões e permissões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente responsável pela delegação, com a cooperação dos usuários.

O Regulamento do Sitrip traz a definição de “índice de desempenho”, estabelece temas de controle da qualidade dos serviços prestados mas não apresenta a forma de cálculo. A Ceturb, ao ser indagada para apresentar os normativos adotados para avaliação da qualidade na prestação dos serviços (Anexo 03562/2025-7), informou que não possui índice de medição da qualidade.

Para responder à questão de auditoria “O serviço prestado pelas operadoras selecionadas em avaliação de risco é adequado?”, a verificação da adequação do serviço foi realizada nas viagens Planeta e Cordial nas temáticas de idade da frota e existência de laudos de vistoria<sup>23</sup> e, de forma adicional, com relação à percepção do usuário.

O Regulamento do Sitrip traz como requisitos: (i) o número de veículos com mais de 13 (treze) anos de fabricação não poderá exceder de 20% (vinte por cento) da frota operante; (ii) a vistoria pelo DER-ES no ato do registro do veículo e (iii) a apresentação de laudo de vistoria a cada 12 (doze) meses pela operadora.

---

<sup>23</sup> Definições realizadas em sede de planejamento desta auditoria. Foram ponderados viabilidade de execução de procedimentos, dados de receita bruta declarada, quantidade de sanções aplicadas, quantidade de reclamações via 0800 e via Ouvidoria relacionadas a itens de segurança e conforto. Os dados utilizados foram apresentados pela Ceturb e constam dos documentos complementares “Planilha Eletrônica Ceturb “Controle de Multas” e “Reclamações 0800” e “Reclamações Ouvidoria”.

Art. 51 - O veículo a ser utilizado no serviço de que trata este Regulamento deve ser previamente registrado no DER-ES, a requerimento do transportador, que apresentará os seguintes documentos:

[...]

**III - laudo de vistoria expedido pelo DER-ES, sendo a vistoria realizada na garagem da transportadora;**

[...]

Art. 52 - **É vedado o registro de veículo com mais de 13 (treze) anos de fabricação.**

Art. 53 - Dar-se-á o cancelamento do registro:

**I - quando o veículo for considerado pelo DER-ES, em laudo técnico, permanentemente inseguro ou impróprio para o serviço;**

[...]

**§ 2º - o número de veículos com mais de 13 (treze) anos de fabricação não poderá exceder de 20% (vinte por cento) da frota operante da transportadora;**

[...]

Art. 57 - **O veículo deve ser mantido em perfeito estado de funcionamento, conservação e asseio.**

Art. 58 - A cada 12 (doze) meses, contados da data de realização do registro e da vistoria inicial, **a transportadora deverá exibir ao DER-ES laudo de vistoria, firmado por responsável técnico** quanto às condições de segurança e conforto de seus veículos face as exigências legais e regulamentares.

**§ 1º - O DER-ES pode, a seu critério e a qualquer tempo, proceder a nova vistoria, para o que convocará o delegatário do serviço;**

§ 2º - O não atendimento à convocação acarretará a retirada do veículo de tráfego, ficando sua reutilização condicionada à aprovação em vistoria.

Art. 59 - A fiscalização do DER-ES determinará, nos terminais, pontos de apoio e pontos de parada, a limpeza, o reparo ou substituição do veículo que não apresentar condições de higiene, de funcionamento e de segurança.

Parágrafo Único - O veículo retirado de tráfego somente pode ser recolocado em serviço depois de liberado pelo DER-ES.

[g.n.]

Embora o Regulamento estabeleça como tema de controle o asseio e o conforto, relacionados à percepção do usuário e sejam disponibilizados pela Ceturb nos canais de manifestação de opinião (Ouvidoria e telefone), não foi identificado no regulamento Sitrip critério específico para aferição da percepção.

Adicionalmente, foi identificado como referencial de boa prática, a metodologia para o cálculo do Índice de Qualidade do Transporte (IQT) estabelecida na Portaria ANTT 7/2024 para a avaliação das transportadoras que operam serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros mediante autorização especial.

A metodologia pondera sete indicadores para formar o IQT que avaliam **percepção do usuário** ( $I_{PU}$ ), **regularidade em vistorias** ( $I_{RV}$ ), **atualidade** ( $I_{AV}$ ), conformidade regulatória ( $I_{CR}$ ), regularidade formal ( $I_{RG}$ ), conformidade financeira e monitoramento ( $I_{MT}$ ).

3.2. O IQT é composto por sete indicadores principais, que avaliam diferentes dimensões do desempenho das transportadoras:

- I -  $I_{PU}$  – indicador de percepção do usuário: avalia a satisfação dos usuários com o serviço prestado.
- II -  $I_{RV}$  – indicador de regularidade em vistorias: mede a frequência e a conformidade das inspeções realizadas.
- III -  $I_{AV}$  – indicador de atualidade do veículo: considera a idade média da frota e a atualização tecnológica dos veículos.
- IV -  $I_{CR}$  – indicador de conformidade regulatória: verifica o cumprimento das normas e regulamentações aplicáveis.
- V -  $I_{RG}$  – indicador de regularidade formal: avalia o atendimento aos requisitos administrativos e documentais.
- VI -  $I_{CF}$  – indicador de conformidade financeira: analisa a regularidade das obrigações financeiras com a ANTT.
- VII -  $I_{MT}$  – indicador de monitoramento: mede a adequação e frequência dos dados fornecidos pelas transportadoras à ANTT.

#### 4. ETAPA 3: CLASSIFICAÇÃO DAS TRANSPORTADORAS

4.1. Com base em todos os indicadores apurados, estabelece-se o Índice de Qualidade do Transporte - IQT, cujo objetivo é quantificar o nível de serviço prestado pelas transportadoras do sistema de transporte interestadual semiurbano de passageiros. A fórmula do IQT é a seguinte:

$$IQT = k_1 \times I_{PU} + k_2 \times I_{RV} + k_3 \times I_{AV} + k_4 \times I_{CR} + k_5 \times I_{RG} + k_6 \times I_{CF} + k_7 \times I_{MT}$$

Em que:

$IQT$  – Índice de qualidade do transporte;

$I_{PU}$  – Indicador de percepção do usuário;

$I_{RV}$  – Indicador de regularidade em vistorias;

$I_{AV}$  – Indicador de atualidade do veículo;

$I_{CR}$  – Indicador de conformidade regulatória;

$I_{RG}$  – Indicador de regularidade formal;

$I_{CF}$  – Indicador de conformidade financeira;

$I_{MT}$  – Indicador de monitoramento;

$k_1, k_2, k_3, k_4, k_5, k_6$  e  $k_7$  – pesos dos indicadores.

Seu resultado enquadra as operadoras em uma escala de condição “ótima” à “crítica”.

Tabela 11 - Enquadramento das transportadoras

Condição	IQT apurado
Ótimo	$IQT > 8$
Boa	$6 < IQT \leq 8$
Regular	$4 < IQT \leq 6$
Ruim	$2 < IQT \leq 4$
Crítica	$IQT \leq 2$

Para a verificação pretendida nesta auditoria, foram avaliados isoladamente os indicadores de atualidade ( $I_{AV}$ ), de regularidade em vistorias ( $I_{RV}$ ) e de percepção do usuário ( $I_{PU}$ ).

O Indicador de Atualidade avalia a idade média da frota. Em seus termos:

**Indicador de Atualidade dos Veículos ( $I_{AV}$ )**

3.15. O  $I_{AV}$  avalia a idade média da frota da empresa, representando o grau de modernidade e renovação dos veículos utilizados. O cálculo baseia-se no índice de idade média da frota ( $i_{IM}$ ) para cada empresa.

$$I_{AV} = \begin{cases} 0, & \text{se } i_{IM} \geq 10, \\ 10, & \text{se } i_{IM} \leq 5, \\ 2 \times (10 - i_{IM}), & \text{se } 5 < i_{IM} < 10. \end{cases}$$

Em que:

$I_{AV}$  – Indicador de atualidade do veículo;

$i_{IM}$  – Índice de idade média da frota por empresa;

$Frota_k$  – Quantidade de veículos com idade  $k$ ;

$k$  – Idade dos veículos (em anos);

$n$  – Maior idade de veículo da empresa.

3.16. O valor de  $I_{AV}$  é mensurado de 0 a 10, em que 0 representa a pior situação, com idade média da frota maior ou igual a 10 anos; e 10 a melhor situação, com idade média da frota menor ou igual a 5 anos.

3.17. Para a obtenção da equação do  $I_{AV}$  a partir do  $i_{IM}$ , foi utilizada a equação de transformação de escala apresentada em **[3.6]**. Para a parametrização definiu-se:

- Valor de  $i_{IM}$  máximo igual a 10 anos, representando a situação crítica, a partir da qual a nota calculada de  $I_{AV}$  passa a ser 0.
- Valor de  $i_{IM}$  mínimo igual a 5 anos, representando a situação desejada, até a qual o valor de  $I_{AV}$  = 10.

Observa-se que a idade média desejada para a frota é de 5 anos e, a partir dessa idade média, há redução do indicador de atualidade de veículos, que é zerado para idade média maior ou igual a 10 anos.

A fundamentação constante na Portaria ANTT 7/2024, indica a forma de cálculo da idade e a condição limite para utilização em situação regular, de acordo com a literatura no tema, qual é a idade de até 8 anos se comprovado bom estado.

3.18. A definição do **valor máximo de 10 anos para a idade da frota** deu-se com base no Contrato de Permissão nº 001/2015, referente ao serviço de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros realizado na RIDE DF e Entorno, no qual estabelece na Subcláusula 7.4:

"[...] 7.4 **Não serão admitidos** na prestação dos Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros **ônibus com idade superior a 10 (dez) anos**.

7.4.1 Para efeito de definição de idade do ônibus, será considerado o ano de fabricação do chassi constante do Certificado de Registro de Licenciamento do Veículo - CRLV.

7.4. 1.1 Considera-se para efeito de contagem da idade do ônibus, a data de 31 de dezembro do ano de fabricação do chassi.

7.4.1.2 Considera-se que o ônibus completará um ano de idade no dia 31 de dezembro do ano subsequente à fabricação do chassi.

"[...]"

3.19. Ainda, utilizou-se como referência o Edital de Concorrência nº 00/2020 (*sic*), que trata da Concessão para Prestação e Exploração de Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal- STPC/DF. O Edital estabelece que:

"[...]"

8.5 - As CONCESSIONÁRIAS de cada um dos lotes licitados deverão iniciar a prestação dos serviços com frota 100% (cem por cento) nova (zero quilômetro), atendendo a todas as especificações do Anexo II.5 deste EDITAL e a configuração inicial de categorias e quantitativos definidos no Anexo II.2. A renovação ou incorporação de veículos, ao longo da concessão, somente poderá ser feita por veículos novos (zero quilômetro).

[...]

21.4.1.4.1 - Observado o disposto no item 8.5 deste EDITAL, a frota a ser utilizada ao longo da concessão não poderá ser composta por veículos com idade individual superior a: (i) nas categorias miniônibus, midiônibus e ônibus básico, 7 (sete) anos e (ii) nas categorias padrão, articulado e biarticulado, 10 (dez) anos.

[.]”

3.20. Com relação a idade mínima estabelecida, tem-se também, a partir do Contrato de Permissão nº 001/2015, o seguinte:

”[...] 7.5

A Permissionária, a partir do início do terceiro ano de operação, contado da emissão da primeira Ordem de Serviço, deverá manter frota com **idade média de até 5 (cinco) anos** até o final do prazo da Permissão.

[...]”

3.21. Corroborando com as idades estabelecidas nos contratos, encontra-se na literatura valores compatíveis com os adotados, conforme tabela abaixo:

Tabela 4 - Parâmetros de avaliação da idade da frota

Tabela 4 - Parâmetros de avaliação da idade da frota

FATOR	PARÂMETRO DE AVALIAÇÃO	BOM	PADRÕES DE QUALIDADE REGULAR	RUIM
Características dos ônibus	Idade (anos) e estado de conservação.	< 5 anos e bom estado	Entre 5 e 8 anos e bom estado	Outras situações

[grifo nosso]

O Indicador de Regularidade em Vistorias avalia a proporção entre o número de veículos identificados com irregularidades e o total de veículos fiscalizados nas garagens da empresa.

#### Indicador de Regularidade em Vistorias ( $I_{RV}$ )

3.12. O  $I_{RV}$  avalia as condições dos veículos da empresa com base na proporção entre o número de veículos identificados com irregularidades e o total de veículos fiscalizados nas garagens da empresa. Esse indicador reflete o cumprimento das normas de segurança e manutenção veicular.

$$I_{RV} = 10 \times \left( 1 - \frac{n_{IR}}{n_{TF}} \right)$$

Em que:

$I_{RV}$  – Indicador de regularidade em vistorias;

$n_{IR}$  – Número de veículos com irregularidades;

$n_{TF}$  – Número total de veículos fiscalizados em garagens.

3.13. O  $I_{RV}$  é mensurado em uma escala de **0 a 10**, com os seguintes parâmetros:

- **0**: Situação crítica, em que o número de irregularidades é igual ao número total de veículos fiscalizados ( $n_{IR} = n_{TV}$ ).
- **10**: Situação ideal, sem registros de irregularidades ( $n_{IR} = 0$ ).

O Indicador de Percepção do Usuário ( $I_{PU}$ ) avalia o nível de conformidade do serviço com a necessidade do usuário. Em seus termos:

#### Indicador de Percepção do Usuário ( $I_{PU}$ )

3.7. O  $I_{PU}$  representa o nível de conformidade do serviço de transporte prestado pelas empresas com as necessidades dos usuários. Ele é calculado com base no Índice de Reclamações de Usuários ( $i_{RE}$ ), que consiste na quantidade de reclamações registradas nos canais oficiais do órgão gestor, ajustada para cada grupo de 100.000 passageiros transportados.

3.8. Os valores de  $I_{PU}$  são calculados de acordo com as equações a seguir:

$$I_{PU} = \begin{cases} 0 & \text{se } i_{RE} \geq 8, \\ \frac{5}{4} \times (8 - i_{RE}) & \text{se } i_{RE} < 8. \end{cases}$$

$$i_{RE} = 100.000 \times \frac{\sum_{k=1}^n \left( \frac{N_{OC_k}}{N_{PT_k}} \right)}{n}$$

Em que:

$I_{PU}$  – Indicador de percepção do usuário;

$i_{RE}$  – Índice de reclamações de usuários por grupo de 100.000 passageiros para cada empresa analisada;

$N_{OC_k}$  – Número total de ocorrências registradas no mês k;

$N_{PT_k}$  – Número total de passageiros transportados no mês k;

$n$  – Número total de meses considerados.

A Portaria traz a métrica de transformação de escala que fundamenta a forma de cálculo do  $I_{PU}$  com base no Índice de Reclamações de Usuário ( $i_{RE}$ ). A fundamentação apresenta como “ruim” à “crítica” a ocorrência de mais de 4 reclamações para cada 100.000 passageiros. Em seus termos:

3.9. Para a obtenção da equação do  $I_{PU}$  a partir do  $i_{RE}$ , foi utilizada a equação de transformação de escala apresentada em [3.6]. A parametrização da equação considerou os valores de  $i_{RE}$  calculados a partir de uma amostra de dados coletada das empresas que operam no STRISP da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE DF e Entorno).

3.10. Definiu-se desta forma:

- Valor de  $i_{RE}$  mínimo igual a 0, representando a situação com nenhum registro de reclamações de usuários, correspondente na equação a valor de  $I_{PU} = 10$ .
- Valor de  $i_{RE}$  máximo igual a 8, representando a situação crítica, a partir da qual a nota calculada de  $I_{PU}$  passa a ser 0.

3.11. A proposta de  $i_{RE}$  máximo igual a 8 reclamações por 100.000 usuários foi estabelecida a partir da divisão da amostra de dados em cinco faixas, adotando-se o percentil 80 como o valor máximo aceitável para o número de reclamações. Na Tabela 2 são apresentadas os valores de  $i_{RE}$  da amostra de empresas que operam a RIDE DF e Entorno, e na Tabela 3 estão os valores de percentil calculados para a amostra.

Tabela 2 - Amostra de valores de  $i_{RE}$  obtidos de empresas do STRISP da RIDE DF e Entorno

Amostra	$i_{RE}$
Empresa 1	10,8
Empresa 2	6,6
Empresa 3	3,8
Empresa 4	3,0
Empresa 5	1,7
Empresa 6	1,7
Empresa 7	1,0

Tabela 3 - Percentil calculados para os valores de  $i_{RE}$  da amostra

Percentil	Faixas	
p.20 = 1	ÓTIMO	$i_{RE} < 1$
p.40 = 2	BOA	$1 \leq i_{RE} < 2$
p.60 = 4	REGULAR	$2 \leq i_{RE} < 4$
p.80 = 8	RUIM	$4 \leq i_{RE} < 8$
-	CRÍTICA	$i_{RE} \geq 8$

Apresentados os critérios, passa-se à análise.

#### Atualidade e regularidade de vistoria da frota

A Ceturb informou, por meio de levantamento registrado em planilha eletrônica<sup>24</sup>, que a Planeta e a Cordial operam, respectivamente, com 100 e 12 veículos.

Indicou que os veículos da Cordial apresentam idade média de 13 anos e sete deles possuem idade superior a 13 anos, enquanto os veículos da Viação Planeta apresentam idade média de 6,7 anos e dois deles possuem idade superior a 13 anos.

Assim, considerando os parâmetros do Regulamento do Sitrip para idade dos veículos, a empresa Cordial estaria com frota com percentual de veículos com idade acima de 13 anos superior a 20%.

A Ceturb indicou os processos autuados em 2024 para análise sobre a renovação de certificado de vistoria anual de veículos (Anexo 03443/2025-1). Em seus termos:

<sup>24</sup> Documento “[Planilha "Frota - 2025" com dados sobre idade dos veículos \(Item 3 do Ofício de Requisição 2179/2025\)](#)”. Constante da aba “Documentos Complementares” do Processo TC 3785/2025.

**Respostas Ofício 2179/2025-1 TCE/ES**

4. Encaminhar os documentos de licenciamento dos veículos CRV e os laudos de vistoria, das operadoras Cordial e Planeta, no período compreendido entre janeiro/2024 até abril/2025.

A VIAÇÃO PLANETA LTDA apresentou documentação de renovação de laudo de vistoria de sua frota em 11/10/2024 por meio do encaminhamento 2024-9SVLCV, que fora entranhado ao processo 2024-37NWX, que segue anexado ao presente.

A CORDIAL TRANSPORTE E TURISMO LTDA apresentou documentação de renovação de laudo de vistoria de sua frota por meio do encaminhamento 2024-ZGT3WL datado de 10/04/2024 que foi entranhado ao processo 2024-VTR37 e do encaminhamento 2024-NQ34N3 datado de 20/11/2024 que foi entranhado ao processo 2024-5VB7F, que seguem anexados ao presente.

De acordo com tais processos administrativos, 99 veículos da Viação Planeta e 8 veículos da Cordial foram aprovados, em vistoria realizada por engenheiro mecânico, com laudos apresentados por aquelas operadoras em 2024.

Para fins da análise, a frota das operadoras considerada foi aquela apresentada nos processos administrativos indicados pela Ceturb no documento transcrito.

**Frota da Viação Planeta Ltda.**

A Viação Planeta apresentou no Processo *e-docs* 2024-37NWX frota com 99 veículos.

Para cálculo da idade da frota foi adotado o ano de fabricação do chassi constante do CRLV e o marco de dezembro/2024<sup>25</sup>. A idade média da frota da viação Planeta é 6,1 anos e o Indicador de Atualidade dos Veículos ( $I_{AV}$ ) calculado para sua frota tem resultado igual a 7,8.

$$I_{AV} = 2 \times (10 - 6,1) = 7,8$$

A distribuição dos veículos por faixa de idade em dezembro de 2024 e a completar em dezembro do ano corrente é a seguinte:

Tabela 6 – Distribuição dos veículos da frota da Viação Planeta por faixa de idade

Faixa de idade	Quantidade em Dez/2024	Quantidade em Dez/2025
Até 5 anos	57 veículos	47 veículos
Maior que 5 até 8 anos	0 veículos	10 veículos
Maior que 8 anos	42 veículos	42 veículos
Maior que 10 anos	38 veículos	42 veículos

Fonte: Elaborado pelos autores, com base nas informações prestadas pela Ceturb/ES.

Considerando a tabela 4 reproduzida na Portaria ANTT 7/2024, **42 veículos com idade superior a 8 anos classificam-se como ruins** e, a partir de dezembro/2025, outros 10 veículos precisariam de ateste de bom estado de conservação para prestar o serviço.

<sup>25</sup> A memória de cálculo consta do Documento Complementar “Papel de Trabalho: Conferência Idade da Frota”.

Portanto, no quesito idade da frota, considerando a Portaria ANTT 7/2024 como referencial de boa prática e estado da arte, entende-se que **o serviço da Viação Planeta é inadequado uma vez que a metade de sua frota está acima da idade desejada.**

Sobre as condições de conservação e limpeza, por ocasião da inspeção física foi observado, pontualmente, mesmo em veículos de idade até 5 anos, desgaste precoce por deficiência de limpeza e de conservação de assentos, revestimentos e elementos de sanitários. As imagens a seguir exemplificam ocorrências.



Figura 3 – Sanitário com limpeza e conservação deficiente. (a) Sanitário sem limpeza em início de viagem e (b) lavatório sem conservação adequada. Inspeção física realizada dia 8/7/2025 no veículo placa SGG2G50.

O Apêndice 00106/2025-7 apresenta as demais ocorrências identificadas.

Sobre a declaração de frota com os laudos de vistorias anuais, observa-se que o Processo e-docs 2024-37NWX, referente à Viação Planeta, autuado em 10/4/2024, **não está instruído com análise da documentação** pela Gerência de Vistoria e Engenharia (Gevis).

Assim, não é possível a simulação de aplicação do Indicador de Regularidade de Vistorias, pois, entende-se, tal indicador é baseado em vistorias de fiscalização a cargo do Poder Concedente, assemelhadas àquelas previstas no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip (transcrito acima).

No caso em tela, entende-se que as vistorias a cargo do Poder Concedente previstas no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip são necessárias aos veículos de idade de 5 a 8 anos e indispensáveis para os veículos de idade acima de 8 anos, sobretudo enquanto perdurarem os contratos em andamento, para garantia de segurança.

Em outro ponto, cumpre registrar que a inspeção física foi programada para coincidir com pelo menos um horário de linha de baixa demanda<sup>26</sup> operada pela viação Planeta. No caso, a linha Vitória/Mimoso do Sul, com horário às terças-feiras, 15:30 h, prevista no site

<sup>26</sup> As linhas de baixa demanda foram identificadas a partir do levantamento de receita por linha disponibilizado pela Ceturb e constante do Documento Complementar “Faturamento – Cordial e Planeta (Resposta ao Item 10 do Ofício 2179/2025)”.

da Ceturb (Anexo 03536/2025-4), mas suprimida sem comunicação ou autorização da Ceturb<sup>27</sup>.

#### **Frota da Cordial Transporte e Turismo Ltda.**

A Cordial apresentou nos Processos e-docs 2024-VTR37 e 2024-5VB7F frota com 8 veículos.

Para cálculo da idade da frota foi adotado o ano de fabricação do chassi constante do CRLV e o marco de dezembro/2024<sup>28</sup>. A idade média da frota da Cordial é 12 anos e o Indicador de Atualidade dos Veículos (IAV) calculado para sua frota tem resultado igual a 0.

A distribuição dos veículos por faixa de idade em dezembro de 2024 e a completar em dezembro do ano corrente é a seguinte:

Tabela 7 – Distribuição dos veículos da frota da Cordial por faixa de idade

Faixa de idade	Quantidade em Dez/2024	Quantidade em Dez/2025
Até 5 anos	1	0
Maior que 5 até 8 anos	0	1
Maior que 8 anos	7	7
Maior que 10 anos	5	7

Fonte: Elaborado pelos autores, com base nas informações prestadas pela Ceturb/ES.

Considerando a tabela 4 reproduzida na Portaria ANTT 7/2024, **7 veículos com idade superior a 8 anos classificam-se como ruins** e, a partir de dezembro/2025, todos os veículos precisariam de ateste de bom estado de conservação para prestar o serviço, sendo que sete deles estariam em condição crítica com mais de 10 anos. Ressalta-se que a Cordial apresentou para sua frota um veículo com 17 anos.

Portanto, no quesito idade da frota, considerando a Portaria ANTT 7/2024 como referencial de boa prática e estado da arte, entende-se que **o serviço da Cordial é inadequado uma vez que 7/8 dos veículos de sua frota declarada está acima da idade desejada**.

Por ocasião da inspeção física foram identificados dois veículos em linha não constante da frota declarada, sendo um com para-brisa trincado e o outro identificado com a razão social empresa diversa<sup>29</sup>. Sobre as condições de conservação e limpeza, foi observado desgaste, deficiência de limpeza e de conservação de assentos e revestimento. As imagens a seguir exemplificam ocorrências.

<sup>27</sup> Informação de que não houve comunicação ou autorização da Ceturb foi obtida verbalmente durante a inspeção física.

<sup>28</sup> A memória de cálculo consta do Documento Complementar “Papel de Trabalho: Conferência Idade da Frota”.

<sup>29</sup> Empresa Mil Transporte, Turismo e Locação de Veículo. CNPJ 08.828.512/0001-52. O veículo em questão estava operando para cumprir a linha Domingos Martins/Perobas, selecionada para inspeção pela característica de baixa demanda.



(a)



(b)

Figura 4 – Veículos em linha não constante da frota declarada. (a) Veículo Placa NTW 3953 com para-brisa trincado e (b) Veículo MSD0140 identificado com a razão social empresa diversa. Inspeção Física realizada em 10/7/2025.

O Apêndice 0106/2025-7 apresenta as demais ocorrências identificadas.

Sobre a declaração de frota com os laudos de vistoria anual prevista no *caput* do art. 58 do Regulamento Sitrip (Decreto 3288-N/1992)<sup>30</sup>, observa-se que os Processos *e-docs* 2024-VTR37 e 2024-5VB7F, autuados em 21/11/2024 e 14/10/2024, **não estão instruídos com análise da documentação** pela Gerência de Vistoria e Engenharia (Gevis).

Assim, não é possível a simulação de aplicação do Indicador de Regularidade de Vistorias, pois, entende-se, tal indicador é baseado em vistorias de fiscalização a cargo do Poder Concedente, assemelhadas àquelas previstas no §1º, art. 58, do Regulamento do Sitrip (transcrito mais acima).

Considerando que a Ceturb informou que a Cordial possui frota de 12 veículos e a frota declarada pela operadora em 2024 (Processos *e-docs* 2024-VTR37 e 2024-5VB7F) é de oito veículos e, tendo em vista que foram identificados em inspeção física dois veículos não constantes da frota informada pela Ceturb nem da frota declarada nos processos, entende-se que **há risco de a Cordial estar operando com 6 veículos não vistoriados por profissional habilitado**, além dos oito para os quais ela apresentou laudo em 2024.

Portanto, entende-se que **o serviço da Cordial está irregular no quesito laudo da vistoria prevista no *caput* do art. 58 do Regulamento Sitrip.**

Considerando a tabela 4 da Portaria ANTT 7/2024, opina-se que as vistorias a cargo do Poder Concedente previstas no §1º, art. 58, do Regulamento do Sitrip são necessárias aos veículos de idade de 5 a 8 anos e indispensáveis para os veículos de idade acima de 8 anos, sobretudo enquanto perdurarem os contratos em andamento, para garantia de segurança.

<sup>30</sup> Art. 58 - A cada 12 (doze) meses, contados da data de realização do registro e da vistoria inicial, a transportadora deverá exibir ao DER-ES laudo de vistoria, firmado por responsável técnico quanto às condições de segurança e conforto de seus veículos face as exigências legais e regulamentares.

Em outro ponto, registra-se que a inspeção física foi programada para coincidir com pelo menos um horário de linha de baixa demanda<sup>31</sup> operada pela Cordial. No caso, a linha Aracruz/Desengano, com horário de segunda à sexta, às 11:30 h, prevista no *site* da Ceturb (Anexo 03536/2025-4), mas suprimida sem comunicação ou autorização da Ceturb<sup>32</sup>.

Além disso, como pode ser visto no Registro das Inspeções Físicas (Apêndice 0106/2025-7), foram identificadas ocorrências sobre veículos de outras operadoras, o que, entende-se corrobora o presente achado.

### Percepção do usuário

De acordo com as informações apresentadas pela Ceturb, a Viação Planeta transportou 2.434.633 passageiros e recebeu 61 reclamações via 0800 e 31 manifestações negativas via Ouvidoria em 2024.

Já a Cordial transportou 394.408 passageiros e recebeu 21 reclamações via 0800 e 10 manifestações negativas via Ouvidoria, naquele mesmo ano.

Para obtenção do Indicador de Percepção do Usuário (IPU) proposto na Portaria ANTT 4/2024, primeiramente calcula-se o Índice de Reclamações de Usuários (IRE) por grupo de 100.000 passageiros para cada empresa analisada.

O IPU é utilizado para ponderação e cálculo do Índice de Qualidade do Transporte (IQT) mas, para avaliação isolada sobre o nível de reclamações de usuários, o IRE é suficiente pela possibilidade de interpretação direta a partir das faixas apresentadas na Tabela 3 da Portaria ANTT 4/2024 já trazida acima.

A seguir, calcula-se o IRE para as operadoras Viação Planeta e para a Cordial.

$$\text{IRE PLANETA} = 100.000 \times (61 + 31) / 2.434.633 = 3,78$$

$$\text{IRE CORDIAL} = 100.000 \times (21 + 10) / 394.408 = 7,86$$

Assim, considerando a fundamentação para o IPU contida na Portaria ANTT 4/2024, a percepção do usuário em relação à Cordial enquadra-se como “ruim” e, para a Viação Planeta, como “regular”, com a ressalva de que ambas estão próximas ao limite de faixa, para “crítico” e “ruim” respectivamente.

Considerando o resultado obtido e ponderando que as empresas possuem seus próprios canais de reclamação e que os respectivos dados não foram objeto de requisição pela equipe de auditoria, entende-se que, com relação ao requisito de percepção do usuário, o serviço prestado não é suficientemente adequado.

Os requisitos da Portaria ANTT 7/2024 são critérios classificados como boa prática e o **requisito inconteste sobre a adequação dos serviços que foi verificado nesta auditoria é a idade dos veículos**, abarcado no achado que discorre sobre o “descumprimento da idade da frota operante”.

Por todo o exposto, sugere-se: (I) determinar à Ceturb que, no prazo de 60 (sessenta) dias, apresente: (a) a descrição do processo de trabalho de recepção e análise da documentação da frota declarada pelas operadoras, inclusive laudos de vistoria

<sup>31</sup> As linhas de baixa demanda foram identificadas a partir do levantamento de receita por linha disponibilizado pela Ceturb e constante do Documento Complementar “Faturamento – Cordial e Planeta (Resposta ao Item 10 do Ofício 2179/2025)”.

<sup>32</sup> Informação de que não houve comunicação ou autorização da Ceturb foi obtida verbalmente durante a inspeção física.

apresentados, indicando o critério para seleção de veículos para vistoria pela Ceturb (prevista no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip) e; (b) o prazo para implantação do referido processo de trabalho e; (II) recomendar à Ceturb que defina o procedimento para análise da frota declarada pelas operadoras com a obrigatoriedade de vistoria da Ceturb (prevista no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip) para todos os veículos de idade acima de 8 anos; (III) recomendar à Semobi que inclua no escopo dos estudos de modelagem para delegação do serviço de transporte intermunicipal rodoviário coletivo de passageiros a definição do nível de serviço, de Indicadores de Qualidade (tendo como referência a Portaria ANTT 7/2024), das respectivas metas e da forma de incentivo contratual ao seu cumprimento.

### **Justificativas**

A entidade fiscalizada Ceturb, através do Responsável, Sr. Marcelo Campos Antunes, apresentou (evento 257), em suma, as seguintes razões: **(i)** a GEVIS vem desenvolvendo um sistema de Gerenciamento de Frota em conjunto com a GEINF (Gerência de Informática), sistema este que inicialmente será utilizado para gerir a frota do SITRIP/ES e, posteriormente, dos demais serviços geridos pela Ceturb; **(ii)** neste novo sistema estão sendo previstos registros dos dados cadastrais de cada veículo, bem como um controle da validade dos certificados de aferição dos cronotacógrafos, controle das vistorias dos veículos realizadas por engenheiros, a emissão de um novo modelo de Certificado de Vinculação ao Serviço, padronizado para todos os serviços geridos pela Ceturb, com envio ao transportador por meio de PDF; **(iii)** a GEVIS está realizando a análise dos processos de renovação de cadastro da frota dos transportadores que operam no SITRIP/ES, solicitando a estes as resoluções das pendências que por ventura venham a ser identificadas, e o lançamento dos dados dos veículos e das vistorias visando o controle aprimorado da frota do SITRIP/ES; **(iv)** estima-se que no prazo de até 120 dias a GEVIS lançará os dados no novo sistema e emitirá os Certificados de Vinculação ao Serviço; **(v)** está em fase de aprovação a Minuta de Norma Complementar que reduz o intervalo de vistoria dos veículos mais velhos, como forma de estimular uma melhoria na qualidade da manutenção da frota e da renovação da frota dos operadores; **(vi)** considerando que apenas três das atuais 15 operadoras do SITRIP/ES têm sua matriz e respectivas garagens instaladas na Região Metropolitana da Grande Vitória e as demais estão instaladas em diversos municípios distintos do estado, sem relacionar os pontos de apoio que cada transportadora tem ao longo de todo o território capixaba, concluiu-se que realizar vistoria em todos os veículos da frota do SITRIP/ES com mais de 8 anos com a equipe atual da GEVIS não é possível; **(vii)** foram cadastrados engenheiros mecânicos para prestarem o serviço de vistoria da frota, e responsabilizando-se perante o CREA-ES com o registro de ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) da realização da vistoria da frota; **(viii)** a Ceturb se compromete a realizar ações de fiscalização por amostragem da frota do SITRIP/ES de forma planejada nas empresas que possuam veículos com idade superior a 13 anos.

### **Análise**

O Responsável informou que está em implantação sistema de gestão de frota, desenvolvido pela CETURB/ES que, dentre outras funcionalidades, conta com registro dos dados cadastrais de cada veículo, bem como um controle da validade dos certificados de aferição dos cronotacógrafos, controle das vistorias dos veículos realizadas por engenheiros, e emissão de um novo modelo de Certificado de Vinculação ao Serviço, padronizado para todos os serviços geridos pela CETURB/ES, sendo que o lançamento dos dados tem previsão de término em até 120 dias.

Além disso, declarou que está em fase de aprovação minuta de norma complementar que reduz o intervalo de vistoria dos veículos mais velhos, como forma de estimular uma melhoria na qualidade da manutenção da frota e da renovação da frota dos operadores. Nota-se que não foi informado se a referida norma trará a descrição do processo de trabalho de recepção e análise da documentação da frota declarada pelas operadoras, inclusive laudos de vistoria apresentados, indicando o critério para seleção de veículos para vistoria pela Ceturb, bem como o prazo para implantação do referido processo de trabalho.

Apesar do exposto, assim como no item 2.3 desta ITC, se mostra inoportuno nesse momento que o Tribunal conclua pelo cumprimento dos apontamentos feitos no achado, uma vez que não foram trazidos elementos de prova completos e conclusivos.

Vale destacar que o Responsável argumentou que apenas três das atuais 15 operadoras do SITRIP/ES têm sua matriz e respectivas garagens instaladas na Região Metropolitana da Grande Vitória e as demais estão instaladas em diversos municípios distintos do Estado, além dos pontos de apoio que cada transportadora tem ao longo do território capixaba, de modo que não seria possível realizar vistoria em todos os veículos da frota do SITRIP/ES com mais de 8 anos com a equipe atual da GEVIS.

Nessa linha, se comprometeu a realizar ações de fiscalização por amostragem da frota do SITRIP/ES de forma planejada nas empresas que possuam veículos com idade superior a 13 anos.

Apesar da alegação de que a distribuição geográfica das garagens inviabilizaria a vistoria presencial da frota, existem diversos mecanismos de fiscalização que podem ser implementados para mitigar tal limitação.

Uma alternativa é a utilização de procedimentos de envio digital de evidências pelos próprios operadores. Por esse modelo, cada operadora seria obrigada a encaminhar periodicamente fotos, vídeos e laudos de manutenção, que permitiriam ao órgão verificações preliminares robustas sem a necessidade de deslocamento contínuo da equipe.

A respeito das fiscalizações por amostragem, salienta-se que é indispensável que a seleção das unidades amostradas observe critérios mínimos, evitando escolhas vazias, a fim de que se produza resultados confiáveis e permita o controle eficiente e efetivo.

Assim, recomenda-se que a Ceturb utilize uma abordagem baseada em risco para compor parte da amostra. Isso significa priorizar a seleção de veículos que, segundo critérios técnicos, apresentam maior probabilidade de descumprimento.

Por fim, ainda que a equipe atual da GEVIS seja reduzida, caberia ao responsável demonstrar a adoção de planejamento de fiscalização escalonado, com cronogramas mensais, trimestrais ou semestrais, conforme a capacidade operacional. A ausência de tal planejamento, revela não apenas a insuficiência das ações adotadas, mas também a falta de exploração de outras alternativas viáveis.

Ante o exposto, sugere-se a **manutenção do achado** – e **(I) a expedição de determinação** para que a Ceturb/ES, no prazo de 120 dias, apresente: **(a)** a descrição do processo de trabalho de recepção e análise da documentação da frota declarada pelas operadoras, inclusive laudos de vistoria apresentados, indicando o critério para seleção de veículos para vistoria pela Ceturb (prevista no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip) e; **(b)** o prazo para implantação do referido processo de trabalho; **(II) a expedição de recomendação** à Ceturb para que defina o procedimento para análise da frota declarada pelas operadoras com a obrigatoriedade de vistoria da Ceturb (prevista no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip), baseado em risco, para todos os

veículos de idade acima de 8 anos; **(III) a expedição de recomendação** à Semobi para que inclua no escopo dos estudos de modelagem para delegação do serviço de transporte intermunicipal rodoviário coletivo de passageiros a definição do nível de serviço, de Indicadores de Qualidade (tendo como referência a Portaria ANTT 7/2024), das respectivas metas e da forma de incentivo contratual ao seu cumprimento.

## **2.6 Deficiência no controle da Taxa de Gerenciamento de Operação do Sistema**

**Critério:** Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992 art. 11, § único.

### **Situação Encontrada:**

O Relatório de Auditoria 11/2025 apresentou o seguinte:

A Lei Estadual 876/2017 dispõe sobre o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Sitrip/ES), e institui, no art. 11, a Tarifa de Gerenciamento de Operação do Sistema, nos seguintes termos:

#### **Lei Estadual 876/2017**

Art. 11 Fica delegada à Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo (Ceturb/ES), pelo Poder Concedente, a gestão, fiscalização e planejamento do Sitrip/ES.

Parágrafo único. **Fica instituída a Tarifa de Gerenciamento de Operação do Sistema, no valor de 3,0% (três por cento) sobre a receita bruta do Sitrip/ES**, a ser efetivada após 60 dias da vigência desta Lei Complementar. (g.n.)

A Norma Complementar 1/2018 da Ceturb/ES (Anexo 3.453/2025) estabelece a forma e os prazos para recolhimento da Tarifa de Gerenciamento de Operação do Sitrip, sendo definido, no art. 3º, que o recolhimento dos valores deve ser efetivado por meio de boleto bancário, a ser solicitado pelas operadoras à Ceturb/ES pelo [e-mail tesouraria@ceturb.es.gov.br](mailto:tesouraria@ceturb.es.gov.br).

A mesma norma define, no art. 4º, que o pagamento será realizado de forma mensal, até o 15º dia útil do mês subsequente ao mês em que a receita foi gerada.

O Regimento Interno da Ceturb/ES (Anexo 3.446/2025), aprovado pelo Conselho de Administração em 26/5/2025, estabelece, entre outras, as seguintes competências para a Gerência de Transporte Rodoviário e Serviços Autorizados (Getra) e para a Gerência Financeira (Gefin):

#### **Regimento Interno da Ceturb/ES**

Art. 34 À Gerência de Transporte Rodoviário e Serviços Autorizados (Getra), órgão executivo diretamente subordinado à Diretoria de Operação, compete:

[...]

VII – **apurar e encaminhar a Gerência Financeira o relatório de empresas e veículos, visando o recolhimento de taxas e multas relativas aos serviços sob sua gestão;**

[...]

Art. 37 À Gerência Financeira (Gefin), órgão executivo diretamente subordinado à Diretoria Administrativa e Financeira, compete:

[...]

VII – **promover a execução das atividades na área de cobrança e tesouraria**, efetuando e controlando o movimento de recebimentos, pagamentos e depósitos bancários da Ceturb/ES e a devida aplicação dos recursos; (g.n.)

Com o objetivo de responder à Questão de Auditoria 4, foi encaminhado ao jurisdicionado o Ofício TCE-ES 2.179/2025, solicitando informações relacionadas aos procedimentos utilizados pela Ceturb/ES para controlar o repasse da Taxa de Gerenciamento de Operação do Sistema, nos seguintes termos:

#### **Ofício TCE-ES 2.179/2025**

9. Qual procedimento adotado pela Ceturb para controlar o repasse de 3% da receita bruta, gerada pela cobrança das passagens de cada concessionária, conforme definido na Norma Complementar 1/2018?

Na resposta encaminhada (Anexo 3.443/2025) foi informado, em resumo, que a Ceturb/ES controla o repasse da taxa de gerenciamento com base nas informações declaradas mensalmente pelas operadoras, e que o procedimento apresenta limitações, uma vez que a Ceturb/ES não possui meios para validar ou auditar os valores declarados.

Informou ainda que foi solicitado à Secretaria de Estado da Fazenda (Sefaz/ES) o acesso direto às informações de arrecadação, fornecidas em tempo real pelas empresas de transporte rodoviário, e que a base de cálculo da taxa de gerenciamento é a mesma utilizada para fins de recolhimento do ICMS, e que asseguraria maior transparência, controle e confiabilidade aos dados operacionais da Ceturb/ES.

Entretanto, destacou que a solicitação ainda não foi atendida, e que a Ceturb/ES segue trabalhando com os dados declarados pelas empresas operadoras do sistema.

Com base no exposto, identificamos a deficiência no controle da Tarifa de Gerenciamento de Operação do Sistema, que é realizada com base exclusivamente em informações prestadas pelas empresas, sem a realização de controle ou auditoria por parte da Ceturb/ES.

Cumprido destacar que o art. 30 da Lei 8.987/1995, estabelece que o poder concedente tem acesso aos dados contábeis, econômicos e financeiros das concessionárias:

#### **Lei 8.987/1995**

Art. 30 No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.

Além disso, o Capítulo VI do Regulamento do Sitrip (Anexo 3.444/2025) trata da tarifa do sistema e, no art. 36, estabelece que as operadoras encaminharão anualmente o balanço e outros elementos contábeis indispensáveis ao cálculo tarifário:

#### **Regulamento do Sitrip**

Art. 36 – O DER-ES poderá estabelecer plano padrão de contabilidade para escrituração das transportadoras e modelos de impressos para registros e relatórios.

Parágrafo único – A transportadora fornecerá ao DER-ES:

I – até 31 de julho de cada ano, o balanço e a conta de lucros e perdas no exercício anterior, na forma da lei;

II – os dados estatísticos e outros documentos solicitados pelo concedente;

III – os elementos contábeis indispensáveis ao cálculo tarifário.

Dessa forma, o acesso às informações prestadas pelas operadoras à Sefaz/ES, possibilitaria o controle aos valores pagos mensalmente pela Tarifa de Gerenciamento de Operação do Sistema, e também disponibilizaria dados relevantes para a gestão do sistema, possibilitando o cruzamento das informações relacionadas ao coeficiente de aproveitamento médio (relação entre a receita efetivamente auferida e a receita máxima teoricamente possível) e ao coeficiente de utilização (relação entre lugares ocupados e lugares oferecidos), dados fundamentais para a análise, entre outros, da composição da tarifa, de eventual insuficiência no atendimento da linha ou serviço e da necessidade de aumento ou redução no número de viagens.

Dessa forma, fica evidenciada a deficiência no controle da Taxa de Gerenciamento de Operação do Sistema e a importância de a Ceturb/ES ter acesso aos dados informados pelas operadoras em tempo real à Sefaz/ES.

### **Justificativas**

A entidade fiscalizada Ceturb, através do Responsável, Sr. Marcelo Campos Antunes, apresentou (evento 257), em suma, as seguintes razões: **(i)** a apuração das receitas e sua eventual confrontação com os dados contábeis encaminhados pelas operadoras não é viável atualmente, uma vez que as receitas das empresas são informadas de forma agregada, sem segmentação por origem de serviço. Esse total engloba diversas fontes de receita, como: venda de veículos, locação de veículos, serviços de fretamento, entre outros, impossibilitando a identificação específica da receita proveniente do transporte regular de passageiros; **(ii)** a Ceturb avalia a possibilidade de elaborar uma Norma Complementar com o objetivo de obrigar as empresas do SITRIP/ES a compartilharem informações segmentadas da receita, especificamente aquelas oriundas da venda de passagens eletrônicas (BP-e) e da quantidade de passageiros transportados por linha. Esses dados consolidados são disponibilizados à Receita Federal e à SEFAZ/ES por meio do SPED Fiscal; **(iii)** atualmente, estão sendo analisados os arquivos transmitidos pelas empresas, com o intuito de identificar uma forma de categorização das receitas, a partir da estrutura dos dados informados. Para isso, estão sendo estudados o Manual do SPED Fiscal e os *layouts* dos arquivos transmitidos; **(iv)** foram realizadas duas tentativas formais de obtenção dos dados junto à Sefaz, por meio de processos administrativos formalmente instaurados; **(v)** mesmo após reunião entre técnicos da Ceturb e da Sefaz, com o objetivo de esclarecer a demanda e seus propósitos, a resposta formal foi registrada no Encaminhamento 2024-KCHHVX, no qual a Sefaz informa que, devido às limitações técnicas e a outras prioridades internas, não será possível atender à solicitação neste momento.

### **Análise**

O Diretor-Presidente da Ceturb/ES reconheceu as limitações do atual procedimento de controle da Tarifa de Gerenciamento de Operação do Sistema, que atualmente se baseia unicamente nas declarações mensais prestadas pelas empresas operadoras. Esclareceu que a Ceturb identificou essa fragilidade anteriormente, e com o objetivo de aprimorar os mecanismos de controle, solicitou à Sefaz o acesso aos dados fiscais das operadoras, que são transmitidos em tempo real para fins de apuração do ICMS. Entretanto, até o momento, não obteve resposta positiva. Reafirmou o entendimento de que o acesso a essa base de dados representaria um importante avanço em termos de transparência, controle e confiabilidade, e permitiria, inclusive, o cruzamento das informações com indicadores operacionais relevantes.

Por fim, declarou que continuará envidando esforços para obter o acesso, e buscará alternativas complementares de controle.

Com base no exposto, a conclusão é pela **manutenção do achado** - e sugere-se a **expedição de recomendação** para que a Ceturb/ES **(a)** adote procedimento, com periodicidade mínima anual, para o controle dos valores recebidos por meio da Taxa de Gerenciamento de Operação do Sistema, com base nas informações dos balanços e dos demais elementos contábeis, encaminhados pelas operadoras do sistema e **(b)** avalie a possibilidade de requisitar informações à Sefaz/ES, por meio de processos administrativos regularmente instaurados, com o objetivo de avaliar a eventual prática de infração cometida pelas operadoras na declaração mensal dos valores arrecadados no Sitrip e repassados à Ceturb/ES.

### 3 CONCLUSÃO

Após análises realizadas no presente Processo TC 3785/2025, conclui-se pela **manutenção dos achados** descritos no quadro a seguir, conforme fundamentação contida nos respectivos subitens desta ITC:

ACHADO	DETERMINAÇÃO	RECOMENDAÇÃO	MULTA
2.1 A1(Q1) - Ausência de licitação para a delegação/concessão de serviço de transporte coletivo intermunicipal	SIM	NÃO	SIM
2.2 A2(Q1) - Descumprimento do limite de idade da frota operante e utilização de veículos com certificado de equipamento obrigatório vencido	SIM	SIM	NÃO
2.3 A3(Q2) - Deficiência na informação ao usuário sobre a existência do canal de reclamações	NÃO	SIM	NÃO
2.4 A4(Q2) - Descumprimento do Princípio da Duração Razoável do Processo	NÃO	SIM	NÃO
2.5 A5(Q3) - Serviço inadequado	SIM	SIM	NÃO
2.6 A6(Q4) - Deficiência no controle da Taxa de Gerenciamento de Operação do Sistema	NÃO	SIM	NÃO

Salienta-se que a análise realizada nesta ITC está adequada às normas da nova redação dada à Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB) pela Lei 12.655, de 25 de abril de 2018, cumprindo, ainda, o disposto no artigo 313, inciso V, da Resolução TC 261/2013 (RITCEES).

Caso sejam adotados os encaminhamentos propostos nesta ITC, os benefícios potenciais esperados com a presente ação de controle externo são, nos termos do item 2 NOTA TÉCNICA SEGEX 1, de 21 de março de 2022, que aprovou a versão 1.1 do Manual de Benefícios do Controle Externo do Tribunal de Contas do Estado do Espírito Santo, constante do Anexo da Resolução TC 290/2015, a correção de irregularidades, a aplicação de multas aos responsáveis, a expectativa de controle e a melhoria da gestão e do desempenho da administração pública.

O volume estimado de recursos fiscalizados alcançou o montante de R\$ 217.914.173,90, conforme subitem 1.5 do RA 11/2025-5.

## 4 PROPOSTAS DE ENCAMINHAMENTO

Com base no exposto, após as análises realizadas nesta Instrução Técnica Conclusiva, que trata do Processo TC 3785/2025, e diante do preceituado no art. 329, § 6º c/c o artigo 207, *caput*, inciso IV, § 4º, do RITCEES<sup>33</sup>, **propõe-se**:

4.1A manutenção dos achados descritos nos subitens 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 e 2.6 desta ITC, que correspondem, respectivamente, aos subitens 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 e 2.6, do Relatório de Auditoria 11/2025-5, conforme segue:

### 4.1.1 A1(Q1) - Ausência de licitação para a delegação/concessão de serviço de transporte coletivo intermunicipal

**Critérios:** Lei Federal - 8.987/1995, art. 42; Lei Federal - 8.987/1995, art. 43; Constituição estadual - art. 210; Constituição Federal - art. 175; Lei Federal - 8.987/1995, art. 14; Constituição estadual - art. 227.

**Responsáveis:** Fabio Ney Damasceno - Secretário de Estado de Mobilidade e

<sup>33</sup> TCEES. **Regimento Interno do Tribunal de Contas do Estado do Espírito Santo**. Disponível em:

<https://acessoidentificado.tcees.tc.br/Publica/VisualizadorDocumento/LerPdf?idDocumento=4271084&key=d6f7b7a2e3b042404baa8a1bcfa363a7fe6485f85eb5b00b4d1143abd5f24e80f4509f84596f7d58d592d4da556e95c20ebfebfb149c8db14b03539b4d8a5a62>. Acesso em 29 out. 2024.

**Art. 329.** A apreciação e o julgamento dos processos sob a jurisdição do Tribunal observarão as normas relativas aos ritos especiais previstos neste Regimento e o disposto no ato normativo próprio a que se refere o § 1º do art. 60 deste Regimento.

[...]

**§ 6º** Os demais processos de fiscalização serão apreciados nos termos do art. 207 deste Regimento.

**Art. 207.** Ao apreciar processo relativo à fiscalização, o Relator ou o Tribunal:

[...]

**IV** - determinará a adoção de providências corretivas por parte do responsável ou de quem lhe haja sucedido, no prazo de até trinta dias, quando verificadas tão somente falhas de natureza formal ou outras impropriedades que não ensejem a aplicação de multa ou que não configurem indícios de débito, decidindo pelo arquivamento ou apensamento do processo às respectivas contas, sem prejuízo das demais providências;

[...]

**§ 4º** Não elidido o fundamento da impugnação, o Tribunal aplicará ao responsável, no próprio processo de fiscalização, as sanções previstas no art. 389, incisos II e III, deste Regimento.

Infraestrutura em exercício desde 26/3/2019;  
Leo Carlos Cruz - Subsecretário de Mobilidade Urbana em exercício  
desde 3/4/2020.

**4.1.2 A2(Q1) - Descumprimento do limite de idade da frota operante e utilização de veículos com certificado de equipamento obrigatório vencido**

**Critérios:** Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 95; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 53, §2º; Lei Federal - 8.987/1995, art. 29, I, II e VII; Lei Federal - 9.503/1997, art. 105, II; Resolução - Conselho Nacional de Trânsito 938/2022, art. 5º.

**Responsáveis:** Viação Alvorada Ltda;

Cordial Transportes e Turismo Ltda;

Expressa Transportes Ltda;

Viação Joana D'arc S/A;

Minastur Transporte e Turismo Ltda;

Viação Pretti Ltda;

Viação Real Ita S/A;

Viação São Gabriel Ltda;

Viação São Roque Ltda;

Viação Sudeste Ltda;

Expresso Aracruz Ltda;

Marcos Roberto Zambon - Gerente de Vistorias e de Engenharia da Ceturb/ES em exercício desde 1º/7/2017;

Wilson Cravo Junior - Gerente de Transporte Rodoviário e Serviços Autorizados em exercício desde 20/5/2024.

**4.1.3 A3(Q2) - Deficiência na informação ao usuário sobre a existência do canal de reclamações**

**Critério:** Lei Federal - 8.987/1995, art. 3º.

**4.1.4 A4(Q2) - Descumprimento do Princípio da Duração Razoável do Processo**

**Critérios:** Lei Complementar Estadual - 877/2017, art. 13, I e V; Lei Federal - 8.987/1995, art. 29, I e VI; Constituição Federal - art. 5º, LXXVIII.

#### 4.1.5 A5(Q3) - Serviço inadequado

**Critérios:** Boa prática - Portaria ANTT 7/2024; Lei Federal - 8.987/1995, art. 6º; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 52; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 53; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 51, III; Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992, art. 58.

#### 4.1.6 A6(Q4) - Deficiência no controle da Taxa de Gerenciamento de Operação do Sistema

**Critério:** Regulamento - Sitrip - Decreto 3.288/1992 art. 11, § único.

4.2 Diante do preceituado no art. 319, §1º, inciso IV<sup>34</sup>, da Res. TC 261/2013 conclui-se opinando por:

- 4.2.1 **rejeitar as razões de justificativas** apresentadas pelo Sr. Fabio Ney Damasceno - Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura em exercício desde 26/3/2019, **condenando-o ao pagamento da multa individual** prevista no artigo 135, inciso II, da LCE 621/2012, conforme fundamentação contida no subitem 2.1 desta ITC;
- 4.2.2 **rejeitar as razões de justificativas** apresentadas pelo Sr. Leo Carlos Cruz - Subsecretário de Mobilidade Urbana em exercício desde 3/4/2020, **condenando-o ao pagamento da multa individual** prevista no artigo 135, inciso II, da LCE 621/2012, conforme fundamentação contida no subitem 2.1 desta ITC;
- 4.2.3 **acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação Alvorada Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.4 **acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Cordial Transportes e Turismo Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.5 **acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Expressa Transportes Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.6 **acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação Joana D'arc S/A, para **deixar de condená-la a sanções** em razão

---

<sup>34</sup> Art. 319. Na fase final da instrução dos processos, constitui formalidade essencial, além do exame da unidade competente, a elaboração da instrução técnica conclusiva.

§1º A instrução técnica conclusiva conterá, necessariamente:  
[...]

IV - a conclusão, com a proposta de encaminhamento.

- do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.7 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Minastur Transporte e Turismo Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.8 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação Pretti Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.9 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação Real Ita S/A, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.10 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação São Gabriel Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.11 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação São Roque Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.12 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Viação Sudeste Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.13 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pela Expresso Aracruz Ltda, para **deixar de condená-la a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.14 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pelo Sr. Marcos Roberto Zambon - Gerente de Vistorias e de Engenharia da Ceturb/ES em exercício desde 1º/7/2017, para **deixar de condená-lo a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.2.15 acolher parcialmente as razões de justificativas** apresentadas pelo Sr. Wilson Cravo Junior - Gerente de Transporte Rodoviário e Serviços Autorizados em exercício desde 20/5/2024, para **deixar de condená-lo a sanções** em razão do achado descrito no subitem 2.2 desta ITC, conforme fundamentação contida no referido subitem;
- 4.3** Sugere-se, ainda, na forma dos artigos 1º, inciso XVI, e 111, da Lei Complementar Estadual 621/2012 (LOTCEES) c/c os artigos 300, § 3º e 329, § 7º da Resolução TC 261/2013 (RITCEES)<sup>35</sup>:

---

35 Art. 300. Determinada pelo Relator a abertura do contraditório ou a realização de diligência, o processo será remetido à secretaria do colegiado para que expeça os atos processuais relativos à citação, à notificação e à comunicação de diligência, e efetive o controle de prazo.

(...)

**4.3.1 a EXPEDIÇÃO DE DETERMINAÇÃO** à Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura – Semobi, na pessoa do Sr. Secretário, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, a fim de que:

**4.3.1.1** no prazo de até 60 dias, apresente: **(a)** planejamento com detalhamento de ações, responsáveis e prazos fixados para conclusão do processo de contratação dos “estudos técnicos que contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do SITRIP” e; **(b)** cronograma e prazo final a ser imposto para execução do objeto “estudos técnicos que contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do SITRIP”;

**4.3.1.2** em prazo a ser fixado por esta Corte de Contas, publique o edital de licitação para concessão das linhas do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), atentando para o cumprimento no art. 186-B do RITCEES quanto à obrigação de remessa da cópia integral do processo licitatório ao TCEES, com documentos já consolidados com os resultados das audiências ou consultas públicas, e planilhas eletrônicas desenvolvidas para avaliação econômico-financeira do empreendimento, no prazo mínimo de 90 dias antes da publicação do edital, para análise concomitante.

**4.3.2 a EXPEDIÇÃO DE DETERMINAÇÃO** à Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo – Ceturb/ES, na pessoa do Sr. Diretor Presidente, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, a fim de que:

**4.3.2.1** no prazo de até 120 dias, adote ações no sentido de **(a)** instaurar processos disciplinares, **(b)** aplicar as penalidades, seguindo o rito estabelecido em norma às empresas que permanecerem irregulares e **(c)** exigir o cumprimento do Regulamento do Sitrip e do Código de Trânsito Brasileiro, especialmente em relação ao limite de idade e à validade dos certificados de equipamentos obrigatórios de toda a frota operante;

---

**§ 3º Na fase de chamamento ao processo não caberá expedição de recomendação ou de determinação previstas no § 7º do artigo 329 deste Regimento Interno.** (Destacou-se)

(..)

Art. 329. A apreciação e julgamento dos processos sob a jurisdição do Tribunal observarão as normas relativas aos ritos especiais previstos neste Regimento.

(...)

**§ 7º Em todas as hipóteses, o Tribunal poderá expedir recomendações, com o objetivo de contribuir para as boas práticas administrativas dos órgãos e entidades jurisdicionados, bem como determinações para o exato cumprimento da lei, sem prejuízo de outras providências cabíveis.** (Destacou-se)

**4.3.2.2** no prazo de até 120 dias, apresente: **(a)** a descrição do processo de trabalho de recepção e análise da documentação da frota declarada pelas operadoras, inclusive laudos de vistoria apresentados, indicando o critério para seleção de veículos para vistoria pela Ceturb (prevista no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip) e; **(b)** o prazo para implantação do referido processo de trabalho.

**4.3.3** a **EXPEDIÇÃO DE RECOMENDAÇÃO** à Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura – Semobi, na pessoa do Sr. Secretário, a fim de que:

**4.3.3.1** no prazo de 90 dias, adote ações proativas no sentido de apresentar manifestação conclusiva quanto à aprovação ou não da proposta de revisão do Regulamento do Sitrip, indicando quais pontos encontram-se defasados e desatualizados, possibilitando que a Ceturb/ES avalie eventuais ajustes necessários na busca por soluções e na melhoria da regulamentação dos serviços prestados;

**4.3.3.2** inclua no escopo dos estudos de modelagem para delegação do serviço de transporte intermunicipal rodoviário coletivo de passageiros a definição do nível de serviço, de Indicadores de Qualidade (tendo como referência a Portaria ANTT 7/2024), das respectivas metas e da forma de incentivo contratual ao seu cumprimento.

**4.3.4** a **EXPEDIÇÃO DE RECOMENDAÇÃO** à Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo – Ceturb/ES, na pessoa do Sr. Diretor Presidente, a fim de que:

**4.3.4.1** adote ações no sentido de **(a)** avaliar a necessidade de atualização do Regulamento do Sitrip ou a criação de normas complementares, com o objetivo de melhorar a regulação dos serviços prestados, e, especificamente no que se refere à periodicidade das inspeções e vistorias, adotar os mesmos critérios previstos no art. 2º da Norma Complementar 1/2020 da Ceturb/ES; e **(b)** garantir que as tarifas cobradas dos usuários sejam proporcionais à qualidade do serviço prestado, para cada uma das operadoras;

**4.3.4.2** adote ações no sentido de **(a)** padronizar o modelo e o local de instalações dos informativos sobre a existência de canal de reclamações disponibilizado pela Ceturb/ES aos usuários, **(b)** exigir, no Regulamento do Sitrip ou em norma complementar, a instalação do informativo no interior dos veículos utilizados na prestação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal e **(c)** avaliar a possibilidade de, além dos canais de reclamações já disponibilizados, incluir o uso de aplicativos de mensagens, que possuem ampla utilização pela população e oferecem facilidade no acesso e diversos recursos para os administradores;

**4.3.4.3** defina o procedimento para análise da frota declarada pelas operadoras com a obrigatoriedade de vistoria da Ceturb (prevista no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip), baseado em risco, para todos os veículos de idade acima de 8 anos;

**4.3.4.4** adote ações no sentido de **(a)** instaurar procedimento, com periodicidade mínima anual, para o controle dos valores recebidos por meio da Taxa de Gerenciamento de Operação do Sistema, com base nas informações dos balanços e dos demais elementos contábeis, encaminhados pelas operadoras do sistema e **(b)** avaliar a possibilidade de requisitar informações à Sefaz/ES, por meio de processos administrativos regularmente instaurados, com o objetivo de avaliar a eventual prática de infração cometida pelas

operadoras na declaração mensal dos valores arrecadados no Sitrip e repassados à Ceturb/ES.

**4.4** Sugere-se, finalmente, que seja dada ciência, aos citados e notificados, bem como ao Controle Interno do Estado do Espírito Santo - Secretaria de Controle e Transparência – Secont, na pessoa do Sr. Secretário, do teor da decisão final a ser proferida.

[...].”

**- Parecer MPC 00864/2026 (doc. 273):**

“[...]

**5 CONCLUSÃO**

À luz das análises empreendidas ao longo do presente Parecer, evidencia-se que o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP-ES) apresenta relevantes fragilidades de ordem estrutural, jurídica e operacional, as quais comprometem a adequada conformação institucional da política pública de mobilidade intermunicipal no âmbito estadual.

Com efeito, verificou-se a persistência de delegações do serviço público sem a realização de prévio procedimento licitatório, circunstância que se mostra incompatível com o regime constitucional aplicável à prestação de serviços públicos, notadamente com o disposto no art. 175 da Constituição da República e com os preceitos correlatos da Constituição Estadual, além de afrontar decisões judiciais já proferidas acerca da matéria. Tal situação compromete não apenas a legalidade do arranjo institucional vigente, mas também a legitimidade administrativa e concorrencial do sistema.

A esse quadro soma-se a prolongada inércia administrativa na implementação de um novo modelo de concessão, a qual contribui para a manutenção de um sistema operado sob bases precárias e juridicamente frágeis. Ademais, as evidências constantes dos autos revelam problemas significativos relacionados à renovação e às condições da frota, à insuficiência dos mecanismos de fiscalização, à obsolescência do arcabouço normativo aplicável e às fragilidades nos instrumentos de controle econômico-financeiro do sistema, fatores que, em conjunto, comprometem a adequada governança do serviço.

Tais disfunções institucionais repercutem diretamente na segurança, na qualidade e na acessibilidade do transporte público intermunicipal, afetando a prestação de um serviço público essencial e impactando o exercício do direito fundamental à mobilidade pela população capixaba. Embora o SITRIP-ES encontre-se formalmente estruturado no plano normativo pela Lei Complementar Estadual nº 876/2017, observa-se evidente dissociação entre o marco regulatório vigente e a realidade operacional do sistema, revelando um cenário de desalinhamento entre o desenho institucional da política pública e sua efetiva implementação.

Diante desse contexto, impõe-se reconhecer a necessidade de adoção de medidas institucionais corretivas de caráter imediato e estruturante, destinadas a promover a regularização do regime de delegação do serviço, o aperfeiçoamento dos mecanismos regulatórios e de fiscalização, bem como a modernização do modelo de gestão do sistema. Tais providências mostram-se indispensáveis para restabelecer a legalidade, a eficiência, a transparência e a efetividade na prestação do serviço público de transporte coletivo intermunicipal, em estrita observância aos princípios constitucionais da administração pública e às normas que regem a matéria.

## 6 PEDIDOS

Diante de todo o exposto, o MINISTÉRIO PÚBLICO DE CONTAS, no exercício de sua missão constitucional de guarda da lei e fiscal do interesse público, **anui à conclusão e proposta de encaminhamento contidas na Instrução Técnica Conclusiva 06584/2025-9 (evento 271): (g.n).**  
(...).

Ainda, em complementação à Instrução Técnica Conclusiva 06584/2025-9 (evento 271), o MPC pugna o seguinte:

**6.1 EXPEDIÇÃO DE DETERMINAÇÃO** à Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura – SEMOBI, a fim de que:

6.1.1 institua mecanismos permanentes de consulta pública e participação dos usuários, por meio de conselhos consultivos e audiências periódicas, conforme previsto na LC nº 876/2017;

6.1.2 inclua nos futuros contratos de concessão metas obrigatórias de inovação tecnológica e sustentabilidade, como bilhetagem eletrônica integrada, veículos acessíveis e redução de emissões poluentes.

**6.2 EXPEDIÇÃO DE DETERMINAÇÃO** à Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo – CETURB/ES, a fim de que:

6.2.1 realize inspeções extraordinárias em toda a frota com mais de 10 anos de uso, até a implementação do novo modelo de concessão, para mitigar riscos à segurança dos usuários;

6.2.2 contrate Auditoria externa independente para verificar a conformidade contábil das concessionárias e a correta aplicação da Tarifa de Gerenciamento de Operação do Sistema;

6.2.3 implemente programa de capacitação contínua para agentes de fiscalização e servidores responsáveis pela análise econômico-financeira das operadoras.

[...].”

Verifica-se que a equipe de auditoria constatou a ausência de adoção de medidas voltadas à realização de procedimento licitatório para a delegação dos referidos serviços, os quais vêm sendo prestados sem a devida formalização contratual precedida de certame, em afronta ao art. 175 da Constituição da República, bem como aos arts. 210 e 227 da Constituição do Estado do Espírito Santo e à Lei Federal nº 8.987/1995.

Apontou, ainda, a inexistência de justificativa plausível para a omissão administrativa, destacando a manutenção de situação irregular ao longo do tempo, em prejuízo à observância dos princípios que regem a Administração Pública.

Após análise, a área técnica opinou pela expedição de determinações e recomendações visando à regularização da prestação do serviço, com o reconhecimento da gravidade das falhas encontradas e o Ministério Público de Contas acompanhou e complementou o entendimento técnico, ressaltando a obrigatoriedade constitucional de prévia licitação para a delegação de serviços.

Ante o exposto, obedecidos todos os trâmites processuais e legais, **subscrevendo o entendimento técnico e o parecer do Ministério Público de Contas**, VOTO no sentido de que o Colegiado aprove a seguinte proposta de deliberação que submeto à sua consideração.

### **SEBASTIÃO CARLOS RANNA DE MACEDO**

Relator

#### **1. ACÓRDÃO TC-0300/2026:**

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, por:

**1.1 DETERMINAR** à Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura – Semobi, na pessoa do Sr. Secretário Fábio Ney Damasceno, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, a fim de que:

##### **1.1.1 No prazo de até 60 dias**, apresente:

(a) planejamento com detalhamento de ações, responsáveis e prazos fixados para conclusão do processo de contratação dos “estudos técnicos que

contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do SITRIP” e;

(b) cronograma e prazo final a ser imposto para execução do objeto “estudos técnicos que contemplem o diagnóstico operacional e econômico-financeiro do atual Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), bem como um estudo de nova modelagem operacional, jurídica e econômico-financeira para um futuro procedimento licitatório de concessão do SITRIP”;

**1.1.2 No prazo de até 60 (sessenta) dias**, publique o edital de licitação para concessão das linhas do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo (SITRIP), atentando para o cumprimento no art. 186-B do RITCEES quanto à obrigação de remessa da cópia integral do processo licitatório ao TCEES, com documentos já consolidados com os resultados das audiências ou consultas públicas, e planilhas eletrônicas desenvolvidas para avaliação econômico-financeira do empreendimento, no prazo mínimo de 90 dias antes da publicação do edital, para análise concomitante.

**1.2 DETERMINAR** à Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo – Ceturb/ES, na pessoa do Sr. Diretor Presidente Marcelo Campos Antunes, com a advertência de que seu descumprimento pode acarretar imposição da multa prevista no artigo 135, inciso IV, da LOTCEES, a fim de que:

**1.2.1 no prazo até 120 (cento e vinte) dias**, adote ações no sentido de:

(a) instaurar processos disciplinares;

(b) aplicar as penalidades, seguindo o rito estabelecido em norma às empresas que permanecerem irregulares e;

(c) exigir o cumprimento do Regulamento do Sitrip e do Código de Trânsito Brasileiro, especialmente em relação ao limite de idade e à validade dos certificados de equipamentos obrigatórios de toda a frota operante;

**1.2.2 No prazo de 120 (cento e vinte) dias, apresente:**

(a) a descrição do processo de trabalho de recepção e análise da documentação da frota declarada pelas operadoras, inclusive laudos de vistoria apresentados, indicando o critério para seleção de veículos para vistoria pela Ceturb (prevista no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip) e;

(b) o prazo para implantação do referido processo de trabalho.

**1.3 RECOMENDAR** à Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura – Semobi, na pessoa do Sr. Secretário, a fim de que:

**1.3.1 no prazo de 90 dias**, adote ações proativas no sentido de apresentar manifestação conclusiva quanto à aprovação ou não da proposta de revisão do Regulamento do Sitrip, indicando quais pontos encontram-se defasados e desatualizados, possibilitando que a Ceturb/ES avalie eventuais ajustes necessários na busca por soluções e na melhoria da regulamentação dos serviços prestados;

**1.3.2 inclua** no escopo dos estudos de modelagem para delegação do serviço de transporte intermunicipal rodoviário coletivo de passageiros a definição do nível de serviço, de Indicadores de Qualidade (tendo como referência a Portaria ANTT 7/2024), das respectivas metas e da forma de incentivo contratual ao seu cumprimento.

**1.4 RECOMENDAR** à Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo – Ceturb/ES, na pessoa do Sr. Diretor Presidente Marcelo Campos Antunes, a fim de que:

**1.4.1 adote ações** no sentido de:

(a) **avaliar** a necessidade de atualização do Regulamento do Sitrip ou a criação de normas complementares, com o objetivo de melhorar a regulação dos serviços prestados, e, especificamente no que se refere à periodicidade das inspeções e vistorias, adotar os mesmos critérios previstos no art. 2º da Norma Complementar 1/2020 da Ceturb/ES; e

(b) **garantir** que as tarifas cobradas dos usuários sejam proporcionais à qualidade do serviço prestado, para cada uma das operadoras;

**1.4.2 adote ações** no sentido de:

(a) **padronizar o modelo** e o local de instalações dos informativos sobre a existência de canal de reclamações disponibilizado pela Ceturb/ES aos usuários;

(b) **exigir, no Regulamento do Sitrip ou em norma complementar**, a instalação do informativo no interior dos veículos utilizados na prestação dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal e;

(c) **avaliar** a possibilidade de, além dos canais de reclamações já disponibilizados, incluir o uso de aplicativos de mensagens, que possuem ampla utilização pela população e oferecem facilidade no acesso e diversos recursos para os administradores;

**1.4.3 defina** o procedimento para análise da frota declarada pelas operadoras com a obrigatoriedade de vistoria da Ceturb (prevista no §1º, art. 58 do Regulamento do Sitrip), baseado em risco, para todos os veículos de idade acima de 8 anos;

**1.4.4 adote ações** no sentido de:

(a) **instaurar procedimento**, com periodicidade mínima anual, para o controle dos valores recebidos por meio da Taxa de Gerenciamento de Operação do Sistema, com base nas informações dos balanços e dos demais elementos contábeis, encaminhados pelas operadoras do sistema e;

(b) **avaliar** a possibilidade de requisitar informações à Sefaz/ES, por meio de processos administrativos regularmente instaurados, com o objetivo de avaliar a eventual prática de infração cometida pelas operadoras na declaração mensal dos valores arrecadados no Sitrip e repassados à Ceturb/ES.

**1.5. DETERMINAR** à Secretaria de Estado de Mobilidade e Infra-estrutura – SEMOBI, a fim de que:

**1.5.1 institua** mecanismos permanentes de consulta pública e participação dos usuários, por meio de conselhos consultivos e audiências periódicas, conforme previsto na LC nº 876/2017;

**1.5.2 inclua** nos futuros contratos de concessão metas obrigatórias de inovação tecnológica e sustentabilidade, como bilhetagem eletrônica integrada, veículos acessíveis e redução de emissões poluentes.

**1.6. DETERMINAR** à Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo – CETURB/ES, a fim de que:

**1.6.1 realize** inspeções extraordinárias em toda a frota com mais de 10 anos de uso, até a implementação do novo modelo de concessão, para mitigar riscos à segurança dos usuários;

**1.6.2 contrate** Auditoria externa independente para verificar a conformidade contábil das concessionárias e a correta aplicação da Tarifa de Gerenciamento de Operação do Sistema;

**1.6.3 implemente** programa de capacitação contínua para agentes de fiscalização e servidores responsáveis pela análise econômico-financeira das operadoras.

**1.7 DAR CIÊNCIA**, aos citados e notificados, bem como ao Controle Interno do Estado do Espírito Santo - Secretaria de Controle e Transparência – Secont, na pessoa do Sr. Secretário, do teor da decisão final a ser proferida.

**1.8. Após o trânsito em julgado, autorizar o ARQUIVAMENTO dos presentes autos.**

**2. Unânime.**

**3. Data da Sessão: 23/4/2026 - 17ª Sessão Ordinária do Plenário.**

**4. Especificação do quórum:**

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

CONSELHEIRO LUIZ CARLOS CICILIOTTI DA CUNHA

**Presidente**

CONSELHEIRO SEBASTIÃO CARLOS RANNA DE MACEDO

**Relator**

CONSELHEIRO SÉRGIO ABOUDIB FERREIRA PINTO

CONSELHEIRO DOMINGOS AUGUSTO TAUFNER

CONSELHEIRO RODRIGO FLÁVIO FREIRE FARIAS CHAMOUN

CONSELHEIRO RODRIGO COELHO DO CARMO

CONSELHEIRO DAVI DINIZ DE CARVALHO

Fui presente:

PROCURADOR DE CONTAS LUCIANO VIEIRA

**Procurador-geral**

ODILSON SOUZA BARBOSA JÚNIOR

**Secretário-geral das Sessões**