



Instrução Técnica Conclusiva 00755/2026-5

Produzido em fase anterior ao julgamento

Processo: 05819/2025-8

Classificação: Controle Externo - Fiscalização - Auditoria

Setor: NDR - Núcleo de Controle Externo de Fiscalização de Prog. de Desest. Reg.

Criação: 25/02/2026 16:15

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

Relator: Sérgio Aboudib Ferreira Pinto

Responsável: SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE E INFRAESTRUTURA - SEMOBI, ESTADO DO ESPIRITO SANTO, COMPANHIA ESTADUAL DE TRANSPORTES COLETIVOS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO ESPIRITO SANTO CETURB/ES, JOSE RENATO CASAGRANDE, MARCELO CAMPOS ANTUNES, FABIO NEY DAMASCENO

Terceiro interessado: FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONOMICAS FIPE, CONSORCIO ATLANTICO SUL, CONSORCIO SUDOESTE

Procuradores: FERNANDA SQUINZARI (OAB: 228418-SP), GEFERSON PEDRO ZONTA GOMES (OAB: 18044-ES), FREDERICO MARTINS DE FIGUEIREDO DE PAIVA BRITTO (OAB: 8899-ES)



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

1 INTRODUÇÃO

Trata-se de auditoria de conformidade, realizada de 4/8/2025 a 17/10/2025, com o objetivo de verificar a regularidade da substituição de ônibus a diesel por ônibus elétricos e seu possível efeito em relação ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do transporte público coletivo urbano municipal e intermunicipal metropolitano de passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) - Transcol.

2 SÍNTESE PROCESSUAL

Em 14/10/2025, foi inserido no E-TCEES o Relatório de Auditoria 15-2025-3 (evento 10), com apêndices nos eventos 11-12 e anexos nos eventos 13-43.

As respostas aos Ofícios de Submissão de Achados e de Requisição de Documentos encaminhados pela equipe de auditoria foram inseridas no E-TCEES, em 14/10/2025, na Petição Inicial 1915/2025-1 (Sr. Fábio Ney Damasceno, Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura -evento 44), na Petição Inicial 1551/2025-5 (Sr. Fábio Ney Damasceno, Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura -evento 46), com documentação nos eventos 47-111, na Resposta de Comunicação 1306/2025-4 (Sr. Fábio Ney Damasceno, Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - evento 113), com documentação nos eventos 114-119 e na Petição Intercorrente 444/2025-1 (Sr. Marcelo Campos Antunes, Diretor-Presidente da Ceturb-ES - evento 121), com documentação no evento 122.

Em 15/10/2025, o Despacho NDR 29742/2025-8 (evento 125) informou a dispensa de Instrução Técnica Inicial, nos termos preconizados no art. 316, § 2º, do RITCEES, sugerindo a notificação dos responsáveis e o encaminhamento de cópia do RA 15/2025-3.

A Decisão Monocrática 906/2025-9 (evento 126), de 17/10/2025, determinou as seguintes notificações:

1. **NOTIFICAÇÃO** da Secretaria Estadual de Mobilidade e Infraestrutura – Semobi, na pessoa de seu responsável legal, Sr. Secretário **FÁBIO NEY DAMASCENO**, e da Ceturb-ES, na pessoa de seu responsável legal, Sr. Diretor-presidente **MARCELO CAMPOS ANTUNES**, para que, no **prazo de 30 (trinta) dias improrrogáveis**, apresentem razões de justificativas, esclarecimentos e documentos que entenderem necessários, em razão do constante no [Relatório de Auditoria 0015/2025-3](#), Achados 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 e 2.6, inclusive quanto às propostas de determinação e/ou recomendação;
2. **NOTIFICAÇÃO**, para oitiva, da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, na pessoa do seu responsável legal, para que, querendo, apresente, no **prazo de 30 (trinta) dias improrrogáveis**, razões de justificativas, esclarecimentos e/ou documentos que entender necessários, em razão do constante no [Relatório de Auditoria 0015/2025-3](#), Achados 2.2 e 2.3, inclusive quanto às propostas de determinação e/ou recomendação;
3. **NOTIFICAÇÃO**, para oitiva, das empresas **CONSÓRCIO ATLÂNTICO SUL** e **CONSÓRCIO SUDOESTE**, nas pessoas dos seus responsáveis legais, para que, querendo, apresentem, no **prazo de 30 (trinta) dias improrrogáveis**, razões de justificativas, esclarecimentos e/ou documentos que entenderem necessários, em razão do constante no [Relatório de Auditoria 0015/2025-3](#), Achado 2.1, inclusive quanto às propostas de determinação e/ou recomendação.

Em cumprimento às notificações, os responsáveis protocolaram seus esclarecimentos, tempestivamente (Despacho SGS 2152/2026-9 - evento 150 - de 23/1/2026), conforme descrição a seguir:

- MARCELO CAMPOS ANTUNES – Diretor Presidente da Ceturb-ES – Resposta de Comunicação 1617/2025-1, evento 139, sem documentação – 6/11/2025;
- Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – Fipe – Resposta de Comunicação 1776/2025-1, evento 145, sem documentação – 2/12/2025;
- CONSÓRCIO ATLÂNTICO SUL e CONSÓRCIO SUDOESTE – Concessionários – Defesa/Justificativa 1451/2025-2, evento 146, com documentação nos eventos 147-148 – 1/12/2025;
- FÁBIO NEY DAMASCENO – Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura – Resposta de Comunicação 00097/2026-1, evento 149, sem documentação – 23/1/2025.

Em cumprimento ao Despacho Segex 2172/2026-6 (evento 151), de 23/1/2026, e à Decisão Monocrática 906/2025-9 (evento 126), vieram os autos ao NDR para prosseguimento da instrução processual, sendo esta a síntese do ocorrido até o momento.

3 ACHADOS

3.1 A1(Q1) - Alocação irregular de custos operacionais e investimentos para o Poder Concedente

3.1.1 Critérios

Constituição Federal, art. 37; Contrato Semobi 8/2014, cláusulas 17.2 e 17.3; Contrato Semobi 9/2014, cláusulas 17.2 e 17.3; Lei Federal 12.587/2012, art. 22; Lei Federal 8.987/1995, art. 2º, II, art. 6º, §§1º e 2º, art. 9º, §4º, e art. 10; Edital de Licitação Semobi 2/2014, Anexo III.

3.1.2 Responsáveis

A equipe de auditoria não imputou responsabilidades pelo achado, limitando-se a propor a notificação da Semobi, da Ceturb e das Concessionárias do Transcol para se manifestarem sobre os apontamentos.

3.1.3 O Relatório de Auditoria

O Relatório de Auditoria 15/2025-3 (evento 10) apontou, em síntese que: **(I)** a situação encontrada no achado ocorreu de 22/9/22 a 1º/9/2025; **(II)** segundo a Ceturb (Ofício CT.DP.0329/2025, Anexo 4535/2025-1 – evento 19), atualmente, a frota do Transcol possui quatro ônibus elétricos adquiridos pelos concessionários em 2022 (3 unidades) e em 2024 (1 unidade), sem qualquer subvenção ou forma de auxílio financeiro do Estado (Resposta de Comunicação 1306/2025-4 Semobi – evento 113), conforme cadastramento nos Anexos 4531/2025-3 a 4534/2025-7 (evento 15 a 18), e outros dois veículos elétricos inseridos na frota pelas concessionárias para testes (Ofício CT.DP.0383/2025, Anexo 4734/2025-2 – evento 36), sendo que um deles já foi descadastrado em 26/5/2025, conforme cadastramento no Anexo 4784/2025-1 (evento 39); **(III)** o Edital 2/2014, no item “2. Classes de Veículos”, de seu Anexo II - Projeto Básico, apresentou os padrões técnicos dos veículos para frota do Transcol, cuja renovação é encargo de investimento das concessionárias, e definiu, como requisito de controle à poluição do ar, o cumprimento à fase do Proconve (Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores) em vigência no ano de fabricação; **(IV)** a fase atual do Proconve, desde 1º/1/23, é a P8, conforme art. 1º da

Res. Conama 490/2018; **(V)** conforme Anexos 4734 e 4735/2025-2 (eventos 36 e 37), os veículos com tecnologia Euro 6 da classe Padron (ou convencionais), com motor a diesel, ano de fabricação 2023, custaram em torno de R\$ 600.000,00; **(VI)** em resposta ao Ofício 3044/2025-5 da equipe de auditoria, a Ceturb informou no Anexo 4734/2025-2 (evento 36) que os veículos elétricos são de propriedade dos concessionários e tais custos são controlados por eles, indicando que a inserção dos ônibus elétricos é uma iniciativa dos concessionários e não uma alteração unilateral imposta pelo Poder Concedente; **(VII)** é obrigação dos concessionários atingir com eficiência o requisito estipulado para o encargo contratual e normativo de renovação da frota, e nesse sentido, o Edital 2/2014 alocou, em seu Anexo III sobre “Instruções para a Apresentação e Critérios de Julgamento da Proposta Técnica”, aos concessionários a obrigação de pesquisa operacional sobre redução dos custos de operação, utilização de tecnologias de transporte e modernização; **(VIII)** o art. 22 da Lei 12.587/2012 estabelece as atribuições mínimas dos órgãos gestores de mobilidade urbana em entes federativos, incluindo planejar e fiscalizar os serviços de transporte, definir políticas tarifárias e estimular a eficiência da prestação do serviço; **(IX)** a Lei Federal 8.987/1995, em seu art. 9º, §4º, disciplina que o poder concedente deve preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato por meio da revisão de tarifa e, no caso de alteração unilateral, restabelecê-lo de forma concomitantemente; **(X)** os Contratos de Concessão 8/2014 e 9/2014 (Anexo 4526/2025-2 - evento 13), em suas subcláusulas 17.2 e 17.3, estabelecem que qualquer alteração nos encargos das Concessionárias, para mais ou para menos, deve ser precedida de análise de impacto econômico-financeiro e, caso não encontre o proporcional ajuste de remuneração, o equilíbrio econômico-financeiro deve ser recomposto; **(XI)** de acordo com a Ceturb (Ofício CT.DP.0329/2025, Anexo 4535/2025-1 – evento 19), os ônibus elétricos são utilizados nas linhas 515 - Terminal Laranjeiras/Terminal Campo Grande via Beira Mar e na sublinha 517 - Terminal Laranjeiras/Terminal Campo Grande-Expresso e para sua recarga, existem duas estações, uma no Terminal de Laranjeiras e outra no Terminal de Campo Grande, em operação desde 29/1/2025 e 8/4/2025, respectivamente; **(XII)** a Ceturb informou que a execução das obras e a instalação dessas estações de recarga foram contratadas pela Semobi e, em consulta ao sistema eletrônico de processos do Poder Executivo Estadual, foi identificado o Processo E-Docs 2024-1RQ53 (evento 27) autuado para a aquisição e instalação de dois sistemas

para recarga de baterias de ônibus elétricos, incluindo o comissionamento, cujo contrato para fornecimento das estações de recarga foi firmado em junho de 2024 com a empresa Nansen Instrumentos de Precisão Ltda e teve como valor total R\$ 582.000,00; **(XIII)** da leitura dos principais documentos do Processo E-Docs 2024-1RQ53 (Anexo 4557/2025-8), verifica-se que a demanda pela compra foi motivada pela introdução de quatro ônibus elétricos na frota do Transcol, ocorrida no âmbito de projeto denominado “Transcol Mais Sustentável”, uma iniciativa de parceria da Semobi com as Concessionárias, mas não foram identificados no Processo E-Docs 2024-1RQ53 documentos com a formalização da parceria citada, a descrição do referido projeto nem, tampouco, referência a processo administrativo que trate de sua análise jurídico-legal; **(XIV)** de acordo com o documento “Estudo Técnico Preliminar”, do Processo E-Docs 2024-1RQ53 (evento 27), os recursos para o investimento nas duas estações de recarga estariam previstos no Plano Plurianual (PPA) 2024-2027 e na Lei Orçamentária Anual (LOA) vigente através do programa 0859 - Mobilidade Urbana; **(XV)** o documento denominado “Estudo Técnico Preliminar” justifica a compra em razão da inviabilidade para locação, da eficiência administrativa, da continuidade sustentável do fornecimento do serviço à população e de possível diminuição de custos, mas não apresenta a fundamentação para os argumentos, como preconiza o art. 6º, XXIII, b, da Lei 14.133/2021, uma vez que não existe **(a)** análise de custo-benefício entre a opção de locação, **(b)** demonstração de “eficiência administrativa” com base em parâmetros e indicadores e **(c)** prognóstico comparativo sobre diminuição de custos e preservação do meio ambiente; **(XVI)** o “Estudo Técnico Preliminar”, sobretudo, não motiva o uso de recursos do orçamento da Semobi para aquisição de equipamento cuja necessidade decorre de escolha das Concessionárias sobre o meio para cumprir o encargo de renovação de frota, citando, ainda, que os ônibus estariam sendo alimentados, antes da aquisição pretendida, em carregador cedido pela empresa “Weg”, no Terminal de Laranjeiras, e que a Ceturb assumiria a operação e a manutenção do sistema de carregamento a ser adquirido; **(XVII)** o Termo de Referência relativo à aquisição das duas estações de recarga faz menção ao prazo de garantia e à manutenção e assistência técnica pelo prazo de 12 meses; **(XVIII)** não obstante, observa-se da instrução do Processo E-Docs 2024-1RQ53 (evento 27) que não há fundamentação à alocação do investimento nem da gestão de manutenção das estações à Semobi; **(XIX)** questionada pelo Ofício 3044/2025-5 da equipe de

auditora, a Semobi respondeu (Resposta de Comunicação 1306/2025-4 – evento 113) que **(a)** sobre a alocação da responsabilidade pela manutenção preventiva e corretiva das estações de recarga, a manutenção preventiva e corretiva das estações de recarga será de responsabilidade do Estado após o término da garantia do fornecedor, **(b)** não existe Processo E-Docs que contenha o registro do consumo e pagamento referente ao primeiro carregador de ônibus elétrico instalado, pois o mesmo foi cedido pela empresa Eletra em parceria com a empresa Weg e a estação foi implantada no prédio de uma faculdade desativada, localizada ao lado de uma garagem do sistema Transcol, atrás do Terminal de Laranjeiras, e que os custos de consumo de energia foram assumidos pelos Consórcios Operadores, por meio do GVBus e **(c)** o Governo do Estado assume os custos relacionados à infraestrutura e ao consumo de energia elétrica como contrapartida ao programa piloto de eletrificação da frota do Sistema Transcol e as medidas compensatórias referentes à operação dos quatro ônibus elétricos, em substituição aos veículos a diesel, serão analisadas no âmbito dos estudos de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, mas não apresentou documentação suporte sobre o programa piloto citado; **(XX)** sobre o fornecimento de energia para carregamento dos ônibus elétricos, atualmente, a Ceturb informou que é realizado pela EDP, conforme Processo E-Docs 2025-43LJ1 (Anexo 4770/2025-9 – evento 38), e que o pagamento da energia consumida nas estações de recarga em operação atualmente é realizado pela Ceturb, com consumo discriminado no “Quadro 2 – Dados sobre consumo das estações de recarga dos Terminais de Laranjeiras e de Campo Grande” do RA 15/2025-3; **(XXI)** como preveem os contratos de concessão do Transcol, qualquer alteração nos encargos das concessionárias deve ser precedida de análise de impacto econômico-financeiro, mas custos operacionais e investimento foram realizados pelo Poder Concedente sem motivação em análise que comprovasse aumento de encargo para as Concessionárias, portanto sem base legal para fazê-los; **(XXII)** além disso, o Poder Concedente, ao fornecer obras e equipamentos e gerir suprimentos para as Concessionárias, inverte os papéis do instituto da concessão, favorece a ineficiência da prestação do serviço e aloca recursos públicos em ações sem o devido planejamento e sem fundamentação legal, ocorrendo alocação irregular de investimentos e custos operacionais para o Poder Concedente sem que tenham sido demonstrados o interesse público e a proporcionalidade em fazê-lo; **(XXIII)** seja determinado à Semobi que **(a)** avalie e trate o evento potencialmente causador de

desequilíbrio econômico-financeiro em desfavor da Administração “aquisição de duas estações de recarga pela Semobi com manutenção e alimentação realizada pela Ceturb”, **(b)** apure a necessidade de compensação deste evento em revisão tarifária; **(c)** elabore a regulamentação sobre a iniciativa, alocando responsabilidades e custos com energia elétrica e manutenção da infraestrutura às Concessionárias; **(XXIV)** são causas do achado a deficiência de controles, a governança frágil, a ausência de planejamento e a imprudências, conforme subitens 2.1.4.1 a 2.1.4.3 do RA 15/2025-3, tendo como efeito o desperdício de recursos públicos, nos termos do subitem 2.1.5.1 do RA 15/2025-3; **(XXV)** em resposta à submissão do achado a Semobi (OFÍCIO/SEMOBI/GS/Nº 200/2025 - Protocolo TC 17117/2025-9) aduziu que **(a)** os apontamentos formulados, salvo melhor juízo, parecem partir de conclusões que ainda se mostram prematuras, considerando que os estudos técnico-econômicos e jurídico-institucionais que embasarão a formulação das diretrizes e decisões administrativas sobre o tema ainda se encontram em curso, **(b)** o Governo do Estado manifestou oficialmente seu interesse em aderir ao Programa de Descarbonização do Transporte Público Urbano, iniciativa do Governo Federal no âmbito do Novo PAC, por meio do Programa Renovação de Frota, tendo sido selecionado para participar da operação de crédito junto ao BNDES, mas ainda não assinou o contrato para repasse dos recursos, tampouco definiu a modelagem jurídica e operacional da aquisição da nova frota, decisão que permanece condicionada à conclusão dos estudos em andamento, conduzidos pela GIZ (Projeto ACOPLARE (sic)) e Fipe, os quais fornecerão os subsídios técnicos necessários para a escolha do formato mais adequado, **(c)** trata-se, por ora, de uma hipótese em estudo, cuja definição final está condicionada à conclusão dos trabalhos técnicos conduzidos no âmbito do projeto Acoplamento de Setores e Economia Verde – ACLOPARE, fruto do Memorando de Entendimento firmado com a agência de cooperação internacional GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH), **(d)** somente após a devida finalização e análise desses produtos técnicos, será possível ao Estado deliberar sobre o assunto, com responsabilidade e fundamento técnico sobre a oportunidade e a conveniência da eventual aquisição, de acordo com a discricionariedade técnica e administrativa dos gestores públicos, respeitados os limites legais e os princípios que regem a Administração, **(e)** do mesmo modo, o Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira contratado junto à Fipe ainda não foi concluído, **(f)** nesse contexto,

entende-se que os achados apresentados, embora úteis para o acompanhamento do controle externo, antecipam inferências sobre diretrizes ainda não consolidadas pela Administração Pública, com projeção de cenários futuros e possíveis deliberações administrativas, o que pode conduzir a diagnósticos parciais e conclusões que não refletem o estágio atual da formulação da política pública em análise, ou mesmo induzir à formação de juízos sobre hipóteses não concretizadas, **(g)** manifestamos discordância em relação aos achados de auditoria, entendendo ser prudente aguardar a conclusão dos estudos técnicos ainda em elaboração, para que a avaliação dos atos administrativos se dê com base em fundamentos consolidados e decisões efetivamente adotadas, **(h)** reafirma-se a disposição permanente desta Secretaria para o diálogo construtivo e transparente com os órgãos de controle, bem como o compromisso com o rigor técnico, a responsabilidade fiscal e a adequada prestação de contas, princípios que norteiam a atuação da Administração Pública Estadual no desenvolvimento de projetos estratégicos como o de transição energética no transporte coletivo; **(XXV)** foi dada ciência à Secont, à UECI da Semobi e à Controladoria-Geral da Ceturb; **(XXVII)** em conclusão, o achado deve ser mantido, **(a)** porque a situação encontrada evidencia que não foram tomadas medidas para saneamento da irregularidade que está em curso e que inclui, além da aquisição de estações de recarga de energia, o pagamento mensal de energia elétrica, ambos pelo Poder Concedente, sem garantia de aderência ao interesse público (ausência de fundamentação e formalização da iniciativa) e sem garantia de que será preservada a equação inicial de equilíbrio econômico-financeiro pela proporcionalidade com o preço da tarifa fixada na proposta da licitação, que só pode ser atualizada pelas hipóteses de reajuste e revisão previstas no contrato, **(b)** porque a Semobi não manifestou explicitamente a intenção de saneamento alinhado às deliberações propostas e submetidas à opinião da entidade e não especificou quais medidas compensatórias à alocação de custos operacionais e investimentos ao Poder Concedente e em contrapartida de que essa alocação foi estabelecida, **(c)** porque, mesmo que a irregularidade “Alocação irregular de custos operacionais e investimentos para o Poder Concedente” seja passível de saneamento por meio de produtos técnicos contratados junto à Fipe, cujo Contrato 2024.000018.35101.01 tem vigência até 12/3/2026, pelo reconhecimento de que se trata de encargo contratual das Concessionárias, a Semobi não expressou taxativamente sua intenção em fazê-lo,

sendo, portanto, necessárias e tempestivas as propostas de deliberação relativas ao presente achado, de modo a impedir que se torne efetivo o desperdício de recursos públicos decorrente de subvenção informal não contabilizada no equilíbrio econômico-financeiro, **(d)** sem responsabilização do agentes que demandaram e/ou autorizaram, sem fundamentação suficiente: (d.1) a aquisição realizada por meio do Processo E-Docs 2024-1RQ53 (Aquisição e instalação de duas estações de recarga para ônibus elétricos), no valor de R\$ 582.000,00, (d.2) o pagamento de energia elétrica realizada por meio do Processo 2025-43LJ1 (fatura de energia elétrica dos carregadores de ônibus elétricos), no valor de R\$ 109.723,18, (d.3) o TCEES, no bojo do Processo 899/2022-3, por exemplo, já decidiu que a insuficiência de estudos de viabilidade pode ser considerada em alguns casos infração não grave à normal legal e (d.4) no caso concreto, embora o desvio de conformidade seja relevante, os seus efeitos não são generalizados sobre a contratação, pois são passíveis de reversão pelo reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em andamento, **(e)** com a manutenção da proposta de deliberação, uma vez que a Semobi não se manifestou especificamente sobre ele e sobre os prazos para cumprimento sugeridos, podendo fazê-lo no transcurso da instrução processual, inclusive, com apresentação de medidas e prazo substitutivos aos propostos pela equipe de auditoria, conforme considerar pertinente; **(XXVIII)** caso mantidos os apontamentos deste achado, seja expedida determinação à Semobi para que, **(a)** até o encerramento do Contrato 2024.000018.35101.01 com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe) **(a.1)** avalie e trate o evento potencialmente causador de desequilíbrio econômico-financeiro em desfavor da Administração “aquisição de duas estações de recarga pela Semobi com manutenção e alimentação realizada pela Ceturb” e **(a.2)** apure a necessidade de compensação deste evento em revisão tarifária, **(b)** no prazo de 60 dias, elabore a regulamentação sobre a iniciativa alocando responsabilidades e custos com energia elétrica e manutenção da infraestrutura às Concessionárias; **(XXIX)** seja determinada a oitiva das Concessionárias CONSORCIO ATLANTICO SUL e CONSORCIO SUDOESTE para que, no prazo a ser fixado, se manifestem sobre os fatos que possam resultar em decisão do Tribunal no sentido de desconstituir ato ou processo administrativo ou alterar contrato em seu desfavor; e **(XXX)** seja expedida notificação à Ceturb-ES e à Semobi, nos termos do artigo 207, II, do RITCEES, para que, querendo, no prazo estipulado, se manifestem, apresentando, individual ou conjuntamente, justificativas e

documentos que entenderem necessários, em razão do achado de fiscalização apontado.

3.1.4 As respostas dos notificados

A Ceturb-ES apresentou esclarecimentos, no evento 139, alegando em síntese que: **(I)** a avaliação e tratamento do evento potencialmente causador de desequilíbrio econômico-financeiro em desfavor da Administração pela “aquisição de duas estações de recarga pela Semobi com manutenção e alimentação realizada pela Ceturb” serão feitos pelo poder concedente, representado pela Semobi, cabendo a tal ator a avaliação e tratamento do evento como causador de desequilíbrio econômico financeiro, por intermédio do contrato firmado com a Fipe; **(II)** concorda com o apontamento de apuração da necessidade de compensação do evento em revisão tarifária, sob a responsabilidade do poder concedente, inclusive no âmbito do contrato com a Fipe, como signatário do contrato de concessão; **(III)** a elaboração da regulamentação sobre a iniciativa, alocando responsabilidades e custos com energia elétrica e manutenção da infraestrutura às Concessionárias ficará a cargo do Poder Concedente, representado pela Semobi.

O CONSÓRCIO ATLÂNTICO SUL e o CONSÓRCIO SUDOESTE apresentaram, em peça conjunta, seus esclarecimentos no evento 146, alegando em síntese que: **(I)** os Contratos de Concessão do Transcol realmente não contemplam os ônibus elétricos entre as classes de veículos a serem utilizados na concessão, mas contratos previstos para durar por longos períodos até mesmo como consequência da necessidade de preservar a modicidade tarifária (Lei 8.987/1995, art. 6º, § 1º), são mutáveis por natureza, sendo mero exercício de futurologia cravar com exatidão a realidade de um contrato complexo, sujeito a influências externas, nas palavras de Floriano Marques Neto e Gabriela Engler; **(II)** por essa razão, a própria Lei 8.987/1995 aponta como uma das cláusulas essenciais do contrato de concessão a relativa "aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações (art. 23, V); **(III)** a possibilidade de modificar unilateralmente os termos originalmente pactuados, para readequá-los à tutela do interesse público cambiante, é prerrogativa exclusiva do Poder Concedente, não assistindo ao concessionário o direito de, por

iniciativa própria, alterar as especificações contratuais sem a aquiescência prévia da Administração contratante; **(IV)** um dos desafios da humanidade, nessa quadra de nossa história, é a redução dos índices de emissão dos gases de efeito estufa com vistas à contenção do aquecimento global e à sustentabilidade do planeta e, para fazer frente a esse cenário, diversas iniciativas vêm sendo desenvolvidas e testadas, entre elas a reconfiguração da matriz energética mundial com o incentivo à transição para fontes renováveis e menos poluentes; **(V)** atento a esse fato, em 25 de novembro de 2021 o Poder Concedente encaminhou aos Consórcios o OFÍCIO/SEMOBI/GS 581/2021, determinando que a renovação da frota programada para o ano subsequente contemplasse a aquisição de, no mínimo, 2 ônibus 100% elétricos; **(VI)** em resposta ao supracitado ofício, os Consórcios registraram tratar-se de iniciativa inovadora, com potencial de modificar a fisionomia primitiva dos Contratos de Concessão, solicitando o auxílio da Semobi na especificação do modelo, pois as especificações do modelo a ser adotado como consequência da alteração unilateral teriam o condão de repercutir sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, conforme consta no OFÍCIO CT.GVBUS/AS/SW Nº 04/2021, de 2 de dezembro de 2021; **(VII)** esse itinerário demonstra que, apesar de não ter ficado claro para a Auditoria, a substituição de ônibus a diesel por ônibus elétrico não decorreu de escolha das Concessionárias, mas sim de determinação do Poder Concedente, no uso de sua prerrogativa legítima e discricionária de modificar o objeto contratual do projeto concessório, para torná-lo aderente a novas formas de prestação do serviço pautadas pelo interesse público; **(VIII)** é importante salientar que a opção de incorporar ônibus elétricos aos sistemas de transporte coletivo urbano não é uma opção isolada do Estado do Espírito, mas uma tendência global no sentido de substituir a matriz energética dos sistemas de mobilidade urbana; **(IX)** no corrente mês de novembro, a cidade de São Paulo atingiu a marca de 1.009 ônibus elétricos, sendo 820 a bateria e 189 trólebus (<https://prefeitura.sp.gov.br/w/são-paulo-atinge-a-marca-de-1.000-ônibus-elétricos-e-revoluciona-a-mobilidade-urbana-no-brasil>); **(X)** a Europa já ultrapassou a marca de 8.000 ônibus elétricos registrados e tem sido a aposta para a transição energética quando comparada às demais alternativas, conforme notícia veiculada no Diário do Transporte no último dia 24 (<https://diariodotransporte.com.br/2025/11/24/europa-acelera-onibus-eletricos-expoeriscos-de-seguranca-digital-e-redefine-escolhas-tecnicas-licoes-diretas-para-o->

brasil/); **(XI)** na sistemática adotada para a possível incorporação do ônibus elétrico ao Transcol, os Consórcios assumiram o custo inicial dos veículos, consideravelmente superiores ao custo do ônibus a diesel, enquanto ao Poder Concedente coube viabilizar as estruturas de recarga nos Terminais de Integração, bem como os encargos decorrentes do consumo de energia dessas estações de recarga; **(X)** todos esses valores serão considerados no processo de reequilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão do Transcol, pois tanto por disposição contratual expressa (Cláusula XV, item 15.3), quanto por determinação legal (Lei 12.587/2012, art. 9º, § 1º), a remuneração das Concessionárias é feita pelo custo operacional; **(XII)** desse modo, qualquer majoração desses custos - como no caso da aquisição de ônibus elétricos - ou redução deles - como na hipótese de pagamento da tarifa de energia pelo Estado - são necessariamente apropriados pela tarifa técnica; **(XIII)** a decisão do Poder Concedente, de assumir parte dos custos dos investimentos necessários para a implantação e teste de nova tecnologia é plenamente legítima, seja porque, em se tratando de alteração unilateral, o valor suportado pelo Poder Público será considerado nos processos de revisão tarifária, seja porque a inserção dessa nova tecnologia (ônibus elétrico) não tem causa na obsolescência da tecnologia anterior (ônibus a diesel), não constituindo risco de atualidade do Concessionário, mas opção discricionária do Poder Concedente, pautada pelo interesse público; **(XIV)** de fato, a repercussão das escolhas públicas na manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão do Transcol é consequência jurídica natural e necessária nesse tipo de vínculo, pois reflete o modelo previsto constitucionalmente (art. 37, XXI) e reforçado pela Lei Geral de Concessões (arts. 9º e 10), mas, em projetos concessórios, a concomitância mencionada pelo art. 9º, § 4º, da Lei 8.987/1995, nem sempre é algo simples de se obter, pois os procedimentos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão observam uma lógica própria, diversa da aplicável aos contratos administrativos comuns, relativos a obras, serviços e compras, uma vez que neles, a alocação dos riscos obedece a uma racionalidade econômica, voltada a reduzir os custos envolvidos na contratação, gerando maior eficiência; **(XV)** o ponto de equilíbrio não é buscado a partir de uma perspectiva estática como nas contratações comuns, mas sim de uma compreensão dinâmica, capaz de identificar o evento danoso e suas consequências sobre as demais variáveis do projeto concessionário, cuja preservação

é o objetivo primordial do reequilíbrio; **(XVI)** nessa espécie de parceria público-privada, a concepção do empreendimento envolve a estimativa de receitas e despesas para um longo período, o equilíbrio deve ser buscado sob uma perspectiva sistêmica, capaz de cotejar o fluxo de receitas com o cumprimento dos deveres e obrigações contratuais no intervalo considerado, pois a variação anormal em um desses elos da cadeia repercute naturalmente nos demais; **(XVII)** a própria evolução história dos Contratos de Concessão do Transcol ilustram bem essa perspectiva, uma vez que, iniciado o vínculo, o primeiro ciclo de revisão tarifária para fins de reequilíbrio econômico-financeiro demandou 3 anos e 8 meses para ser concretizado e, após fixada a nova tarifa de equilíbrio, sobreveio a pandemia do novo coronavírus (Covid-19), que rompeu a base objetiva do ajuste empreendido ao achatamento de uma das premissas do reequilíbrio concedido, qual seja, a demanda de passageiros, que exigiu medidas extraordinárias, de parte a parte, como o fornecimento de diesel por determinado período, necessárias para a preservação do serviço; **(XVIII)** em razão desses eventos excepcionais, o ciclo seguinte de revisão tarifária, previsto para 2020, não pode nem sequer ser instaurado; **(XIX)** passada a pandemia, o processo de revisão tarifária para fins de reequilíbrio econômico-financeiro foi instaurado a pedido dos Concessionários, na forma da Cláusula XVII dos Contratos de Concessão, dando início aos estudos que estão sendo conduzidos pela Fipe, como é de conhecimento desta Corte de Contas; **(XX)** referido processo, como recomendado pela Auditoria, deverá considerar todas as variáveis verificadas no período, tanto a eventual redução dos custos da fonte energética do ônibus, caso a energia continue sendo custeada pelo Poder Concedente, quanto o aumento no custo do modelo de ônibus determinado pela Administração, uma vez que, repita-se, não se trata de risco de atualidade associada à obsolescência da tecnologia anterior, mas escolha discricionária da Administração Pública, no exercício legítimo de suas competências legais; **(XXI)** vale ainda ressaltar que os custos a maior, antecipados pelos Consórcios na aquisição dos ônibus elétricos por determinação do Poder Concedente (R\$ 4.847.009,28), superam os valores que couberam à Administração até o momento da (R\$ 691.723,18) em R\$ 4.155.286,10, ou seja, nesse encontro de contas para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, os Consórcios ainda são credores; **(XXII)** outrossim, não há risco para o Poder Concedente, tendo em vista que os Contratos de Concessão do Transcol ainda possuem longo prazo de vigência (14 anos), ao longo do qual todos os ajustes

necessários podem e devem ser feitos para garantir a TIR contratual, não havendo nenhuma irregularidade na alocação de parte dos custos dos investimentos, necessários a partir de uma alteração unilateral, para o Poder Concedente, pois esses custos, assim como os demais decorrentes dessa modificação no modelo de veículo, serão necessariamente apropriados pelo processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, tendo em vista a legitimidade da modificação dos Contratos de Concessão do Transcol empreendida pelo Poder Concedente no intuito de testar novas formas de atender ao interesse público, bem como a inexistência de alocação irregular de investimentos.

A Semobi apresentou seus esclarecimentos, no evento 149, alegando em síntese que: **(I)** importante esclarecer, inicialmente, que Semobi discorda dos achados trazidos no Relatório de Auditoria, na medida em que ainda estão em curso estudos que fundamentarão a deliberação formal por parte do Estado no sentido de assumir encargos operacionais ou de investimento relacionados à adoção de ônibus elétricos no Sistema Transcol, sendo impensável a adoção em larga escala do uso de uma nova tecnologia com tamanho impacto, sem a realização de testes para avaliação da funcionalidade, além de outras questões operacionais e dos impactos econômicos; **(II)** existem apenas 4 ônibus elétricos em operação no Sistema Transcol, como constatado no próprio relatório de auditoria, em um universo de 1.842 veículos, o que representa aproximadamente 0,002172% da frota total, tendo sido esses veículos adquiridos pelas próprias concessionárias, com recursos privados, sem repasse de valores, subsídio, ou contrapartida financeira do Poder Concedente; **(III)** desse modo, tanto a incorporação dos ônibus do Elétricos em operação à frota do Transcol, quanto a aquisição das estações de carregamento, tiveram como objetivo, dentre outros, avaliar a nova tecnologia e os benefícios dela advindos, inclusive, mas não se limitando ao aspecto operacional; **(IV)** importa ressaltar, como já anteriormente informado e com o devido respeito à ilustre equipe de auditoria, que o Governo do Estado manifestou oficialmente seu interesse em aderir ao Programa de Descarbonização do Transporte Público Urbano, iniciativa do Governo Federal no âmbito do Novo PAC, por meio do Programa Renovação de Frota, tendo sido selecionado para participar da operação de crédito junto ao BNDES, mas o Estado ainda não assinou o contrato para repasse dos recursos, tampouco definiu a modelagem jurídica e operacional da aquisição da nova frota, decisão que permanece

condicionada à conclusão dos estudos em andamento, conduzidos pela GIZ (Projeto ACOPLARE (*sic*)) e FIPE, os quais fornecerão os subsídios técnicos necessários para a escolha do formato mais adequado; **(V)** entende-se que os achados apresentados, embora úteis para o acompanhamento do controle externo, antecipam inferências sobre diretrizes ainda não consolidadas pela Administração Pública, com projeção de cenários futuros e possíveis deliberações administrativas, o que pode conduzir a diagnósticos parciais e conclusões que não refletem o estágio atual da formulação da política pública em análise, ou mesmo induzir à formação de juízos sobre hipóteses não concretizadas, não havendo qualquer ilegalidade nas ações da Semobi, razão pela qual os apontamentos decorrentes dos achados devem ser afastados; **(VI)** importante destacar que o relatório deixa claro que trata-se de suposta irregularidade sanável, que pode ser realizada no âmbito do contrato em curso executado pela Fipe, o que será efetivamente realizado, eis que a realização dos estudos de reequilíbrio em curso abarcam sim o tema, como vem sendo realizado; **(VII)** entretanto, não houve, até a presente data, alteração contratual ou celebração de aditivos que modifiquem a matriz de responsabilidades prevista nos contratos de concessão, em razão dos estudos ainda não terem sido concluídos, seja em relação ao impacto dos testes realizados com a avaliação dos quatro ônibus elétricos no sistema Transcol bem como quanto à implementação das estações de recarga; **(VIII)** a aquisição e operação experimental dos veículos elétricos vem permitindo à Administração Pública o monitoramento direto de parâmetros técnicos, operacionais e logísticos relevantes, contribuindo para o amadurecimento institucional e para o embasamento de futuras decisões de política pública, conduzindo o Estado estudos técnicos por meio da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – Fipe (contrato 2024.000018.35101.01), cuja Fase 2 compreende, entre outros produtos, a análise de impactos econômico-financeiros decorrentes de eventual eletrificação da frota, cujos resultados subsidiarão qualquer decisão futura sobre modelagem jurídica, financeira e operacional do projeto; **(IX)** contrariamente ao que afirmou o RA, a Semobi está considerando no escopo contratual com a Fipe a análise tanto dos impactos passados quanto das projeções futuras da eletrificação da frota sobre o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão; **(X)** dessa forma, a determinação sugerida no Relatório, no sentido de que a Semobi avalie e trate o evento apontado como causador de desequilíbrio econômico-financeiro – aquisição de duas estações de recarga pela

Semobi com manutenção e alimentação realizadas pela Ceturb – e apure a necessidade de compensação desse evento em eventual revisão tarifária, será efetivamente implementada dentro do prazo de vigência do contrato com a Fipe; **(XI)** entretanto, a Semobi manifesta sua discordância quanto à outra proposta de deliberação constante do Relatório, que sugere a fixação de prazo de 60 dias para elaboração de regulamentação alocando às concessionárias os custos com energia elétrica e manutenção da infraestrutura de recarga, pois tal estipulação, no atual estágio dos trabalhos técnicos, configuraria ingerência indevida do órgão de controle na esfera da discricionariedade administrativa do gestor público, especialmente em se tratando de matéria que demanda avaliação técnica complexa e está em curso de apuração por meio de contrato vigente, não havendo materialização de qualquer irregularidade ou assunção indevida de encargos por parte do Estado, tampouco descumprimento das normas legais e contratuais aplicáveis, razão pela qual entende que o presente achado deve ser afastado.

3.1.5 Análise

Em síntese, o achado aponta que é ilegal a assunção das despesas de instalação de duas estações de recarga de ônibus elétricos e de custeio do consumo de energia elétrica desses veículos, por entender que a iniciativa de adquirir tais veículos teria sido das concessionárias, em cumprimento ao dever contratual de atualização da frota, de acordo com as exigências ambientais aplicáveis.

No entanto, é possível verificar no evento 148, fls. 16-17, que a aquisição dos veículos elétricos foi determinada pelo Poder Concedente, através do OFÍCIO/SEMOBI/GS/Nº 581/2021, de 25/11/2021, como se vê a seguir:

Solicitamos que a renovação de frota programada para o Sistema TRANSCOL para o ano de 2022, contemple a aquisição de no mínimo 2 ônibus 100% elétricos, com ar condicionado, piso baixo com no mínimo 12 m de comprimento, com objetivo além dos descritos anteriormente, de melhor avaliar essa nova tecnologia, bem como os benefícios dela advindos.

Solicitamos ainda que seja encaminhado a esta SEMOBI as características e especificações técnicas, bem como o layout do veículo para aprovação prévia.

Atenciosamente,

FÁBIO NEY DAMASCENO
Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura
(assinado eletronicamente)

Nota-se pelo texto acima que a Semobi determinou unilateralmente uma alteração na operação do serviço, sem realizar o aditivo contratual para tanto (que deveria ter sido publicado para conhecimento de terceiros), descumprindo, assim, o princípio da transparência administrativa, decorrente do princípio da publicidade dos atos administrativos, bem como o disposto nos artigos 38, parágrafo único, e 65, I, a, da Lei 8.666/93, aplicável ao presente caso em razão do disposto no art. 190 da Lei 14.133/2021 a seguir colacionado:

Lei 8.666/93

Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, **com as devidas justificativas**, nos seguintes casos:

I - **unilateralmente pela Administração:**

a) **quando houver modificação** do projeto ou **das especificações, para melhor adequação técnica aos seus objetivos;**

b) quando necessária a modificação do valor contratual em decorrência de acréscimo ou diminuição quantitativa de seu objeto, nos limites permitidos por esta Lei;

Parágrafo único. As minutas de editais de licitação, bem como as dos contratos, acordos, convênios ou ajustes devem ser previamente examinadas e aprovadas por assessoria jurídica da Administração.

Lei 14.133/2021

Art. 190. O contrato cujo instrumento tenha sido assinado antes da entrada em vigor desta Lei continuará a ser regido de acordo com as regras previstas na legislação revogada. (g.n.)

Importante destacar que o aditivo contratual não se presta apenas a registrar equilíbrios econômico-financeiros, servindo para formalizar e dar publicidade a

todas as alterações contratuais, devendo, por representar uma alteração à avença inicial, ser previamente examinada e aprovada pela PGE.

E a imposição às concessionárias de adquirir os ônibus elétricos, quando o contrato originalmente não previa tal obrigação, é uma alteração das especificações contratuais que deveria ter sido formalizada por aditivo, devidamente publicado, com parecer prévio da PGE, independentemente de ter sido decidido eventual reequilíbrio econômico-financeiro.

Além disso, todas as condições dessa alteração contratual, como possíveis subsídios/aportes em aquisição de estações de recarga e custeio de consumo de eletricidade, deveriam ter ficado expressas no aditivo, assim como o período de testes da nova tecnologia, os modelos dos veículos e equipamentos a serem adquiridos e a orçamentação dessas aquisições, já que, como afirmado pelos notificados, mesmo os ônibus tendo sido adquiridos pelas concessionárias, todos esses custos serão incluídos no processo de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o que não ocorreria se as renovações de frota tivessem acontecido como previsto inicialmente no contrato, pois se tratava de uma obrigação alocada às concessionárias.

Ou seja, a alteração contratual verbal modificou a alocação contratual de riscos ao determinar a aquisição de ônibus elétricos pelas concessionárias.

Dessa forma, o Poder Concedente passou a compartilhar o risco de aquisição dos ônibus elétricos, em relação à diferença de preço dos ônibus convencionais, assim como as concessionárias devem suportar o risco de redução dos custos de manutenção e consumo dos ônibus elétricos em comparação com os dos ônibus convencionais.

Por esses motivos, refuta-se a alegação das concessionárias de que são credoras do Estado pelo preço de aquisição dos ônibus elétricos, considerando apenas a aquisição das estações de recarga e o custeio da energia pelo Estado, pois devem ser considerados também os custos que a concessionária não teve para a aquisição dos 4 ônibus convencionais, a redução dos custos de operação e manutenção em comparação com os dos ônibus convencionais, o valor residual dos ônibus elétricos

em relação ao valor residual do ônibus à combustão e a vida útil dos ônibus elétricos em relação aos ônibus à combustão.

Sobre a alteração contratual verbal perpetrada, deve ser registrado que não se pode aceitar que o Estado do Espírito Santo, de quem se espera uma boa governança contratual, faça alterações verbais em contrato de tamanha relevância social e econômica e implemente alteração tão importante, unilateralmente, sem ao menos formalizar e dar publicidade através de termo aditivo, permanecendo incógnitas e não expressas quais foram as bases da alteração contratual, pois **(I)** não se sabe por quanto tempo perdurará a avaliação da nova tecnologia, **(II)** o quantitativo inicial de 2 ônibus elétricos foi alterado verbalmente para 4 ônibus, sem qualquer explicação formal e **(III)** não existem documentos devidamente organizados em processo administrativo que amparem marcas, modelos e valores dos ônibus adquiridos frente a outras opções viáveis.

Assim, a alteração dos contratos do Transcol para aquisição dos ônibus elétricos por determinação do Poder Concedente e para aquisição das estações de recarga e custeio da energia pelo Estado padece de transparência e publicidade, configurando grave desrespeito aos mais basilares princípios da administração pública.

Além disso, contrariamente ao que afirmou o Sr. Secretário de Estado de Mobilidade, se ficar demonstrado que os ônibus elétricos e as estações de recarga foram adquiridos com prejuízo ao erário, frente a outras aquisições realizadas por outros entes públicos ou em desacordo com preços de mercado, e que esse sobrepreço ficou a cargo do Estado do Espírito Santo no processo de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, os agentes responsáveis podem ser condenados a ressarcir os prejuízos causados ao Estado.

Nesse ponto, oportuno destacar que a licitação para a compra das estações de recarga pela Semobi incorreu em grave erro de orçamentação ao nortear o preço do certame apenas em 3 orçamentos obtidos com potenciais fornecedores e, descumprindo, assim, o disposto no artigo 23 da Lei 14.133/2021 ao utilizar sem qualquer justificativa apenas a solicitação de orçamentos com fornecedores, ignorando as demais diretrizes do artigo, como a pesquisa de preços constantes de

bancos de dados públicos, a pesquisa de contratações similares feitas pela Administração Pública e a pesquisa na base nacional de notas fiscais eletrônicas.

Essa grave falha procedimental poderia ter gerado enorme prejuízo ao erário do Estado, pois o valor do objeto licitado foi de R\$ 3.225.333,33 (evento 90, fls. 3-4), enquanto na fase de lances do pregão eletrônico o objeto foi adjudicado por R\$ 582.000,00, pela mesma empresa que apresentou orçamento de R\$ 3.000.000,00 na fase interna de orçamentação da licitação, como se poder verificar no evento (108).

Não se está afirmando que o Poder Concedente não poderia ter imposto a aquisição dos ônibus elétricos e assumido a aquisição das estações ou o custeio da energia elétrica, mas não deveria ter feito, justamente pelos riscos incorridos e porque foi contratada uma concessão de serviço público que tem como uma de suas premissas mais fortes a melhor expertise e flexibilidade do privado para fazer investimentos.

Mas, se mesmo desconsiderando a boa prática em contratos de concessão de serviço público, o Estado quisesse se aventurar por este caminho, como de fato fez, deveria ter formalizado todas as condições da alteração em aditivo contratual, independentemente do concomitante reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, pois este envolve outras variáveis que estão em discussão no âmbito administrativo.

Não obstante, é certo que o projeto de eletrificação difere e muito da situação vivenciada durante a pandemia de Covid-19, não tendo o caráter emergencial daquela época que justificasse a assunção de custos operacionais pelo Estado, uma vez que as tarifas refletem o custo do serviço e o Estado já implementa subsídio tarifário, sendo ineficiente criar um custeio operacional em cenário de normalidade.

Ainda mais em um contexto em que as empresas já dispunham de estações de recarga e vinham custeando o consumo de energia de seus ônibus elétricos, uma vez que, se o problema era a localização das estações, como justificado no evento 27 (processo licitatório para aquisição das estações de recarga – colacionado na íntegra nos eventos 78-111), poderia ter sido feita apenas a realocação das estações de recarga existentes para dentro dos terminais e as concessionárias continuariam a custear o consumo de energia elétrica.

Mesmo carecendo de um aditivo formal e publicado, entende-se que a alteração contratual foi implementada unilateralmente pelo Poder Concedente, como prova o OFÍCIO/SEMOBI/GS/Nº581/2021 (evento 148), razão pela qual não se pode considerar ilícita a opção de adquirir as estações de recarga e de custear a energia elétrica, sendo indispensável, porém, que todas as alterações contratuais decorrentes da experiência de eletrificação da frota sejam formalizadas em termo aditivo a ser publicado pelo Poder Concedente.

Tal conclusão não afasta, contudo, a necessidade de expedição de determinações à Semobi para **(I)** instaurar processo administrativo com justificativas técnicas e jurídicas **(a)** sobre o período de avaliação da nova tecnologia de frota, **(b)** sobre a alteração do quantitativo inicial de 2 ônibus elétricos para 4 ônibus, **(c)** sobre a escolha das marcas, modelos e preços dos ônibus elétricos adquiridos frente a outras opções viáveis e **(d)** sobre a decisão do Estado de custear o consumo de energia elétrica do ônibus; **(II)** formalizar e publicar o aditivo relativo à alteração contratual unilateral para a aquisição de 4 ônibus elétricos pelas Concessionárias do Transcol e para custeio de energia elétrica pelo Poder Concedente e **(III)** considerar todos os aumentos/reduções de investimentos/custos experimentados pelas partes contratantes em razão da alteração contratual unilateral para a aquisição de 4 ônibus elétricos pelas Concessionárias e para a aquisição de 2 estações de recarga e custeio de energia elétrica pelo Poder Concedente no reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos do Transcol em curso.

Diante do exposto, sugere-se o **afastamento do achado** e a **expedição de determinação à Semobi** a fim de: **(I)** no prazo de 30 dias, instaurar processo administrativo com justificativas técnicas e jurídicas **(a)** sobre o período de avaliação da nova tecnologia de frota, **(b)** sobre a alteração do quantitativo inicial de 2 ônibus elétricos para 4 ônibus, **(c)** sobre a escolha das marcas, modelos e preços dos ônibus elétricos adquiridos frente a outras opções viáveis e **(d)** sobre a decisão do Estado de custear o consumo de energia elétrica do ônibus; **(II)** formalizar e publicar o aditivo relativo à alteração contratual unilateral para a aquisição de 4 ônibus elétricos pelas Concessionárias do Transcol e para custeio de energia elétrica pelo Poder Concedente e **(III)** considerar, no reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos do Transcol, em curso, todos os aumentos/reduções de investimentos/custos

experimentados pelas partes contratantes em razão da alteração contratual unilateral para a aquisição de 4 ônibus elétricos pelas Concessionárias e para a aquisição de 2 estações de recarga e custeio de energia elétrica pelo Poder Concedente.

3.2 A2(Q1) - Ausência de avaliação sobre os impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota com a utilização de veículos elétricos

3.2.1 Critérios

Constituição Federal, art. 37; Lei Federal 12.587/2012, art. 22; Lei Federal 8.987/1995, art. 9º, §4º, e art. 10; Contrato Semobi 8/2014, cláusulas 17.2 e 17.3; Contrato Semobi 9/2014, cláusulas 17.2 e 17.3; Contrato Semobi 183510101/2024, Termo de Referência; Lei Federal 14.133/2021, art. 5º, art. 104, III e IV, art. 115, art. 117 e art. 155, I e II.

3.2.2 Responsáveis

A equipe de auditoria não imputou responsabilidades pelo achado, limitando-se a propor a notificação da Semobi, da Ceturb e da Fipe para se manifestarem sobre os apontamentos.

3.2.3 O Relatório de Auditoria

O Relatório de Auditoria 15/2025-3 (evento 10) apontou, em síntese que: **(I)** o art. 22 da Lei 12.587/2012 estabelece as atribuições mínimas dos órgãos gestores de mobilidade urbana em entes federativos, incluindo planejar e fiscalizar os serviços de transporte, definir políticas tarifárias e estimular a eficiência da prestação do serviço; **(II)** a Lei Federal 8.987/1995, em seu art. 9º, §4º, disciplina que o poder concedente deve preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato por meio da revisão de tarifa e, no caso de alteração unilateral, restabelecê-lo de forma concomitantemente; **(III)** os Contratos de Concessão 8/2014 e 9/2014 (Anexo 4526/2025-2 - evento 13), em suas subcláusulas 17.2 e 17.3, estabelecem que qualquer alteração nos encargos das Concessionárias, para mais ou para menos, deve ser precedida de análise de impacto econômico-financeiro e, caso não encontre o proporcional ajuste de remuneração, o equilíbrio econômico-financeiro deve ser recomposto; **(IV)** a Semobi

realizou contratação de estudos para revisão e reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos 8/2014 e 9/2014, através do Processo E-Docs 2023-LN1QB (eventos 50-77), que tem ordem de serviço de 2/12/2024 para execução em 10 meses, através do Contrato 2024.000018.35101.01, mantido com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), cujo objeto são os estudos do reequilíbrio econômico-financeiro dos Contratos do Sistema Transcol, incluindo a auditoria do Sistema de Bilhetagem Eletrônica; **(V)** o Termo de Referência apresenta a descrição dos produtos objeto do contrato (Anexo 4540/2025-2, fls. 34-69, evento 20), incluindo na Fase 1A avaliação dos impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota com a utilização de veículos elétricos, de modo a identificar os eventos de desequilíbrio materializados desde a última revisão tarifária; **(VI)** o prognóstico com a avaliação de cenários de alternativas de energia limpa, como a eletricidade e o biometano, e com o dimensionamento de investimentos e soluções econômicas, é o produto da Fase 2; **(VII)** o evento aquisição de duas estações de recarga pela Semobi com manutenção e alimentação realizada pela Ceturb e a apuração sobre a necessidade de compensação em revisão tarifária constituem parcela do passivo regulatório sobre os impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota com a utilização de veículos elétricos, como frisado no achado A1(Q1) - Alocação irregular de custos operacionais e investimentos para o Poder Concedente; **(VIII)** da leitura do Termo de Referência, observa-se que **(a)** o produto denominado F1.3 deve apresentar em seu conteúdo do passivo regulatório dos contratos (a.1) relativamente à oferta e à demanda, a análise das informações sobre configuração de itinerários, frotas, viagens, passageiros e tarifas, e a sua evolução nos últimos 5 anos, englobando a ampliação do Transcol para atender o município de Vitória a partir de 2021, (a.2) relativamente aos estudos e pesquisas já realizados, a identificação de estudos e propostas dos governos estadual, municipais ou de outras entidades, que possam inspirar mudanças positivas no sistema de transporte coletivo, aproveitáveis em cenários de reequilíbrio contratual, **(b)** o produto denominado F1.6 deve apresentar em seu conteúdo o relatório final do passivo regulatório dos contratos (b.1) os achados e conclusões acerca da existência ou não de desequilíbrio dos contratos, indicando a parte prejudicada e o respectivo montante, (b.2) propostas de otimização do sistema de financiamento do sistema de transporte coletivo metropolitano, com menor comprometimento de caixa da gestão pública e garantia de uma tarifa módica aos

usuários; **(IX)** analisando o Processo E-docs 2023-LN1QB, observa-se que o Relatório Técnico F1.3 (Anexo 4541/2025-7-evento 21), com 42 laudas, não traz qualquer menção à configuração da frota com uso de ônibus elétricos e tampouco trata de programas ou planos sobre o tema; **(X)** até a data de 1º/9/2025 o Processo E-docs 2023-LN1QB (Protocolo TC 14561/2025-5) não havia sido instruído com análise que abordasse a ausência de avaliação do passivo regulatório sobre os impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota com a utilização de veículos elétricos, mas somente sobre o impacto de dois eventos, a pandemia de Covid-19 e a absorção das linhas municipais de Vitória pelo Sistema Transcol; **(XI)** o fiscal do contrato com a Fipe emitiu manifestação, em 15/8/2025, especificamente, sobre Relatório Técnico F1.3 (Anexo 4542/2025-1, fls. 7-9, evento 22) no qual não aponta a ausência de avaliação do passivo regulatório sobre os impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota e conclui que o relatório atende aos requisitos previstos no contrato e no termo de referência, necessitando de aprimoramento e esclarecimentos em outros pontos; **(XII)** ainda que a renovação de frota atual com uso de ônibus elétricos tenha sido pouco representativa (de quatro a seis unidades), a não entrega de escopo contratado configura irregularidade e pode representar superfaturamento por antecipação de pagamento e/ou pagamento indevido, o que, porém, não faz parte do escopo da presente auditoria; **(XIII)** além disso, a não entrega de produtos da Fase 1 compromete a realização da adequada e suficiente avaliação para decisão pela captação do recurso para a aquisição de 50 novos ônibus elétricos e estações de recarga com recursos do BNDES, pois a necessidade de compensação financeira por eventual renovação de frota com uso significativo de ônibus elétricos requer a análise dos custos no ciclo de vida do objeto, o que poderia ser subsidiado pela avaliação dos impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota com a utilização de quatro veículos elétricos (evento que constitui parte do passivo regulatório); **(XIV)** como visto no achado sobre a alocação irregular de investimentos ao Poder Concedente, os ônibus elétricos com data de fabricação em 2022, adquiridos pelas concessionárias, apresentaram preço de compra de R\$ 1.736.752,32 e os ônibus com padrão Euro 6, que atendem à fase P8 do Proconve, com ano de fabricação em 2023, também adquiridos pelas concessionárias, apresentaram preços de compra em torno de R\$ 600.000,00, mas apesar da diferença de investimento é necessária análise comparativa considerando

os custos no ciclo de vida do objeto, ou seja, seus custos de manutenção, operação e descarte, além de avaliar o próprio dimensionamento quantitativo; **(XV)** a Ceturb e a Semobi foram indagadas por meio do Ofício 3044/2025-5 (evento 11) para indicarem em qual(is) peça(s) do Processo E-Docs 2023-LN1QB é realizada a consideração sobre o evento de utilização dos ônibus elétricos em operação atualmente no sistema Transcol, tendo a Semobi por meio da Resposta de Comunicação 1306/2025-4 (evento 113) informado que os estudos considerarão a utilização dos ônibus elétricos atualmente em operação, indicando a peça #116 (pg. 4) do Processo E-Docs 2023-LN1QB que traz o Termo de Referência para a contratação, ou seja, corrobora que não foi produzido nenhum documento sobre o tema no âmbito do contrato com a Fipe até a fase de execução desta auditoria; **(XVI)** a Ceturb e a Semobi foram indagadas por meio do Ofício 3044/2025-5 (evento 11), sobre a existência de apuração e de registro dos custos de operação e de manutenção dos ônibus elétricos atualmente em utilização no Transcol, tendo a Semobi respondeu positivamente e indicado que a Ceturb apresentaria tais registros (Resposta de Comunicação 1306/2025-4, fl. 2, evento 113), mas a Ceturb informou (Anexo 4734/2025-2, fl. 2, evento 36) que os veículos são de propriedade dos concessionários e tais custos são controlados por eles, evidenciando a falta de controle e monitoramento, por parte do Poder Concedente, sobre os custos de operação e manutenção alocados ao Concessionário relativos aos ônibus elétricos, e a inexistência de iniciativa de levantamento para subsidiar a apuração de impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota com a utilização de veículos elétricos; **(XVII)** são causas do achado a imperícia, deficiências de controle, governança frágil e ausência de planejamento operacional, e efeitos a ineficiência da política de descarbonização, desperdício de recursos públicos e risco de dano ao erário; **(XVIII)** os esclarecimentos à submissão do achado estão registrados no achado 1; **(XIX)** o achado deve ser mantido porque **(a)** apesar de ainda não ter sido concluído o contrato com a Fipe, restou incontroverso que a Fipe não entregou os produtos F1.3, F1.6, com o conteúdo previsto na licitação e no contrato, e a Semobi e a Ceturb receberam esses produtos sem ao menos apontar a deficiência relativa à não consideração dos impactos da implantação experimental dos ônibus elétricos no Transcol, destinada a subsidiar a política pública de descarbonização, descumprindo seu dever básico de fiscalização contratual e causando risco de prejuízo à política de descarbonização e de danos ao erário, além

de não ter sido identificado registro sobre a reunião de alinhamento e apresentação, o que, no mínimo, representa lacuna de governança (controle e transparência), **(b)** a Semobi não manifestou a intenção de saneamento alinhada às deliberações propostas que foram (b.1) apurar se ocorreu pagamento antecipado ou indevido decorrente da entrega incompleta, (b.2) tomar as medidas corretivas pertinentes no âmbito contratual e (b.3) fixar prazo à contratada para entrega integral, tampouco manifestou sugestão substitutiva, mas, após a submissão de achados, a Semobi comunicou à Fipe sobre os achados desta auditoria e solicitou a revisão dos produtos entregues para suprir as inconsistências identificadas, concedendo-lhes prazo de 30 dias (Anexo 5250/2025-1, fl. 14, evento 41), o que a demonstra a aderência das propostas de deliberação do achado à própria medida já tomada pela Semobi e a necessidade delas para impedir que se torne efetivo o desperdício de recursos públicos decorrente de pagamento por serviço não executado em sua integralidade no âmbito do Contrato Semobi 183510101/2024; **(XX)** considerando que o contrato para estudos de reequilíbrio econômico-financeiro está em andamento, ou seja, o impacto financeiro da irregularidade é passível de saneamento, não é sugerida a responsabilização dos agentes que autorizaram, sem fundamentação suficiente, o pagamento integral do Produto F1.3 - Relatório Técnico realizado por meio do Processo E-Docs 2024-D1K2S, no valor de R\$ 599.456,00, porque, embora o desvio de conformidade seja relevante, o seu efeito direto é passível de reversão, pois o contrato está em andamento e há indicativo de que a UG pretende saneá-lo, já tendo iniciado tratativas neste sentido; **(XXI)** caso mantidos os apontamentos deste achado, seja expedida determinação à Semobi para que no prazo de 60 dias, no que se refere à Fase 1 do escopo do Contrato 2024.000018.35101.01 com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe) **(a)** apure se ocorreu pagamento antecipado ou indevido decorrente da entrega incompleta, **(b)** tome as medidas corretivas pertinentes e **(c)** fixe prazo à contratada para entrega integral; **(XXII)** seja determinada a oitiva da Fipe para que, no prazo a ser fixado, se manifeste sobre os fatos que possam resultar em decisão do Tribunal no sentido de desconstituir ato ou processo administrativo ou alterar contrato em seu desfavor; **(XXIII)** seja determinada a oitiva da Semobi e da Ceturb nos termos do artigo 207, II, do RITCEES, para que, querendo, no prazo estipulado, se manifestem, apresentando, individual ou conjuntamente, justificativas e

documentos que entenderem necessários, em razão do achado de fiscalização apontado.

3.2.4 As respostas dos notificados

A Ceturb-ES apresentou esclarecimentos, no evento 139, alegando em síntese que: **(I)** a apuração e medidas recomendadas pelo R. TCE-ES estão sob a gestão da Semobi como detentora do contrato firmado com a FIPE que visa a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do Transcol.

A Fipe apresentou seus esclarecimentos, no evento 145, alegando em síntese que: **(I)** o contrato da Fipe com a Semobi prevê duas fases distintas, a Fase 1 - Análise do passivo regulatório, para identificação dos eventos de desequilíbrio materializados desde a última revisão tarifária, e a Fase 2 - Revisão da rede de transporte e das tecnologias veiculares; **(II)** a análise do passivo regulatório é feita observando as ocorrências de obrigações ordinárias e extraordinárias do período passado para identificação de eventuais desequilíbrios econômicos dos Contratos de Concessão 8/2014 e 9/2014; **(III)** questões relativas a “impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota com a utilização de veículos elétricos” serão abordadas na Fase 2 - Revisão da rede de transporte e das tecnologias veiculares, que tratará de avaliar eventuais desequilíbrios para o futuro; **(IV)** a especificação de carros elétricos, como mencionado no parágrafo seguinte da afirmação acima constante no Achado 2, a saber, “Já o prognóstico com a avaliação de cenários de alternativas de energia limpa como a eletricidade e o biometano e com o dimensionamento de investimento e soluções econômicas, são produtos da Fase 2”, está correto, sendo que eventuais projeções em função dessa especificação tecnológica e ambiental, se ocorrerem, serão tratados na Fase 2 e deverão ser consolidados em eventual Aditivo de Contrato, para que os investimentos e operação possam ser suportados pelo Estado e os concessionários; **(V)** os efeitos da inserção já ocorrida, de alguns ônibus elétricos, são, sim, escopo da Fase 1, pois o Produto F1.3 tem por objetivo identificar a evolução da oferta e da demanda no sistema, sendo um relatório estritamente operacional, que analisa passageiros, frotas e quilômetros percorridos, ao longo da execução contratual, mas não aborda a parte financeira, custos e desequilíbrios; **(VI)** nesse sentido, o combustível ou a forma de energia dos ônibus não são parte deste escopo; **(VII)** há uma avaliação preliminar de desequilíbrio

contratual passado no Produto 1.5. (Efeitos do Período Covid); **(VIII)** neste Produto 1.5, foram utilizados os dados do Relatório da Auditoria Ernest & Young, que considerou, inclusive, o custo da recarga dos ônibus elétricos; **(IX)** os cálculos de desequilíbrio passados finais são objeto do Produto 1.6. (Consolidação), que substituirão os dados da E & Y, por informações fornecidas pelo poder concedente.

A Semobi apresentou seus esclarecimentos, no evento 149, alegando em síntese que: **(I)** considerando que a Fipe foi notificada e esclareceu os pontos objeto da notificação, restando claro que não houve qualquer pagamento por serviço não prestado, inclusive porque a análise da inclusão dos ônibus em estudo para incorporação da frota do Transcol com recursos do BNDES, somente ocorrerá após a conclusão dos estudos da Fipe, e estão previstos para ocorrer na fase 02 do projeto, ainda em curso, não assistindo razão as conclusões do achado, razão pela qual requer o seu afastamento.

3.2.5 Análise

Diversamente do que alegou a Semobi, a manifestação da Fipe foi exatamente a confissão do que o RA 15/2025-3 constatou, ou seja, a completa omissão no Produto F1.3 a respeito da inserção já ocorrida dos ônibus elétricos no sistema Transcol, como se vê a seguir:

Os efeitos da inserção já ocorrida, de alguns ônibus elétricos, é, sim, escopo da Fase 1. O Produto F1.3 tem por objetivo identificar a evolução da oferta e da demanda no sistema, sendo um relatório estritamente operacional. Analisa passageiros, frotas e quilômetros percorridos, ao longo da execução contratual. Não aborda a parte financeira, custos e desequilíbrios. Nesse sentido, o combustível ou a forma de energia dos ônibus não são parte deste escopo.

Tal confissão da Fipe confirma, também, a falha de atuação da Semobi e da Ceturb ao não exigirem da Fipe a correção do Produto F1.3, de modo a identificar a evolução da oferta e da demanda no sistema, como um relatório estritamente operacional, que analisa passageiros, frotas e quilômetros percorridos.

Discorda-se da afirmação da Fipe no sentido de que o combustível ou a forma de energia dos ônibus não são parte do Produto F1.3, pois o retrato da frota e os dados de sua operação não serão fidedignos para orientar a futura parte econômico-financeira da análise se não forem individualizados os dados operacionais de cada

tipo de veículo, de modo a avaliar se é vantajoso, econômico e financeiramente falando, substituir os ônibus à combustão por ônibus elétricos.

Assim, para que os produtos seguintes do contrato tenham as necessárias informações sobre a quantidade de passageiros transportados, tipo e quantitativo da frota e quilômetros percorridos, é necessário que o Produto F1.3 contenha as informações sobre cada tipo de veículo que compõe a frota, quantos passageiros cada tipo de veículo transportou, quantos quilômetros cada tipo de veículo percorreu e também o consumo específico de cada tipo de veículo por quilômetro rodado (independentemente do valor dos combustíveis utilizados), pois esses são dados estritamente operacionais, que não envolvem questões econômico-financeiras, e serão fundamentais para apurar as questões econômico-financeiras a serem tratadas na Fase 2 do contrato com a Fipe.

De outro norte, entende-se que a deficiência apontada no RA 15/2025-3 em relação ao Produto F1.3, apesar de poder ser corrigida pelo Fipe, representa pagamento contrário ao interesse público e não deveria ter sido autorizado pela Semobi, pois equivale a aceite de produto defeituoso.

Assim, a Semobi deve exigir que a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), no âmbito do Contrato 2024.000018.35101.01, corrija o Produto F1.3, de modo a incluir as informações sobre cada tipo de veículo que compõe a frota (com menção expressa aos ônibus elétricos em operação), sobre quantidade de passageiros cada tipo de veículo transportou, sobre quantidade de quilômetros cada tipo de veículo percorreu e também sobre o consumo específico de cada tipo de veículo por quilômetro rodado (independentemente do valor dos combustíveis utilizados), sob pena de retenção de pagamentos futuros à contratada para compensar o pagamento indevido pelo Produto F1.3.

Diante do exposto, sugere-se a **manutenção do achado**, e a **expedição de determinação à Semobi** a fim de exigir que a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), no âmbito do Contrato 2024.000018.35101.01, corrija o Produto F1.3, de modo a incluir as informações sobre cada tipo de veículo que compõe a frota (com menção expressa aos ônibus elétricos em operação), sobre quantidade de passageiros cada tipo de veículo transportou, sobre quantidade de quilômetros cada

tipo de veículo percorreu e também sobre o consumo específico de cada tipo de veículo por quilômetro rodado (independentemente do valor dos combustíveis utilizados), sob pena de retenção de pagamentos futuros à contratada para compensar o pagamento indevido pelo Produto F1.3.

3.3 A3(Q1) - Risco de desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão em função da realização de investimentos, pelo Poder Concedente, de encargo das concessionárias

3.3.1 Critérios

Constituição Federal, art. 37; Contrato Semobi 183510101 /2024, Termo de Referência; Contrato Semobi 8/2014, cláusulas 17.2 e 17.3; Contrato Semobi 9/2014, cláusulas 17.2 e 17.3; Lei Federal 12.587/2012, art. 22; Lei Federal 14.133/2021, art. 5º, art. 6º, XXIII, b, art. 104, III e IV, art. 115, art. 117, art. 155, I e II; Lei Federal 8.987/1995, art. 9º, §4º, art. 10.

3.3.2 Responsáveis

A equipe de auditoria não imputou responsabilidades pelo achado, limitando-se a propor a notificação da Semobi, da Ceturb e da Fipe para se manifestarem sobre os apontamentos.

3.3.3 O Relatório de Auditoria

O Relatório de Auditoria 15/2025-3 (evento 10) apontou, em síntese que: **(I)** o art. 22 da Lei 12.587/2012 estabelece as atribuições mínimas dos órgãos gestores de mobilidade urbana em entes federativos, incluindo planejar e fiscalizar os serviços de transporte, definir políticas tarifárias e estimular a eficiência da prestação do serviço; **(II)** a Lei Federal 8.987/1995, em seu art. 9º, §4º, disciplina que o poder concedente deve preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato por meio da revisão de tarifa e, no caso de alteração unilateral, restabelecê-lo de forma concomitantemente; **(III)** os Contratos de Concessão 8/2014 e 9/2014 (Anexo 4526/2025-2 - evento 13), em suas subcláusulas 17.2 e 17.3, estabelecem que qualquer alteração nos encargos das Concessionárias, para mais ou para menos, deve ser precedida de análise de impacto econômico-financeiro e, caso não encontre o proporcional ajuste de

remuneração, o equilíbrio econômico-financeiro deve ser recomposto; **(IV)** a Semobi realizou contratação de estudos para revisão e reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos 8/2014 e 9/2014, através do Processo E-Docs 2023-LN1QB (eventos 50-77), que tem ordem de serviço de 2/12/2024 para execução em 10 meses, através do Contrato 2024.000018.35101.01, mantido com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), cujo objeto são os estudos do reequilíbrio econômico-financeiro dos Contratos do Sistema Transcol, incluindo a auditoria do Sistema de Bilhetagem Eletrônica; **(V)** o Termo de Referência apresenta a descrição dos produtos objeto do contrato (Anexo 4540/2025-2, fls. 34-69, evento 20), incluindo na Fase 1 a avaliação dos impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota com a utilização de veículos elétricos, de modo a identificar os eventos de desequilíbrio materializados desde a última revisão tarifária; **(VI)** o prognóstico com a avaliação de cenários de alternativas de energia limpa, como a eletricidade e o biometano, e com o dimensionamento de investimentos e soluções econômicas, é o produto da Fase 2, devendo, segundo o Termo de Referência, pelo menos, o produto denominado F2.4 apresentar tal conteúdo; **(VII)** o Produto F2.4 está previsto para entrega até o término do mês 7 de execução do contrato, desde a ordem de início de serviço; **(VIII)** em exame ao Processo E-Docs 2023-LN1QB, observa-se que, até 1º/9/2025, somente houve entrega do Relatório Técnico F2.1, que trata da obtenção de relatórios eletrônicos de oferta e matrizes de origens e destinos; **(IX)** o gestor do contrato juntou aos autos do referido processo cópia de *e-mail* remetido à Fipe com solicitação de apresentação de cronograma atualizado e justificativas formais que fundamentem o pedido de prorrogação, tendo em vista o encerramento previsto para 2/11/2025 e as pendências de entregas (Anexo 4542/2025-1, fl. 10-12, evento 22); **(X)** o atraso de produtos da Fase 2 impede a realização da adequada e suficiente avaliação para decisão pela captação do recurso para a aquisição de 50 novos ônibus elétricos e estações de recarga com recursos do BNDES, além de impedir o planejamento adequado para inclusão de 50 novos ônibus elétricos e estações de recarga com recursos do BNDES no bojo das concessões, tanto em termos operacionais como em termos econômicos, pois a análise de viabilidade e a avaliação sobre a necessidade de compensação financeira por eventual renovação de frota com uso significativo de ônibus elétricos somente são possíveis com a apuração de custos operacionais unitários das diferentes soluções energéticas e com o cálculo de investimentos e de

custos operacionais, ano a ano, para o sistema metropolitano, considerando os três conjuntos distintos de soluções tecnológicas e energéticas para os veículos (Diesel, Biometano e Eletricidade), produtos da Fase 2; **(XI)** a Semobi e a Ceturb foram indagadas sobre a existência de processo administrativo em que tivesse eventualmente sido avaliada a utilização de outros combustíveis para os ônibus do sistema Transcol (hidrogênio, gás, biodiesel), considerando o custo-benefício, inclusive o ciclo de vida de cada opção, para aplicação na Região Metropolitana da Grande Vitória, mas apenas a Ceturb se manifestou sobre esse ponto (Anexo 4535/2025-1, fls. 1-7) descrevendo alguns testes realizados e previstos pelas concessionárias com apoio de fabricantes de veículos; **(XII)** a Semobi e Ceturb também foram indagadas sobre a existência de processo(s) administrativo(s) de planejamento e fundamentação para aquisição e utilização de 50 novos ônibus elétricos a serem adquiridos com recursos do BNDES/PAC, instruídos com o detalhamento de trechos e demandas a serem operados por tais veículos, a avaliações sobre a melhor tecnologia para substituição dos ônibus comuns a diesel e a alocação de seus custos, tendo a Ceturb informado que tal ação estaria sob a responsabilidade da Semobi, e a Semobi informado que o planejamento para a operação dos 50 novos ônibus elétricos depende diretamente da conclusão dos estudos conduzidos pela GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH) e que são fruto de um Memorando de Entendimentos celebrado entre a GIZ e o Estado do Espírito Santo; **(XIII)** foram solicitados à Semobi, por meio do Ofício 3044/2025-5 (evento 11), o cronograma e o escopo, em termos de relatórios/análises, da parceria com a GIZ para análise da viabilidade da inclusão dos ônibus elétricos e o(s) processo(s) E-Docs autuados para formalização dos atos relativos à parceria com a GIZ, tendo a Semobi apresentado a Peça Complementar 33668/2025-1 (evento 117) com Cronograma do Projeto “Acoplamento de Setores E Economia Verde (Acoplar) para a Eletrificação do Transporte Público Urbano do Governo do Estado do Espírito Santo - Região Metropolitana da Grande Vitória” com entregas de produtos técnicos até junho de 2026 e informou (Resposta de Comunicação 1306/2025-4 – evento 113) que os processos E-Docs para formalização dos atos relativos à parceria com a GIZ serão autuados após a conclusão dos estudos; **(XIV)** assim, a Semobi se mobiliza para realizar a aquisição ao passo que a Fipe não realiza tempestivamente as entregas que dariam subsídio à escolha sobre a utilização

de ônibus elétricos na frota do Transcol e, sobretudo, à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro contratual, sendo a situação encontrada de risco de desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão em função da realização de investimento pelo Poder Concedente em ônibus elétricos e estações de recarga, encargo este das concessionárias; **(XV)** a ausência de subsídio à compensação tempestiva para reequilíbrio econômico-financeiro produz como efeito custos financeiros e favorece a menor acuidade dos estudos e resultados sobre tal compensação, pela maior dificuldade na obtenção extemporânea de dados; **(XVI)** em exame aos autos do Processo E-Docs 2024-D1K2S que contém os pagamentos das medições do Contrato Semobi 183510101/2024, observa-se que o último pagamento realizado se refere a produto da Fase 1 (Anexo 5250/2025-1 – evento 41); **(XVII)** em exame aos autos do Processo E-Docs 2023-LN1QB, realizado em 10/10/2025, identifica-se que a Fipe (Anexo 5303/2025-8 – evento 42) apresentou novo cronograma com previsão de entrega do Produtos F2.4 em 28/11/2025; **(XVIII)** entre as causas do achados estão a deficiência de controles, a Governança frágil e a ausência de planejamento operacional, sendo efeitos potenciais do achado o desperdício de recursos públicos e a ineficiência da política de descarbonização; **(XIX)** a resposta da Semobi e da Ceturb à submissão prévia de achados consta da seção Esclarecimentos do fiscalizado do Achado 1, tendo sido dada ciência do teor do presente achado à Secont, à UECl da Semobi e à Controladoria-Geral da Ceturb; **(XX)** o achado deve ser mantido, pois **(a)** ainda que a Semobi utilize outro estudo, em elaboração por outra instituição, para decidir sobre o investimento na aquisição dos ônibus elétricos, isso não afasta o risco identificado (caso haja decisão pelo investimento e intempestividade nas medidas de compensação) e não afasta o dever da Semobi de fiscalizar essa parcela do Contrato 183510101/2024 com a Fipe, de exigir o cumprimento desse contrato e de aplicar as sanções cabíveis pela inexecução contratual, **(b)** a Semobi não manifestou a intenção de saneamento alinhada às deliberações propostas que foram **(b.1)** apurar se ocorreu pagamento antecipado ou indevido decorrente da entrega incompleta de produto da Fase 2, **(b.2)** tomar as medidas corretivas pertinentes no âmbito contratual e, **(b.3)** fixar prazo à contratada para entrega integral e tampouco manifestou sugestão substitutiva; **(XXI)** deixa-se de sugerir a responsabilização dos agentes responsáveis pela fiscalização, considerando que o desvio de conformidade não apresenta efeitos efetivos identificados nesta

fiscalização, mas risco de desperdício de recursos públicos e de ineficiência da política de descarbonização; **(XXII)** caso mantidos os apontamentos do achado, seja expedida determinação à Semobi para que apresente ao TCEES o Produto F2.4 do Contrato Semobi 183510101/2024 contendo o escopo descrito no Termo de Referência, no prazo de até 30 dias após a data estabelecida no cronograma contratual para sua entrega (28/11/2025); **(XXIII)** seja determinada a oitiva da Fipe para que, no prazo a ser fixado, se manifeste sobre os fatos que possam resultar em decisão do Tribunal no sentido de desconstituir ato ou processo administrativo ou alterar contrato em seu desfavor; **(XXIV)** seja determinada a oitiva da Semobi e da Ceturb nos termos do artigo 207, II, do RITCEES, para que, querendo, no prazo estipulado, se manifestem, apresentando, individual ou conjuntamente, justificativas e documentos que entenderem necessários, em razão do achado de fiscalização apontado.

3.3.4 As respostas dos citados/notificados

A Ceturb-ES apresentou esclarecimentos, no evento 139, alegando em síntese que: **(I)** a ação relacionada ao achado em questão está completamente inserida na alçada da SEMOBI, detentora do contrato com a Fipe.

A Fipe apresentou seus esclarecimentos, no evento 145, alegando em síntese que: **(I)** o Achado 3 diz respeito à avaliação do reequilíbrio econômico-financeiro atrelado à aquisição de carros elétricos; **(II)** embora não se tenha atingido essa etapa na execução do contrato da Fipe, vale a pena comentar sobre o que representa a tecnologia de ônibus elétrico, por conta do conhecimento obtido em outras cidades de mais de 1 milhão de habitantes; **(III)** ônibus Diesel do tipo Padron, de 13 metros, com ar-condicionado, custam em média R\$ 1.250.000,00, cada um, enquanto veículos elétricos de 13 metros possuem preço aproximado de R\$ 3.300.000,00 por unidade, exigindo, ainda, cerca de 22% deste valor, para a infraestrutura de alimentação elétrica, mas o ônibus Padron Diesel gasta com combustível R\$ 3,76 por Km rodado, e o Elétrico R\$ 0,55 por Km; **(IV)** além disso, o Elétrico tem custos inferiores em peças e lubrificantes; **(V)** em recente licitação modelada pela Fipe, foi proposta remuneração por Km muito similar para as duas tecnologias, no caso de ônibus de 13 metros, sendo que no caso, todos os investimentos seriam feitos pelas empresas concessionárias; **(VI)** no caso de Vitória, a Fipe não chegou ainda no ponto do projeto, de analisar tecnologias com diferentes fontes energéticas para propulsão, mas nada indica que

as conclusões serão diferentes; **(VII)** o uso de ônibus elétricos requer investimentos mais elevados, mas as economias operacionais compensam, além dos inequívocos ganhos ambientais, todavia, a questão do financiamento público dos transportes coletivos, como um todo, e dos ônibus elétricos, em particular, tem apresentado soluções muito diferentes de cidade para cidade; **(VIII)** em Cascavel- PR, a Prefeitura comprou 15 ônibus elétricos, tendo arcado com os valores de infraestrutura e também vem pagando pela operação de uma usina de geração de energia elétrica; **(IX)** em São Paulo, a Prefeitura e as concessionárias compartilham dos valores dos investimentos; **(X)** de toda forma, no caso dos ônibus elétricos, o custo final a ser pago não é muito diferente daquele incorrido em ônibus Padron equivalentes, restando a escolha se o Poder Concedente prefere pagar parte deste custo sob a forma de aquisições públicas (irá pagar prestações de financiamentos), ou sob a forma de remuneração contratual integral; **(XI)** a inserção de alguns ônibus elétricos ocorrida antes da data de corte da análise do desequilíbrio dos contratos será analisada nesse contexto; **(XII)** o Poder Concedente fez investimentos, mas os custos operacionais ficaram reduzidos; **(XIII)** as medidas tomadas para o futuro não serão necessariamente repetidas no mesmo formato, mas certamente os efeitos das decisões passadas serão apurados e considerados, sendo esperado que em qualquer cenário, a tecnologia elétrica se mantenha economicamente viável; **(XIV)** relativamente aos Achados 2 e 3, o relatório de auditoria menciona atrasos nos produtos a serem entregues pela Fipe, o que está sob controle à luz do contrato; **(XV)** o Termo de Referência dispõe em seu item 11 – Da Gestão e Fiscalização da Execução – que os prazos para entrega dos produtos que dependem de documentação/informação a ser fornecida pelo CONTRATANTE levam em consideração uma média de 10 dias úteis para disponibilização desses elementos, a fim de que sejam respeitados; **(XVI)** na proposta da Fipe, nos termos do Capítulo 5 – Pontos de Atenção (*Disclaimers*) dispõe que o avanço do cronograma de execução dos serviços dependerá da aprovação, pelo Estado, dos produtos entregues pela Fipe, nos prazos estabelecidos no Plano de Trabalho, devendo o eventual atraso na análise ou omissão pelo Estado ensejar a revisão dos prazos de execução dos trabalhos; **(XVII)** sendo assim, em 10 de setembro de 2025 a Fipe, através do Ofício n.º 10.09.2025-001/Fipe/5965, solicitou dilação de prazo para entregas, justificado no fato de que houve atraso nas informações solicitadas à Semobi, especialmente aquelas

provenientes de terceiros, bem como na necessidade de realizar uma curadoria dos dados encaminhados, em virtude de necessidade de ajustes e verificação destes; **(XVIII)** ou seja, a Fipe somente consegue desenvolver seus produtos com base nas informações concedidas, e, diante do atraso ou falta de tais informações, a consequência é a necessidade de dilação do prazo, que de fato ocorreu, restando claro que não existem irregularidades a serem registradas.

A Semobi apresentou seus esclarecimentos, no evento 149, alegando em síntese que: **(I)** conforme já tratado no achado 2.2, a análise da inclusão dos ônibus em estudo para incorporação da frota do Transcol com recursos do BNDES, somente ocorrerá após a conclusão dos estudos da Fipe, e estão previstos para ocorrer na fase 2 do projeto, ainda em curso, não assistindo razão as conclusões do achado, razão pela qual requer o seu afastamento; **(II)** ademais, importa mais uma vez ressaltar que em relação aos estudos pilotos realizados, como já demonstrado, existem apenas 4 ônibus elétricos em operação no Sistema Transcol, como constatado no próprio relatório de auditoria, em um universo de 1.842 veículos, o que representa aproximadamente 0,002172% da frota total; **(III)** reforça-se, por isso, a necessidade de afastamento das conclusões do presente achado de auditoria, por projetar cenário futuro e possíveis deliberações administrativas, o que pode conduzir a diagnósticos parciais e conclusões que não refletem o estágio atual da formulação da política pública em análise, ou mesmo induzir à formação de juízos sobre hipóteses não concretizadas.

3.3.5 Análise

Verifica-se no evento 22, fl. 1, que a vigência do Contrato 2024.000018.35101.0, mantido entre a Semobi e Fipe é de 25/11/2024 a 24/2/2026 (Processo E-Docs [2023-LN1QB](#)).

Quanto ao atraso relativo à entrega do Produto F2.4 (com prazo de entrega até 2/11/2025, conforme evento 22, fl. 10, a Fipe alegou em sua resposta ao achado que decorreu de atraso nas entregas de informações pelo Estado, o que provocou a alteração do cronograma físico-financeiro inicial do contrato.

Nota-se, também, no evento 22, fl. 10, que a Semobi, depois do RA 15/2025-3, adotou providência para cobrar a entrega do Produto F2.4 e evitar o pagamento indevido à Fipe, como se vê a seguir:

De : João Victor de Freitas Espíndula <joao.espindula@semobi.es.gov.br> seg., 01 de set. de 2025 15:43
2 anexos
Assunto : Fwd: Contrato 2024.000018.35101.01
Para : marcelo vieira <marcelo.vieira@fipe.org.br>
Cc : Jose Eduardo de Souza Oliveira <jose.oliveira@semobi.es.gov.br>, Leo Carlos Cruz <leo.cruz@semobi.es.gov.br>

Prezado Marcelo,

Em referência ao nosso contato anterior, reiteramos a solicitação para que seja apresentado o novo cronograma físico-financeiro do contrato em epígrafe. O documento deve refletir o estágio atual da execução, considerando que apenas os produtos PT, F1.1, F1.2, F2.1 e F1.3 foram entregues.

Adicionalmente, solicitamos que apresente as justificativas formais que fundamentem um pedido de prorrogação do prazo de execução contratual, tendo em vista seu encerramento em 02/11 do corrente ano e a pendência na entrega dos demais produtos.

Salientamos que o atendimento a esta demanda é imprescindível para o processamento do reforço de empenho financeiro deste exercício. A ausência de um posicionamento implicará na emissão de uma ordem de paralisação da execução do contrato.

Contamos com sua colaboração e aguardamos seu breve retorno.

Em atendimento a esta manifestação da Semobi, a Fipe apresentou novo cronograma de entregas, como se vê no evento 42, fl. 3 a seguir transcrito, de onde se observa que todas as entregas deveriam, ter ocorrido até 31/1/2026:

Entregas	Produtos	Prazo Contratado (dias)	Data entregue/prevista ao cliente
1º	PT - Plano de Trabalho	15	19/12/24
2º	F1.1 – Relatório Econômico Preliminar	30	28/01/25
3º	F1.2 – Relatório Jurídico Preliminar	75	14/03/25
4º	F2.1 – Obtenção de Relatórios Eletrônicos de Oferta e Matrizes Origens e Destinos	90	28/03/25
5º	F1.3 – Relatório Técnico	150	20/05/25
6º	F1.4 – Relatório de Inspeção Técnica do SBE (Sistema de bilhetagem eletrônica)	270	29/09/25
7º	F1.5 – Relatório de Análise dos Impactos das Medidas Adotadas na Pandemia	270	29/09/25
8º	F1.6 – Relatório de Consolidação – Final	285	17/10/25
9º	F1.7 – Relatório Executivo	300	31/10/25
10º	F2.2 – Proposta de Novos Itinerários, Capacidades Veiculares e Tabelas de Partidas	300	31/10/25
11º	F2.3 – Apresentação e análise de alternativas para eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão (eventual)	330	28/11/25
12º	F2.4 – Dimensionamento Comparativo de Investimentos (Capex) e Custos Operacionais (Opex)	330	28/11/25
13º	F2.5 – Cálculo das Remunerações Contratuais	360	29/12/25
14º	F2.6 – Relatório Consolidado Final	375	16/01/26
15º	F2.7 – Relatório Executivo	390	30/01/26

Em consulta ao Processo E-Docs [2023-LN1QB](#)¹, realizada em 9/2/2026, constatou-se que até aquela data não haviam sido juntados no processo os produtos 10 a 15, que deveriam ter sido entregues entre 31/10/2025 a 30/1/2026, o que pode evidenciar que os prazos do novo cronograma de entregas não tenham sido cumpridos, pois o único documento da Fase 2 juntado no processo é o Produto F2.1 (que sequer consta no cronograma acima), o qual foi juntado no evento #186, em 22/4/2025, aprovado pelo ente público com necessidade de aprimoramentos a serem feitos na etapas posteriores, com autorização para pagamento no evento # 193, de 23/7/2025, como se vê a seguir:

¹ Disponível em: <https://e-docs.es.gov.br/Processo/Credenciamento/AutoCredenciamento/1120654>. Acesso em: 9/2/2026.

Avocamento 17/09/2025 16:52:10

- ✓ ORG #209 2023-27VJ28 - TERMO DE AVOCAMENTO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 17/09/2025 16:54:26 para GOVES - SEMOBI - GAD - GERENCIA ADMINISTRATIVA
 - ✓ ORG #210 2023-07CELV - DESPACHO - ACESSORIA - PROCESSO 2023-LN1QB - REFORÇO RESERVA E EMPENHO - ATUALIZADO
 - ✓ ORG #211 2023-PHRWZP - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 17/09/2025 17:05:23 para GOVES - SEMOBI - GABSEC - GABINETE DO SECRETARIO
 - ✓ ORG #212 2023-1929FV - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 17/09/2025 17:57:53 para GOVES - SEMOBI - GPO - GRUPO DE PLANEJAMENTO E ORCAMENTO
 - ✓ ORG #213 2023-0459F8 - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 02/10/2025 17:35:04 para GOVES - SEMOBI - GFS - GRUPO FINANCEIRO SETORIAL
 - ✓ ORG #214 2023-PR8T2W - 2023NR0299 - REFORÇO RESERVA - FIPE REEQUILIBRIO TRANSCOL
 - ✓ ORG #215 2023-2V302Q - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 03/10/2025 09:42:19 para CONTRATO Nº 2024.000018.35101.01 - FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS - FIPE (SEMOMI - SEMOBI - GOVES)
 - ✓ ORG #216 2023-1V1Z2Q - 2023NE0038 - REFORÇO EMPENHO - FIPE - FUND. E INSTIT. DE PESQUIS. ECONOMICAS
 - ✓ ORG #217 2023-1K2N1X - RAZÃO CONTABIL - R\$ 982.197,93 - 2023NE0038 - FIPE - FUND. E INSTIT. DE PESQUISAS ECONOMICAS
 - ✓ ORG #218 2023-9FFM5S - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Entranhamento 03/10/2025 11:12:36
 - ✓ ORG #219 2023-1W856E - OFICIO FIPE - ACHADOS TCES
 - ✓ ORG #220 2023-1K48V9 - TERMO DE ENTRANHAMENTO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 26/11/2025 17:06:33 para GOVES - SEMOBI - GABSEC - GABINETE DO SECRETARIO
 - ✓ ORG #221 2023-912C1M - DESPACHO - ACESSORIA - ENCAMINHAMENTO - APOSTILAMENTO CONTRATO FIPE
 - ✓ ORG #222 2023-9FJ3JW - MINUTA TERMO DE APOSTILAMENTO - PRORROGAÇÃO DO PRAZO DE EXECUÇÃO - 2024.000018.35101.01
 - ✓ ORG #223 2023-056528 - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 28/11/2025 15:27:01 para CONTRATO Nº 2024.000018.35101.01 - FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS - FIPE (SEMOMI - SEMOBI - GOVES)
 - ✓ ORG #224 2023-2ML18Q - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 23/12/2025 10:30:26 para GOVES - SEMOBI - GAD - GERENCIA ADMINISTRATIVA
 - ✓ ORG #225 2023-9J0N2D - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 23/12/2025 10:50:38 para GOVES - SEMOBI - GABSEC - GABINETE DO SECRETARIO
 - ✓ ORG #226 2023-4860N7 - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 23/12/2025 11:07:56 para GOVES - SEMOBI - GPO - GRUPO DE PLANEJAMENTO E ORCAMENTO
 - ✓ ORG #227 2023-5W30LX - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 23/12/2025 11:34:09 para GOVES - SEMOBI - GFS - GRUPO FINANCEIRO SETORIAL
 - ✓ ORG #228 2023-5W02HJ - 2023NR0298 - RESERVA - FIPE REEQUILIBRIO TRANSCOL
 - ✓ ORG #229 2023-2NRJFM - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Despacho 29/12/2025 11:49:02 para CONTRATO Nº 2024.000018.35101.01 - FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS - FIPE (SEMOMI - SEMOBI - GOVES)
 - ✓ ORG #230 2023-1T55W2 - 2023NE0038 - EMPENHO - FIPE - FUND. INST. PESQUISA ECONOMICAS
 - ✓ ORG #231 2023-1H8586 - RAZÃO CONTABIL - R\$ 982.197,93 - 2023NE0038 - FIPE - FUND. E INSTIT. DE PESQUISAS ECONOMICAS
 - ✓ ORG #232 2023-1W8G2X - RAZÃO CONTABIL - R\$ 217.200,00 - 2023NE0038 - FIPE
 - ✓ ORG #233 2023-26AZW6 - TERMO DE DESPACHO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Entranhamento 23/01/2026 10:15:01
 - ✓ ORG #234 2024-87JNAL - E-MAIL NOVO CRONOGRAMA FIPE TRANSCOL - RESPOSTA FIPE - CRONOGRAMA E JUSTIFICATIVA (2)
 - ✓ ORG #235 2024-430KX2 - TERMO DE ENTRANHAMENTO DO PROCESSO 2023-LN1QB
- ↳ Entranhamento 23/01/2026 10:34:19
 - ✓ ORG #236 2024-XRN592 - REGISTRO DO ENCAMINHAMENTO 2024-XRN592
 - ✓ ORG #237 2024-4G0GJO - Ofício nº 02.13.2025-008/Fipe (2025 - Semobi/ES - TC)
 - ✓ ORG #238 2024-84G477 - TERMO DE ENTRANHAMENTO DO PROCESSO 2023-LN1QB

Apesar de a Semobi ter informado em sua resposta ao achado que eventuais aquisições de novos ônibus elétricos pelos Estado para o Transcol somente ocorrerão após a conclusão dos estudos contratados junto à Fipe, a análise do Processo E-Docs 2023-LN1QB revela que produtos têm sido entregues pela Fipe em desconformidade com o contrato, sendo aceitos com muitas necessidades de aprimoramento, mas mesmo assim os pagamentos estão sendo autorizados, o que revela uma governança contratual deficiente, pois se os produtos não estão sendo entregues como pactuado eles devem ser reprovados e os pagamentos não devem ser autorizados, sob pena

de o Estado pagar por serviço que não atenda às suas necessidades e, portanto, ao interesse público.

Isso reforça a existência dos riscos apontados no achado quanto ao pagamento por serviços não prestados ou prestados em desconformidade com o contrato e com o interesse público, bem como o atraso no processo de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos do Transcol e no programa de descarbonização da frota.

Diante do exposto, sugere-se a **manutenção do achado** e a **expedição de determinação à Semobi**, na pessoa do Sr. Secretário, a fim de, no prazo de cinco dias, apresentar ao TCEES todos os produtos entregues pela Fipe no âmbito do Contrato Semobi 183510101/2024, contendo o escopo descrito no Termo de Referência, e suas respectivas avaliações técnicas/aprovações/reprovações realizadas pela Semobi e pela Ceturb, ou justificar, fundamentadamente, a impossibilidade.

3.4 A4(Q2) - Ausência de fundamentação da decisão de investimento em inclusão de ônibus elétrico no Transcol em detrimento de outras estratégias de descarbonização da frota

3.4.1 Critérios

Constituição Federal, art. 37; Guia ACB da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia; Plano de Descarbonização e Neutralização das Emissões de GEE do Espírito Santo; Constituição Estadual, art. 228; Lei Estadual 9.531/2010, art. 1º; Decreto Estadual 5.387-R/2023, art. 3º; Decreto Estadual 6.178-R/2025, art. 3º; Lei Complementar Federal 101/2000, art. 32, §1º; Lei Federal 12.527/2011, art. 3º.

3.4.2 Responsáveis

A equipe de auditoria não imputou responsabilidades pelo achado, limitando-se a propor a notificação da Semobi, da Ceturb e do Governo do Estado do Espírito Santo para se manifestarem sobre os apontamentos.

3.4.3 O Relatório de Auditoria

O Relatório de Auditoria 15/2025-3 (evento 10) apontou, em síntese que: **(I)** o art. 228 da Constituição do Estado do Espírito Santo dispõe que o poder público estimulará a substituição de combustíveis poluentes utilizados em veículos, privilegiando a implantação e incentivando a operação dos meios de transporte que utilizem combustíveis não-poluentes, tendo o Estado de Espírito Santo sancionado a Lei 9.531, de 15 de setembro de 2010, que institui a política estadual de mudanças climáticas (PEMC), com os objetivos expostos em seu art. 1º; **(II)** o Programa Capixaba de Mudanças Climáticas (PCMC) foi instituído pelo Decreto 5.387-R, de 5 de maio de 2023, com o propósito de coordenar e integrar políticas públicas voltadas para a mitigação e adaptação às mudanças climáticas, estando estruturado em dois eixos principais, mitigação e adaptação; **(III)** no eixo de mitigação, a estratégia central é o Plano Estadual de Descarbonização, lançado em 2024, e no eixo de adaptação, há referência ao Plano Estadual de Adaptação às Mudanças Climáticas; **(IV)** o Plano de Descarbonização e Neutralização das Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) do Espírito Santo (Anexo 4602, fls. 1-199, evento 30), aprovado pelo Decreto 6.178-R, de 4/9/2025, apresenta quatro áreas temáticas para a implementação de ações que levem à descarbonização da economia capixaba, tendo sido identificadas para o setor de transportes quatro diretrizes para mitigação das emissões, que são combustíveis alternativos, eletrificação, mobilidade urbana de baixo carbono e estímulo a medidas de compensação de gases de efeito estufa; **(V)** a equipe de fiscalização solicitou à Semobi e à Ceturb, no Ofício 2809/2025 (evento 11), legislação e/ou normativo com a descrição da política de mobilidade urbana estadual que fundamenta a aquisição de ônibus elétricos para o sistema Transcol e processos administrativos que eventualmente tenham avaliado a utilização de outros combustíveis para os ônibus do sistema Transcol (hidrogênio, gás, biodiesel), considerando o custo-benefício, inclusive o ciclo de vida de cada opção, tendo a Semobi respondido, na da Petição Inicial 1551/2025, que **(a)** a aquisição de ônibus elétricos é uma iniciativa intrinsecamente alinhada e parte integrante do plano estratégico de descarbonização e neutralização das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) do Estado do Espírito Santo, refletindo o compromisso do governo estadual com a sustentabilidade ambiental, a inovação tecnológica e a promoção de uma mobilidade urbana mais limpa, eficiente e resiliente, contribuindo, a transição para uma frota de transporte público com menor impacto ambiental, significativamente para os objetivos de

desenvolvimento sustentável, melhoria da qualidade do ar e redução da pegada de carbono na Região Metropolitana da Grande Vitória, em consonância com as diretrizes de políticas públicas ambientais e de desenvolvimento urbano sustentável, visando um futuro mais verde para a população, **(b)** o status da aquisição, a forma de aquisição, o planejamento e a solução para a operação de recarga dos 50 novos ônibus elétricos a serem adquiridos com recursos do BNDES/PAC, depende diretamente da conclusão dos estudos que estão sendo diligentemente conduzidos pela GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH) e são fruto de um Memorando de Entendimentos celebrado entre a GIZ e o Estado do Espírito Santo, através da Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura (SEMOBI), no âmbito do projeto "Acoplamento de Setores e Economia Verde - ACLOPARE", que visa aprofundar a análise de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a expansão da frota elétrica, incluindo aspectos cruciais como a infraestrutura de recarga, a alocação de custos e o cronograma de implementação, **(c)** tão logo esses estudos sejam finalizados e os resultados consolidados, o que se espera ocorrer em breve, as informações completas e precisas referentes a esses itens serão prontamente encaminhadas a este Tribunal, garantindo a transparência e a atualização sobre o andamento deste importante projeto estratégico para a mobilidade sustentável do estado; **(VI)** não foi apresentada resposta, pela Semobi, ao questionamento relativo a processos administrativos que eventualmente tenham avaliado a utilização de outros combustíveis para os ônibus do sistema Transcol (hidrogênio, gás, biodiesel), considerando o custo-benefício, inclusive o ciclo de vida de cada opção; **(VII)** a Ceturb informou no Anexo 4535/2025 (evento 19) que **(a)** em agosto de 2022 o veículo 24229, que fora fabricado para funcionar com diesel, foi convertido para funcionar a diesel e gás natural veicular simultaneamente, concluindo-se que teve uma redução de combustível por quilômetro da ordem de 0,20% quando comparado ao veículo 24230 (diesel), que representa uma economia de R\$ 310,49 ao longo dos 71.983 km percorridos por esse veículo em 11 meses, **(b)** estão previstos para os próximos meses dois testes operacionais, um com a montadora Scania, que cederá em comodato um veículo tipo convencional que tem como combustível apenas o GNV para testes de rodagem no Sistema Transcol e um com a montadora Volare, que cederá em comodato um veículo tipo micro-ônibus que tem como combustível apenas o GNV para testes de rodagem no Sistema Transcol, sendo esperado que

estes veículos, equipados com motores a GNV, apresentem desempenho superior aos veículos a GNV+diesel, com boa média de consumo de combustível e capacidade mecânica equivalente aos veículos exclusivamente movidos à diesel; **(VIII)** o cerne das solicitações endereçados à Semobi e à Ceturb não foi respondido, ou seja, não foi apresentado um processo formal e estruturado de avaliação do custo-benefício de cada opção para substituição dos atuais ônibus a diesel, que considerem inclusive o ciclo de vida de cada opção, não estando o investimento previsto em ônibus elétrico, no momento, respaldado em avaliações que comprovem ser esta a melhor tecnologia a ser utilizada na descarbonização da frota do Transcol, em detrimento da utilização de, por exemplo, gás natural, biometano, biodiesel, HVO (óleo vegetal hidratado, conhecido por diesel verde), hidrogênio, veículos que atendem a normas de emissões mais rigorosas ou outras tecnologias; **(IX)** o caderno de diagnóstico do plano de descarbonização e neutralização das emissões de gases de efeito estufa (evento 30), ao tratar da análise das emissões de GEE do ES, conforme dados de 2020, apresenta que o setor de energia responde por 32% do total das emissões brutas de GEE, estando relacionadas à queima de combustíveis emissões fugitivas na produção de combustíveis para as diversas atividades da economia capixaba, totalizando 9,83 Mton CO₂e; **(X)** segundo o caderno de diagnóstico do plano de descarbonização e neutralização das emissões de gases de efeito estufa **(a)** o setor de transportes está inserido dentro do macrossetor de energia, respondendo por 38,2% do total de emissões de GEE, **(b)** o setor de transportes pode ser dividido, essencialmente, entre transporte coletivo, particular e de carga, respondendo o transporte coletivo rodoviário, em 2020, por 9% das emissões de GEE do setor de transportes, concluindo-se que o transporte coletivo rodoviário, conforme dados de 2020 do plano de descarbonização e neutralização das emissões de gases de efeito estufa, ao tratar da análise das emissões de GEE do ES, contribuiu com 1,10% do total das emissões de GEE, o que totalizou 347.808,20 tonCO₂e, percentual compatível com o apresentado pelo Sindicato das empresas de transporte metropolitano da Grande Vitória (GVBus), que divulgou que os ônibus emitem 0,8% dos GEE, **(c)** o transporte de cargas representa 51,5% das emissões do setor de transportes, com o modal rodoviário sendo responsável por 45,5%, o ferroviário 5,4% e o hidroviário 0,6%, **(d)** o transporte particular por carros e motos representa 38,4% das emissões do setor de transportes, evidenciando necessidade de buscar estratégias atrativas aos passageiros de viagens

particulares, para que esses migrem para o transporte coletivo, **(e)** a relevância do transporte particular nas emissões pode sugerir políticas de fomento à ampliação do transporte coletivo e à eletrificação da frota de veículos leves, seguindo estratégias adotadas por diversos países e **(f)** a importância das contribuições de diesel e gasolina nas emissões totais de GEE do setor sugere que rotas relevantes para a minimização das emissões considerem também a utilização de biocombustíveis (álcool hidratado, biodiesel, diesel verde – HVO e outros); **(XI)** o plano de descarbonização e neutralização das emissões de GEE do Estado do Espírito Santo apresenta quatro diretrizes para mitigação da emissão de GEE **(a)** a utilização de combustíveis alternativos, **(b)** eletrificação da frota, **(c)** mobilidade urbana de baixo carbono, **(d)** estímulo a medidas de compensação de emissões de GEE, **(XII)** o plano de descarbonização e neutralização das emissões de GEE do Estado do Espírito Santo reconhece que **(a)** as estratégias de aumento da eficiência no transporte e o incentivo do uso do transporte público são muito importantes para a descarbonização do setor de transportes, já que o aumento da eficiência de motores que emitam menos poluentes aliada ao incentivo do uso do transporte público têm um significativo potencial de contribuir para a redução de emissões do setor, **(b)** a diretriz relacionada à utilização de combustíveis alternativos apresenta maior potencial quando focada nos caminhões e a diretriz de eletrificação da frota, por sua vez, quando aplicada aos veículos leves (automóveis), **(c)** o fomento ao uso de combustíveis alternativos e a eletrificação da frota do sistema de transporte coletivo de passageiros são as estratégias que possuem o menor potencial de mitigação, comparadas com as demais, enquanto o aumento da eficiência do sistema de transportes (de cargas e coletivo urbano) e o incentivo ao uso do transporte coletivo possuem relevantes potenciais de mitigação da emissão de GEE, **(d)** as emissões de GEE através dos ônibus, ao longo dos anos, mesmo com o cenário de mitigação, aumenta, provavelmente, com a previsão de maior utilização do sistema de transporte coletivo pela população capixaba, sendo os maiores impactos de redução de GEE referentes à mitigação das emissões dos caminhões e veículos leves, **(e)** a estratégia TR1.3 de fomento ao uso de combustíveis alternativos apresenta potencial de mitigação de 4.000 tonCO₂e/ano a partir de 2030, 15.000 tonCO₂e/ano a partir de 2040 e 16.000 tonCO₂e/ano a partir de 2050, com meta de redução do consumo de diesel de 10% para 2030, 35% para 2040 e 65% para 2050, **(f)** a estratégia TR2.1 de eletrificação dos

veículos do transporte coletivo de passageiros urbanos possui potencial de mitigação de 1.000 tonCO₂e/ano a partir de 2030 e de 14.000 tonCO₂e/ano a partir de 2040, considerada uma participação de ônibus urbanos elétricos na frota de 2,8% para 2030, de 30% para 2040 e de 60% para 2050, **(g)** a estratégia TR3.1.2 de aumento da eficiência energética do transporte coletivo urbano possui potencial de mitigação de 12.000 tonCO₂e/ano a partir de 2030, 14.000 tonCO₂e/ano a partir de 2040 e de 5.000 tonCO₂e/ano a partir de 2050, considerada uma redução do consumo de diesel no setor de transporte coletivo urbano de 22,5% para 2030, de 30% para 2040 e de 37,5% para 2050, **(h)** a estratégia TR3.2, de incentivar o uso do transporte público coletivo de passageiros, possui potencial de mitigação de 69.000 tonCO₂e/ano a partir de 2030, 59.000 tonCO₂e/ano a partir de 2040 e 107.000 tonCO₂e/ano a partir de 2050, considerada uma redução de quilometragem percorrida por motocicletas e veículos leves de 10% em 2030, de 20% em 2024 e de 30% em 2050; **(XIII)** deve ser lembrado que o transporte coletivo rodoviário, em 2020, conforme dados do caderno de diagnóstico do plano de descarbonização e neutralização das emissões de gases de efeito estufa, emitiu 347.808,20 tonCO₂e; **(XIV)** para o setor de transporte coletivo, a estratégia que apresenta o maior potencial de mitigação de GEE, a partir de 2050, é a TR3.2, que busca incentivar o uso do transporte público coletivo de passageiros, com um potencial de mitigação de 107.000 tonCO₂e/ano (ou 30,67% das emissões de 2020 do setor de transporte coletivo rodoviário); **(XV)** a estratégia TR1.3, que busca fomentar o uso de combustíveis alternativos, tem potencial de mitigação de 16.000 tonCO₂e/ano (que corresponde a 4,6% das emissões de 2020 também do setor de transporte coletivo rodoviário), a eletrificação da frota (estratégia TR2.1) possui potencial de mitigação de 14.000 tonCO₂e/ano (correspondendo a 4,02% das emissões de 2020 do setor de transporte coletivo rodoviário), e o aumento da eficiência energética do transporte coletivo urbano (estratégia TR3.1.2) apresenta potencial de mitigação de 5.000 tonCO₂e/ano (o que corresponde a 1,43% das emissões de 2020 relativamente ao setor de transporte coletivo rodoviário); **(XVI)** o caderno de diagnóstico do plano de descarbonização e neutralização das emissões de gases de efeito estufa, ao tratar da análise da matriz energética no setor de transportes, apontou que **(a)** em estudo realizado pela Confederação Nacional do Transporte – CNT (CNT, 2022), estimou-se que, por conta do estado de conservação das rodovias do ES, um consumo desnecessário de 13,7 milhões de litros de diesel

foi gerado em 2021, **(b)** o PNE sugere macroestratégias para reduzir as emissões e, dentre elas, citam-se (b.1) priorização do transporte de massa (Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), Bus Rapid Transit (BRT), dentre outros), (b.2) migração da frota de veículos leves a combustão para veículos híbridos flex e veículos elétricos, (b.3) digitalização da mobilidade urbana visando reduzir congestionamentos e melhorando a fluidez e eficiência do transporte, e **(c)** ainda não existem soluções a curto prazo para substituição dos motores a combustão para veículos pesados, nem no Brasil ou no mundo, sendo, no momento, a melhor aposta os biocombustíveis; **(XVII)** embora o transporte coletivo esteja bem distante de ser o setor que mais emite GEE no Estado do Espírito Santo (1,1% do total de emissões de 2020), há uma clara necessidade de minimização das emissões, que passa invariavelmente pela ação estatal, federal, estadual e municipal, contudo não há, nos artefatos de planejamento atualmente disponíveis no âmbito do Poder Executivo Estadual, adequada fundamentação que indique ser, o investimento em ônibus elétricos para o Transcol, a melhor alternativa, sob a ótica do custo-benefício, considerando inclusive o ciclo de vida de todas as opções disponíveis, uma vez que os testes citados pela Ceturb, de utilização de veículo a diesel convertido para operar também com gás natural, foram analisados apenas sob a ótica financeira; **(XVIII)** a motivação deve estar presente em toda a atuação administrativa, existindo variadas opções em termos de combustíveis menos poluentes para os ônibus (gás natural, biometano, biodiesel, diesel verde, hidrogênio, elétricos), assim como também existe a opção de utilizar veículos a diesel mais eficientes, como os modelos que atendem às normas de emissões Euro 6, a estratégia de aumento da utilização do transporte coletivo pela população capixaba e a alternativa de investimento em conservação de rodovias para também reduzir as emissões de GEE através do não consumo desnecessário de diesel; **(XIX)** desta forma, priorizar uma tecnologia (no caso, ônibus elétricos) em detrimento das demais, sem adequada fundamentação, traz o risco de ineficiência da proposta de descarbonização do Transcol, com potencial inclusive de desperdício de recursos públicos, uma vez que a eletrificação da frota, neste momento, advirá de recursos provenientes de operação de crédito junto ao BNDES, cuja simulação do fluxo de pagamento consta da Nota Técnica 4/2025/SUDIP (Anexo 4.552/2025 – evento 25); **(XX)** sobre os veículos que atendem à norma Euro 6, deve ser pontuado que **(a)** já estão em operação no Transcol e a expectativa é que, até o final de 2025, chegue ao

número de 440 veículos, o que corresponderá a 23,7% do total de ônibus da frota, tendo tais veículos capacidade de redução de 80% das emissões de GEE, e **(b)** a entrada em operação destes veículos não representa nenhum custo adicional para o Estado nem para os usuários do Transcol, visto já se tratar de obrigação contratual dos consórcios operadores, ou seja, a estratégia TR3.1.2 (aumento da eficiência energética do transporte coletivo urbano) do plano de descarbonização já está em prática sem dispêndio de recursos públicos; **(XXI)** há iniciativas de testes no âmbito do Governo do Estado de veículos movidos a gás natural ou biometano, com previsão de inauguração, ainda em 2025, da primeira usina de biometano do Estado, tendo o Governo do Estado anunciado negociação para construção de mais duas usinas e previsão de investimentos privados em caminhões movidos a biometano; **(XXII)** com relação ao gás natural, o Estado do Espírito Santo tem se consolidado como o quarto maior produtor do país, respondendo por 2,43% da produção nacional, conforme dados de 2024; **(XXIII)** conforme publicação da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), o gás natural é capaz de atingir redução de 20% a 25% nas emissões de CO₂ ao substituir o diesel e o biometano, em substituição ao diesel, pode reduzir em cerca de 90% a 95% as emissões de CO₂ no transporte público; **(XXIV)** relativamente aos ônibus elétricos, ainda que não sejam emitidos poluentes diretamente durante sua operação, deve-se ter em mente **(a)** as emissões indiretas geradas durante a produção de eletricidade para recarregá-los, **(b)** a pegada de carbono gerada durante sua fabricação (a produção de baterias é um processo intensivo em energia e materiais, notadamente água), que não pode ser desprezada, e **(c)** o impacto ambientais adicionais do descarte das baterias após o fim de sua vida útil também traz, quando comparado com veículos com outras tecnologias (a diesel ou a gás, por exemplo); **(XXV)** decisões de investimento do setor público devem ser precedidas de uma análise formal de viabilidade socioeconômica, a fim de determinar a contribuição do projeto para o bem-estar da sociedade, sendo a demonstração da relação custo-benefício e o interesse econômico e social requisitos previstos no art. 32, § 1º, da Lei Complementar 101/2000 (LRF), para contratação de operação de crédito; **(XXVI)** em resposta ao Ofício 3044/2025 (evento 11), quando solicitada cópia de artefatos de planejamento do Poder Executivo Estadual que tenham avaliado a utilização de outros combustíveis (hidrogênio, gás natural, metano, biodiesel ou outros) para os ônibus do sistema Transcol, considerando o custo-benefício, inclusive

o ciclo de vida de cada opção, a Semobi informou que a documentação estava em fase de compilação, razão pela qual foi solicitada dilação de prazo de cinco dias para atendimento, concedida pela equipe de fiscalização por meio do Ofício 3185/2025 (evento 11), com prazo até 19/9/2025; **(XXVII)** posteriormente, em 19/9/2025, a Semobi solicitou mais dois dias úteis para apresentação da documentação, mas o prazo para apresentação da documentação venceu dia 23/9/2025, sem ela ter sido apresentada; **(XXVIII)** conforme o Guia ACB da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia, durante a fase inicial de planejamento, deve ser realizada uma avaliação custo-benefício (ACB) preliminar (ou indicativa), para orientar a seleção eficiente de investimento, priorizando intervenções com maior retorno socioeconômico; **(XXIX)** a realização explícita e formal de ACB tem o potencial de atribuir maior consistência à seleção entre alternativas de investimento, ainda mais com um amplo rol de alternativas em consideração, favorecendo a clareza e a solidez das decisões de planejamento; **(XXX)** o próprio plano de descarbonização já faz uma avaliação econômica do custo-benefício (em termos financeiros e de mitigação das emissões de GEE) de cada uma das estratégias propostas e aponta que a TR1.3 - fomento ao uso de combustíveis alternativos por veículos de transporte coletivo de passageiros apresenta o melhor custo-benefício, ou seja, o menor custo por tonelada de CO₂ equivalente que deixará de ser emitida; **(XXXI)** a TR3.1 - aumento de eficiência do sistema de transportes e a TR3.2 - incentivar o uso do transporte público coletivo de passageiros possuem o mesmo MAC (US\$/tCO₂e) de 112; **(XXXII)** finalmente, a TR2.1 - eletrificação dos veículos do transporte coletivo de passageiros urbanos apresenta um MAC de 237,60, sendo a estratégia com maior custo por tonelada de CO₂ equivalente não emitida e, portanto, a que possui o menor custo-benefício; **(XXXIII)** a Semobi trouxe um parecer técnico (evento 119) elaborado para atender o disposto no §1º, do art. 32, da LRF, que aparentemente foi apresentado para captação do recurso, o qual afirma que o setor de transportes exerce uma influência significativa, contribuindo com aproximadamente 25% das emissões globais de gases de efeito estufa, principalmente devido à sua dependência de combustíveis fósseis, mas, no Estado do Espírito Santo, conforme dados do plano de descarbonização (já apresentados neste achado), o macrossetor de energia corresponde a 32% do total de emissões de GEE e o setor de transportes corresponde a 38,2% do total de emissões do macrossetor de energia, de forma que o setor de

transportes contribui com 12,22% das emissões de GEE no Estado do Espírito Santo, bem distante, portanto, do percentual informado de 25%; **(XXXIV)** neste mesmo parecer técnico, foi realizada uma análise sobre o financiamento, comparando o investimento em ônibus elétricos e a manutenção da utilização dos veículos a diesel, considerando viável o investimento, com relação custo/benefício 1,13, VPL de R\$ 19.105.951,49, TIR 10,66 a.a. e payback de 9,3 anos à TMA 8,5% a.a; **(XXXV)** foi solicitada, através do Ofício 3185/2025 (evento 11), a memória de cálculo completa da avaliação de viabilidade econômico-financeira que resultou nos indicadores apresentados no parecer técnico, em atendimento ao disposto no § 1º, do art. 32, da LRF (relação benefício/custo, valor presente líquido, taxa interna de retorno e payback), com prazo até 19/9/2025, porém não foi apresentada pela Semobi; **(XXXVI)** embora não seja possível adentrar na análise da memória de cálculo do parecer técnico apresentado, devem ser feitos alguns comentários sobre as premissas adotadas, pois **(a)** é muito otimista o valor de USD 97/tonCO_{2e}, referente ao mercado de crédito de carbono, tendo como parâmetro a fase 2 do programa de compensação da aviação (Corsia evitado), uma vez que está sendo previsto que cada tonelada de CO_{2e} não emitida na atmosfera pelos ônibus elétricos do Transcol será vendida por USD 97 no mercado de crédito de carbono, enquanto, atualmente, uma tonelada de CO_{2e}, no mercado internacional de crédito de carbono, custa cerca de USD 3,46 e apenas um projeto (dados de abril de 2025) está aprovado para venda de créditos de carbono, **(a.1)** a participação obrigatória no Corsia tem início em 2027 e o valor de USD 97/tonCO_{2e} é uma mera expectativa do mercado, sem garantias de se concretizar, **(a.2)** para um programa de descarbonização ser elegível ao Corsia, é necessária aprovação do Conselho da ICAO, **(a.3)** não se mostra razoável a consideração da venda de créditos de carbono neste momento do projeto de descarbonização do Transcol, em virtude de não se ter garantias do valor que será alcançado no mercado nem da eventual aprovação do projeto, **(b)** foi considerado um consumo de energia elétrica de 0,4844 kWh/km, proveniente de um estudo da EPE com a fabricante BYD, mas a referência não foi encontrada em buscas na *internet* e, considerando que o Transcol atualmente possui quatro veículos elétricos em operação, deveriam ser utilizados dados de rendimento também destes veículos, não se utilizando apenas uma referência, com vistas a tornar o estudo mais fidedigno, **(c)** adotou-se um custo subestimado de R\$ 0,65/kWh para a energia elétrica, referente a

maio de 2025, mas, conforme Processo E-Docs 2025-43LJ1, no qual são realizados os pagamentos da energia consumida nas estações de carregamento, no carregador do Terminal de Laranjeiras foram consumidos 16.213,04 kWh, totalizando R\$ 17.175,42 (Anexo 4.770/2025, fl. 42), o que resulta R\$ 1,059/kWh, enquanto no Terminal de Campo Grande, foram consumidos 9.222,94 kWh, a um custo de R\$ 8.897,22, resultando R\$ 0,964/kWh, **(c)** ainda que a análise de viabilidade tenha apresentado que algumas fabricantes de ônibus elétricos oferecem garantia estendida para as baterias, há de ser considerado o custo de meia vida dos ônibus elétricos, que, conforme a Nota Técnica da EPE, o custo de meia vida dos ônibus a diesel corresponde a 10% do valor de um veículo novo, enquanto para o elétrico corresponde a 40% de um veículo novo, **(d)** foi adotada uma despesa por km para o ônibus a diesel de R\$ 0,84 e para o ônibus elétrico, de R\$ 0,63, cuja fonte citada é uma Nota Técnica da Empresa de Pesquisa Energética - EPE (Anexo 4.804/2025 – evento 40), mas os referidos parâmetros, conforme a Nota Técnica da EPE, tratam, na verdade, do custo de manutenção (R\$/km) dos veículos, variando o custo de manutenção do veículo a diesel entre R\$ 0,54/km e R\$ 0,84/km, não havendo justificativa para adotar o valor máximo (R\$ 0,84/km), **(e)** foi adotada uma taxa de geração de 3,1 kgCO₂/l de diesel, proveniente de um estudo do Ipea, datado de abril de 2011, época em que ainda vigorava a fase P6 do Proconve e atualmente vigora a fase P8, equivalente à norma Euro 6, que deveria, portanto, ter sido considerada na avaliação econômico-financeira das emissões de uma frota aderente à atualmente operante no Transcol, que obedece a padrões de emissões de poluentes mais rigorosos que as consideradas no estudo de 2011 do Ipea adotado como referência, **(f)** não foi considerada, no estudo apresentado, a quantidade de CO₂ emitida para produzir a energia elétrica que será utilizada para recarga dos veículos elétricos, tendo sido observado, em 2023, no Brasil, um fator de emissão de 38,5 kgCO₂/MWh, **(g)** foi considerado um custo operacional por retenção de trânsito de R\$ 1,75/km, sem apresentar detalhamentos de como exatamente este custo foi considerado na avaliação, sendo que a referência citada trata de veículos particulares, não de ônibus, **(h)** foi considerado um valor residual de 60% para os ônibus a diesel e de 40% para os ônibus elétricos, sem indicação da referência desses parâmetros, enquanto a Nota Técnica da EPE considera que o valor de revenda dos veículos a diesel varia entre 10% e 66% do valor inicial, e dos elétricos, entre 0% e 20%, devendo ser considerado para os elétricos,

também, que com o valor a ser financiado pelo Governo do Estado de R\$ 150.000.000,00 está prevista a aquisição de estações de recarga e treinamento de pessoal, de forma que o valor residual ainda será diferente dos parâmetros indicados pela EPE, sendo necessário, ainda, utilizar um valor residual, para os ônibus a diesel, aderente à atual frota do Transcol, podendo ser utilizados dados de revenda recente dos veículos; **(XXXVII)** são causas do achado a deficiência de controles, a governança frágil, a ausência de planejamento estratégico, tático e operacional, a imprudência e efeitos potenciais o desperdícios de recursos públicos e a ineficiência da política de descarbonização; **(XXXVII)** a Semobi manifestou discordância em relação a este achado de auditoria por entender que **(a)** não constitui avaliação dos atos administrativos com base em fundamentos consolidados e decisões efetivamente adotadas, **(b)** os estudos técnico-econômicos e jurídico-institucionais que embasarão a formulação das diretrizes e decisões administrativas sobre a eletrificação do Transcol ainda se encontram em curso, mas o achado deve ser mantido, **(c)** não houve assinatura do contrato da operação de crédito junto ao BNDES, de forma que ainda não houve a captação do recurso para aquisição de ônibus elétricos e de estações de carregamento, **(d)** a modelagem jurídica e operacional da aquisição da nova frota permanece condicionada à conclusão dos estudos em andamento, conduzidos pela GIZ e Fipe; **(XXXVIII)** nos termos do que já decidiu o TCEES, no Processo 899/2022-3, a insuficiência de estudos de viabilidade pode ser considerada em alguns casos infração não grave à normal legal, não sendo caso de exame da matriz de responsabilização relativamente ao presente achado, em função da não concretização da captação e da realização do investimento de R\$ 150.000.000,00 em eletrificação da frota do Transcol, não havendo, na situação encontrada deste Achado, caracterização de danos ao erário, tratando-se, no caso concreto, de um investimento potencial; **(XXXIX)** porém, como a Semobi e a Ceturb **(a)** não apresentaram argumentos contrários ao mérito do Achado e não se manifestaram explicitamente no sentido de que, para continuidade da política de eletrificação da frota do Transcol, realizará o saneamento do apresentado no Achado de forma condizente com a deliberação proposta e submetida, **(b)** não comprovaram a autuação dos atos e/ou ações relativas à parceria com a GIZ no sistema E-Docs e o serão após a conclusão dos estudos pela referida parceria, o achado e sua proposta de deliberação devem ser mantidos, para a regularidade do eventual investimento e para inibir a ocorrência

de irregularidade ou ilegalidade iminente, nos termos do art. 4º, II, da Resolução TC 361/2022, que seria a realização de investimento que não representa a melhor relação custo-benefício para descarbonização do transporte coletivo da Grande Vitória; **(XL)** caso mantidos os apontamentos deste achado, seja expedida determinação à Semobi para que **(a)** se abstenha de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol sem antes desenvolver robustos estudos de avaliação custo-benefício de cada uma das alternativas, avaliando notadamente a utilização de gás natural, biometano, biodiesel, diesel verde, hidrogênio, eletricidade, veículos a diesel mais eficientes e programas de incentivo a utilização do transporte coletivo, considerando, dentre outros, a ótica da sociedade, o custo de oportunidade de cada opção, o ciclo de vida de cada opção e seus impactos ambientais da produção à operação, o cálculo de indicadores de viabilidade, os custos diretos e indiretos de cada alternativa, riscos, pontos fortes, pontos fracos, fraquezas e oportunidades, com vistas a produzir uma robusta fundamentação que respalde a decisão de descarbonização do Transcol com veículos elétricos, conforme fundamentação constante deste achado, **(b)** no prazo 30 dias, em homenagem aos princípios da publicidade e da transparência administrativa, os atos, ações e estudos já desenvolvidos pela GIZ sejam autuados no E-Docs, devendo os demais atos, ações e estudos ser inseridos no E-Docs à medida que forem produzidos; **(XLI)** seja expedida notificação à Semobi, à Ceturb e ao Governo do Estado do Espírito Santo, nos termos do artigo 207, II, do RITCEES, para que, querendo, no prazo estipulado, se manifestem, apresentando, individual ou conjuntamente, justificativas e documentos que entenderem necessários, em razão do achado de fiscalização apontado.

3.4.4 As respostas dos notificados

A Ceturb-ES apresentou esclarecimentos, no evento 139, alegando em síntese que: **(I)** a ação relacionada ao achado em questão está completamente inserida na alçada do Poder Concedente, representado pela Semobi.

A Semobi apresentou seus esclarecimentos, no evento 149, alegando em síntese que: **(I)** como já apontado no próprio relatório de auditoria, o Governo do Estado manifestou oficialmente seu interesse em aderir ao Programa de Descarbonização do Transporte Público Urbano, iniciativa do Governo Federal no âmbito do Novo PAC, por meio do Programa Renovação de Frota, tendo sido selecionado para participar da operação

de crédito junto ao BNDES, mas ainda não assinou o contrato para repasse dos recursos, tampouco definiu a modelagem jurídica e operacional da aquisição da nova frota, decisão que permanece condicionada à conclusão dos estudos em andamento, conduzidos pela GIZ (Projeto ACOPLARE) e FIPE, os quais fornecerão os subsídios técnicos necessários para a escolha do formato mais adequado; **(II)** os achados apresentados, embora úteis para o acompanhamento do controle externo, antecipam inferências sobre diretrizes que ainda não foram consolidadas pela Administração Pública, e que, por certo, quando de sua consolidação, serão devidamente formalizados e inseridos no E-Docs em processo administrativo próprio; **(III)** por não se tratarem de hipóteses concretizadas, de igual forma requer-se o afastamento do achado.

A Decisão Monocrática 906/2025-9 (evento 126), de 17/10/2025, não determinou a citação do Estado do Espírito Santo.

3.4.5 Análise

O achado aponta falhas de governança contratual da Semobi relativas **(I)** à fundamentação para justificar a aquisição de ônibus elétricos e estações de recarga para o Transcol no âmbito do Novo PAC e **(II)** à ausência de registro em regular processo administrativo da iniciativa formalizada entre o Estado do ES e a GIZ para embasar investimentos diretos do Estado na aquisição de ônibus elétricos e estações de recarga no Transcol.

O RA demonstrou expressamente que o Parecer Técnico (evento 119), datado de 27/6/2025, elaborado para atender ao disposto no §1º, do art. 32, da LRF e instruir o processo de captação de recursos junto ao Governo Federal, no âmbito do Novo PAC, para aquisição de ônibus elétricos, apresentou dados não fundamentados, excessivamente otimistas e até desatualizados, que contradizem, sem qualquer justificativa, os dados oficiais constantes no Plano de Descarbonização do ES, que apontam que o melhor custo-benefício para a renovação da frota, visando à redução de emissões de CO2 (GEE), seria a substituição dos ônibus à diesel por ônibus movidos por combustíveis alternativos (Estratégia TR1.3 - fomento ao uso de combustíveis alternativos por veículos de transporte coletivo de passageiros) e que o

pior custo-benefício seria a eletrificação da frota (Estratégia TR2.1 - eletrificação dos veículos do transporte coletivo de passageiros urbanos).

Importante destacar que nem a Ceturb e nem a Semobi sequer adentraram no mérito desses apontamentos feitos pelo RA 15/2025-3, presumindo-se que as conclusões da equipe de auditoria estão corretas, ou, dizendo em outras palavras, os notificados admitem que o Parecer Técnico (evento 119), sem qualquer justificativa, deixou de utilizar os dados do Plano de Descarbonização do ES para endossar, com base em outros dados, não fundamentado em qualquer estudo, a escolha da estratégia de modernização da frota do transporte coletivo urbano de passageiros com pior custo-benefício, que, segundo o Plano de Descarbonização do ES é a Estratégia TR2.1 - eletrificação dos veículos do transporte coletivo de passageiros urbanos.

Em contraponto, não se pode deixar de considerar que o Plano de Descarbonização do ES foi elaborado em 2022, com base em dados coletados até 2021, quando a eletrificação de veículos pesados parecia uma realidade distante para o Brasil, o que atualmente não é mais uma premissa verdadeira, especialmente quanto à eletrificação dos ônibus utilizados para o transporte público coletivo urbano de passageiros.

Não se pode desconsiderar, também, que **(I)** os veículos elétricos têm outras vantagens em relação aos veículos à combustão, além da menor emissão de GEE, como a redução de ruídos e de ondas de calor, que no caso da grande Vitória são fatores de conforto e bem-estar social relevantes não só para os usuários do Transcol, mas para a sociedade em geral afetada, e **(II)** eventual investimento direto do Estado em aquisição de ônibus elétricos e estações de recarga para o Transcol pode ser compensado pela redução do subsídio, em razão da redução dos custos de operação e manutenção desses ônibus pelas concessionárias, no processo de reequilíbrio econômico-financeiro em curso.

Não obstante isto, é indispensável que o Estado do ES justifique fundamentadamente a escolha pela eletrificação da frota do Transcol em detrimento de outras estratégias constantes no Plano de Descarbonização do ES com melhor custo-benefício, apontando, inclusive, igualmente de forma tecnicamente fundamentada, eventual alteração das conclusões do Plano de Descarbonização do ES em razão da desatualização dos dados utilizados para sua elaboração.

Inaceitável, também, a alegação da Semobi de que as informações do projeto em andamento entre o Estado do ES e a GIZ somente serão formalizadas em processo depois de concluídas, pois é obrigatório que qualquer parceria implementada por entes públicos seja formalizada através de regular processo administrativo, com transparência e acesso a qualquer interessado, ressalvado justificado sigilo, que, porém, não autoriza a ausência do regular processo administrativo para registro dos atos praticados, em sua ordem cronológica, uma vez que a informação pública não pode ser mantida informalmente pelos gestores públicos.

Diante do exposto, sugere-se a **manutenção do achado** e a **expedição de determinação à Semobi**, na pessoa do Sr. Secretário, a fim de: **(I)** justificar, tecnicamente, de maneira prévia e fundamentada, a realização de investimentos diretos pelo Estado do Espírito Santo na frota do Sistema Transcol, para redução de emissão de gases de efeito estufa, através de robustos estudos de avaliação custo-benefício de cada uma das alternativas, considerando **(a)** a utilização de gás natural, biometano, biodiesel, diesel verde, hidrogênio, eletricidade, veículos a diesel mais eficientes, **(b)** programas de incentivo à utilização do transporte coletivo, **(c)** a ótica da sociedade, por meio da realização de pesquisas, consultas e audiência públicas, **(d)** o custo de oportunidade de cada opção, **(e)** o ciclo de vida de cada opção e seus impactos ambientais da produção à operação, **(f)** o cálculo de indicadores de viabilidade e **(g)** os custos diretos e indiretos de cada alternativa, riscos, pontos fortes, pontos fracos, fraquezas e oportunidades, de modo a produzir uma robusta fundamentação que respalde a decisão, conforme destacado no RA 15/2025-3 e nesta ITC, e **(II)** no prazo de até 30 dias, autuar no E-Docs, em ordem cronológica, os atos, ações e estudos já desenvolvidos pela GIZ, devendo os demais atos, ações e estudos ser inseridos no E-Docs à medida que forem produzidos, em cumprimento aos princípios da publicidade e da transparência administrativa.

3.5 A5(Q3) - Deficiência de planejamento do projeto de inclusão de ônibus elétrico no Transcol

3.5.1 Critérios

Regulamento do Município de São Paulo, Portaria 2/2023 Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito e Secretaria Municipal da Fazenda; Lei 12.190/2024, art. 41; Lei

12.485/2025, art. 41; Lei Federal 4.320/1964, art. 12, §6º, art. 21; Lei Complementar Estadual 433/2008, art. 3º, §1º, IV; Lei Federal 12.587/2012, art. 21 e art. 22; Lei Federal 14.133/2021, art. 5º, art. 11, § único, art. 12, art. 18.

3.5.2 Responsáveis

A equipe de auditoria não imputou responsabilidades pelo achado, limitando-se a propor a notificação da Semobi, da Ceturb e do Governo do Estado do Espírito Santo para se manifestarem sobre os apontamentos.

3.5.3 O Relatório de Auditoria

O Relatório de Auditoria 15/2025-3 (evento 10) apontou, em síntese que: **(I)** o plano de contratações anual (PCA) de 2025 da Semobi prevê R\$ 150.000.000,00 para o programa de descarbonização do Transcol, com observação de que está dentro do PAC REFROTA - recurso BNDES (R\$ 150.000.000,00); **(II)** como já apresentado na Visão Geral, a Lei 12.417/2025 autoriza o Governo do Estado a contratar operação de crédito com o BNDES até o valor de R\$ 150.000.000,00, no âmbito do Novo PAC do Governo Federal, dentro da modalidade Renovação de Frota - REFROTA, destinados a atender ao Programa de Descarbonização do Transporte Público Urbano - TRANSCOL-E; **(III)** foi inserido Processo E-Docs 2024-Z2R2W um folheto do BNDES (Anexo 4548/2025 - evento 23) tratando do crédito para projetos selecionados no Novo PAC, para renovação de frota, envolvendo a análise do projeto pelo BNDES do diagnóstico da infraestrutura de recarga, incluindo matriz de responsabilidade sobre eventuais obras e avaliação da capacidade de fornecimento de energia elétrica por parte da distribuidora local, se observando preocupação do BNDES com a infraestrutura de recarga dos ônibus elétricos, visto se tratar de um aspecto crucial para a operação dos veículos; **(IV)** a Decisão CCOP 153/2024-BNDES (Anexo 4549/2025 – evento 24), que autorizou a contratação da operação de crédito, apresenta algumas condições gerais para a operação de crédito, com destaque para a finalidade do recurso e o prazo de 6 meses para sua utilização, contados da formalização jurídica da operação, mas não está na finalidade do recurso o treinamento de eventual pessoal de operação e manutenção dos veículos e das estações de recarga, embora o Documento Inicial para Captação (DIC) (Anexo 4555/2025 – evento 26), nas soluções propostas, trate da aquisição dos ônibus

elétricos, infraestrutura de carregamento e capacitação de profissionais; **(V)** existem outras condições específicas, como **(a)** a apresentação de declaração expressa de que tem ou terá implantada, em até 180 dias, a contar do término do prazo de utilização, a infraestrutura mínima necessária à operação dos ônibus objetos do pedido de liberação, acompanhada de evidências em termos satisfatórios ao BNDES, **(b)** a apresentação de declaração sobre a origem dos preços de referência adotados para a subvenção de investimento, que esclareça o procedimento metodológico geral utilizado, com justificativas, no que couber, em caso de não utilização de menor preço ou informações a respeito do respectivo processo licitatório e do contrato firmado para aquisição dos bens financiados, em caso de investimentos diretos pelo Estado, **(c)** comprovação, em até 180 contados do término do prazo de utilização, da implantação da infraestrutura mínima necessária à operação dos ônibus financiados, incluindo garagens, subestações (caso necessárias), estações de recarga e planejamento das rotas, acompanhada de evidências de sua implantação e **(d)** utilização dos recursos do Contrato de Financiamento exclusivamente para a realização de pagamentos efetuados diretamente em favor dos fornecedores dos bens financiados, vedada a sua transferência aos operadores e/ou concessionários dos serviços públicos de mobilidade urbana; **(VI)** considerando que o prazo de utilização dos recursos é de até seis meses após a formalização jurídica da operação (prorrogável) e considerando a obrigação especial de, em até 180 dias a contar do prazo de operação, ter implantada a infraestrutura mínima de operação dos veículos elétricos, chega-se ao prazo de um ano entre a formalização da operação de crédito e a conclusão da infraestrutura de operação dos novos ônibus elétricos; **(VII)** sobre esse prazo, a Nota Técnica 4/2025 (Anexo 4552/2025 – evento 25) da subgerência da dívida pública do Estado (SUDIP) pontua que nos contratos vigentes de dívida pública do Estado, apenas o subcrédito A do BNDES Segurança Pública apresentou um prazo de carência semelhante, com um período de utilização também de 12 meses, mas a execução ficou muito além do prazo acordado, sendo finalizada em 34 meses, ou seja, em um período de quase três vezes o contratado, podendo o mesmo acontecer na operação de crédito para aquisição dos ônibus elétricos, o que pode trazer como consequência o início das amortizações do contrato antes do fim do prazo da execução; **(VIII)** a partir do exposto, observa-se a necessidade de regulamentação e de planejamento da política de inclusão de ônibus elétricos no Transcol, como, por exemplo, procedimento para

aquisição e início da operação dos veículos elétricos, valor unitário a ser desembolsado pelo Governo do Estado, quantidade e localização das estações de recarga e capacitação da mão de obra de operação dos veículos e das estações de recarga; **(IX)** sob o aspecto da “Regulamentação da política de inclusão de ônibus elétricos no Transcol”, **(a)** nos termos do Documento Inicial para Captação, enviado ao BNDES para aprovação da captação dos recursos, os consórcios concessionários do Transcol serão responsáveis por financiar 1/3 do valor dos novos ônibus elétricos, pela operação diária e pela manutenção dos ônibus elétricos e o Estado do Espírito Santo subvencionará os restantes 2/3 do custo de cada veículo, **(b)** conforme as respostas da Ceturb (evento 36) e da Semobi (evento 113), não há regulamentação do procedimento de aquisição e início da operação dos novos ônibus elétricos, visto ainda estar, conforme informado pela Semobi, em desenvolvimento pela GIZ, **(c)** a Semobi estima em R\$ 133.837.500,00 o custo dos 50 novos ônibus elétricos, que corresponde a um custo unitário de R\$ 2.676.750,00, **(d)** no Município de São Paulo, desde 2023, de acordo com os Decretos 62.147, de 16 de janeiro de 2023, 63.124, de 10 de janeiro de 2024, e 64.008, de 16 de janeiro de 2025, que fixam normas referentes à execução orçamentária e financeira, a realização da subvenção deve ser precedida de termo aditivo que preveja a forma de aplicação e de prestação de contas dos recursos recebidos, a não consideração deles para fins de cálculo da remuneração dos consórcios operadores do serviço e os valores de referência da subvenção, devendo haver pareceres de órgãos e entidades do Poder Concedente demonstrando a vantajosidade econômica da subvenção comparada com a realização do investimento diretamente pelos consórcios operadores, **(e)** a Portaria Conjunta SMT.SETRAM/SF 2, de 30 de novembro de 2023, do Município de São Paulo, trata da inclusão de ônibus elétricos no sistema de transporte urbano de passageiros, estabelecendo **(e.1)** que a inclusão de ônibus elétricos deve ser precedida de autorização do Poder Concedente e a liberação da subvenção é condicionada à comprovação de que os recursos serão destinados integral e adequadamente à eletrificação da frota, **(e.2)** em seu anexo único, preços referenciais para ônibus a diesel e elétrico de diferentes tipologias, visto que a parcela a ser subvencionada não pode ser superior à diferença entre o custo das duas tecnologias, tendo sido os preços referenciais posteriormente atualizados pela Portaria Conjunta SMT.SETRAM/SF 3, de 23 de julho de 2024, e pela Portaria Conjunta SMT.SETRAM/SF 2, de 6 de junho

de 2025, **(e.3)** os concessionários operadores do Município de São Paulo devem enviar cronograma de renovação da frota por semestre, contendo os fornecedores dos quais os veículos serão adquiridos, suas quantidades e tipologias, **(e.4)** os consórcios que operam o transporte coletivo no Município de São Paulo devem submeter ao Poder Concedente o pedido de compra dos veículos, com seus preços, tipologias e prazo de entrega, cabendo àquele analisar o pedido, verificar o montante de recurso disponível para subvenção e aprovar o pedido, **(e.5)** após a aprovação, o Poder Concedente informará à Concessionária sobre os valores a serem subvencionados, que deverão ser repassados diretamente ao fornecedor pelo Poder Concedente, **(f)** merece ser apontado que, no âmbito dos Processos E-Docs 2025-J828G e 2025-9G869, encontra-se o cadastro, no Transcol, de ônibus que atendem aos requisitos da norma de poluentes Euro 6, realizado em junho e julho de 2025, tendo sido de R\$ 759.276,00 (Anexo 4728/2025 – evento 34) e de R\$ 739.100,00 (Anexo 4729/2025 – evento 35) o valor unitário de aquisição destes veículos, embora não seja descrito o modelo dos veículos, com custo assemelhado ao dos modelos padron citados no Anexo Único da Portaria Conjunta SMT.SETRAM/SF 2, de 30 de novembro de 2023, do Município de São Paulo, **(g)** com relação ao custo unitário estimado para aquisição dos 50 ônibus elétricos informado pela Semobi (R\$ 2.676.750,00), observa-se que este valor é próximo ao custo dos veículos modelo padron citados no Anexo Único da Portaria Conjunta SMT.SETRAM/SF 2, de 30 de novembro de 2023, do Município de São Paulo, mas, se o Estado tem a previsão de subvencionar 2/3 do valor destes veículos, o custo total deve ser bem inferior ao montante de R\$ 133.837.500,00 também informado pela Semobi, **(h)** as Leis de Diretrizes Orçamentárias do Estado do Espírito Santo de 2025 e 2026 (LDO), no mesmo art. 41, preveem que é vedada a destinação de recursos a título de auxílios, previstos no art. 12, § 6º, da Lei Federal 4.320, de 1964, para entidades privadas, ressalvadas aquelas sem fins lucrativos, observada a legislação em vigor, **(i)** o art. 12, § 6º, da Lei 4.320, de 17 de março de 1964, citado nas LDO acima referenciadas, dispõe que serão classificadas como transferências de capital as dotações para investimentos ou inversões financeiras que outras pessoas de direito público ou privado devam realizar, independentemente de contraprestação direta em bens ou serviços, constituindo essas transferências auxílios ou contribuições, segundo derivem diretamente da Lei de Orçamento ou de lei especial anterior, bem como as dotações para amortização da dívida pública,

entendendo-se que a parcela a ser despendida pelo Governo do Estado para aquisição dos ônibus elétricos caracteriza-se como auxílio, nos termos do art. 12, § 6º, da Lei 4.320/1964, se enquadrando, desta forma, na vedação do art. 41 das LDO 2025 e 2026, tendo em vista **(i.1)** se tratar de um investimento a ser feito por outra pessoa de direito privado (no caso, os consórcios operadores do Transcol), **(i.2)** a obrigação de investimentos em renovação da frota ser dos consórcios operadores do Transcol, **(i.3)** os ônibus utilizados na prestação do serviço de transporte coletivo não serem bens reversíveis, compondo o patrimônio dos consórcios operadores, **(i.4)** o gasto em investimento na aquisição de frota constituir elemento essencial a justificar o prazo dos contratos de concessão necessário para sua amortização e **(i.5)** o art. 21 da Lei 4.320/1964 dispor que a Lei de Orçamento não consignará auxílio para investimentos que se devam incorporar ao patrimônio das empresas privadas de fins lucrativos, aplicando-se às transferências de capital à conta de fundos especiais ou dotações sob regime excepcional de aplicação, **(j)** tendo em vista a vedação constante nas LDO 2025 e 2026, sugere-se que o Governo do Estado que se abstenha de realizar qualquer repasse para inclusão de ônibus elétricos no Transcol antes de ter sancionada lei alterando as LDO 2025 e 2026, a fim de permitir tal despesa, caso seja de seu interesse realizar este investimento, **(k)** merece ser apontado também que a Lei Orçamentária Anual de 2025 do Estado do ES (Lei 12.329/2024) não contém crédito orçamentário específico para o projeto de inclusão de ônibus elétricos no Transcol, sugerindo-se que o Governo do Estado providencie, antes da realização da despesa, se for de seu interesse realizar tal investimento, não devendo ser utilizada a ação orçamentária 128 – subsídio ao transporte público, constante do programa 859 – mobilidade urbana, do orçamento destinado à Semobi, visto que o subsídio tarifário é definido na Lei Complementar 433/2008 como a existência de diferença a menor entre o valor monetário da remuneração dos serviços e o montante decorrente da arrecadação de tarifa pública, **(l)** as demais ações orçamentárias constantes do programa 859 – Mobilidade urbana também não se adequam ao projeto de inclusão dos ônibus elétricos no Transcol, **(m)** a ação 1019 tem como finalidade apoiar e realizar intervenções no sistema viário da microrregião metropolitana, desafogando e assegurando fluxos viários alternativos, realizando as desapropriações necessárias e a remoção de postes, com uma meta de realizar três intervenções urbanas, a ação 1075 possui como finalidade proporcionar mobilidade urbana rápida, confortável,

segura e eficiente e modais alternativos para desafogar o trânsito na microrregião metropolitana, com o uso de recursos captados junto ao BNDES, com uma meta de serem realizadas duas obras, as ações 2441 e 5441 se referem ao sistema aquaviário, não possuindo nenhuma delas a finalidade prevista pelo projeto de inclusão de ônibus elétricos no Transcol, **(n)** sugere-se que a Semobi, antes de realizar qualquer despesa para inclusão de ônibus elétricos no Transcol, **(n.1)** edite regulamento e/ou Termo Aditivo aos contratos de concessão com diretrizes mínimas semelhantes às do art. 35 do Decreto 62.147/2023 do Município de São Paulo e da Portaria Conjunta SMT.SETRAM/SEF 2/2023, **(n.2)** respeite o art. 21 da Lei 4.320/1964 e **(n.3)** adote regras para preservação do interesse público e do erário de Estado; **(X)** sob o aspecto das “Estações e infraestrutura de carregamento dos ônibus elétricos”, o sistema Transcol, atualmente, conta com duas estações de carregamento de ônibus elétricos, localizadas nos Terminais de Laranjeiras e de Campo Grande, tendo a Semobi informado em resposta aos questionamentos da equipe de auditoria que **(a)** o *status* da aquisição, a forma de aquisição, o planejamento e a solução para a operação de recarga dos 50 novos ônibus elétricos a serem adquiridos com recursos do BNDES/PAC, dependem diretamente da conclusão dos estudos que estão sendo diligentemente conduzidos pela GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH), fruto de um Memorando de Entendimentos celebrado entre a GIZ e o Estado do Espírito Santo, por intermédio da Semobi, no âmbito do projeto "Acoplamento de Setores e Economia Verde - ACLOPARE", visando aprofundar a análise de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a expansão da frota elétrica, incluindo aspectos cruciais como a infraestrutura de recarga, a alocação de custos e o cronograma de implementação, **(b)** o dimensionamento do número de novas estações de recarga ainda não foi realizado, **(c)** não há a memória de cálculo da definição da quantidade de novas estações, em virtude da ausência de conclusão dos estudos técnicos, **(d)** não há processo contendo as tratativas com a EDP sobre a viabilidade técnica da instalação das 20 novas estações de recarga, pois somente ocorreram reuniões entre as partes envolvidas, **(e)** tão logo esses estudos sejam finalizados e os resultados consolidados, o que se espera ocorrer em breve, as informações completas e precisas referentes a esses itens serão prontamente encaminhadas a este Tribunal, garantindo a transparência e a atualização sobre o andamento deste importante projeto estratégico para a mobilidade sustentável do

estado, **(f)** a Semobi trouxe a Peça Complementar 33667/2025 (evento 116), desenvolvida no âmbito do projeto Acoflare, em que consta um dimensionamento com 16 estações de recarga, sendo três no Terminal de Jardim América, quatro no Terminal de Itaparica, três no Terminal de Laranjeiras, três no Terminal de Campo Grande e três no Terminal de Carapina, mas sem memorial de cálculo nem metodologia para o número de 16 estações de recarga, cuja entrega está prevista para setembro de 2025, **(g)** no âmbito do Processo E-Docs 2024-1RQ53, foi realizada a licitação para aquisição e instalação das duas estações de recarga instaladas no Terminal de Laranjeiras e no Terminal de Campo Grande, com recursos da Semobi, não constando do referido processo a justificativa para a escolha desta quantidade e destes terminais e apresentado o ETP (de 14/3/2024) a necessidade de capacitação prévia à contratação de servidores ou de empregados para fiscalização e gestão contratual, de solicitação de aumento da demanda junto à distribuidora de energia, de disponibilidade de pacote de dados de *internet* para comunicação dos carregadores, de responsabilidade do contratante e de diálogo com a Ceturb, com vistas à correta execução contratual, pois, após a execução do contrato, a mesma deverá assumir a operação e a manutenção do sistema de carregamento, em estrita consonância com os manuais fornecidos pela fabricante e com as normas técnicas cabíveis, **(h)** é possível constatar que as tratativas para instalação dos dois carregadores elétricos nos Terminais de Laranjeiras e Campo Grande estavam em andamento desde junho de 2023, tendo a primeira carga do carregador de Laranjeiras ocorrido em 29/1/2025 e a do carregador de Campo Grande, em 8/4/2025, como informado pela Ceturb, transcorrendo portanto, um período de 18 meses entre o *e-mail* do Subsecretário de Estado de Mobilidade Urbana ao GVBus e a primeira utilização do carregador localizado no Terminal de Laranjeiras, **(i)** a gestão do contrato de aquisição e instalação das estações de recarga dos ônibus elétricos (Anexo 4591/2025 – evento 29) foi realizada no âmbito do Processo E-Docs 2024-MF349, sendo a ordem datada de 17/7/2024, com solicitação de prorrogação do prazo de conclusão dos serviços pela contratada (Nansen) de 29/10/2024 para 20/11/2024, em virtude de prazo para aumento de demanda, vistoria e ligação por parte da EDP, que somente ocorreria em 30/11/2024 e atraso na entrega dos carregadores, **(j)** em 12/12/2024, a Nansen informou que a instalação dos carregadores seria concluída em 13/12/2024, **(k)** conforme informações da Ceturb, a solicitação para ligação do carregador no Terminal

de Laranjeiras foi realizada em 9/8/2024 e, em 29/8/2024, para o Terminal de Campo Grande, tendo a Nansen concluído a instalação dos carregadores em dezembro de 2024 e a EDP concluído a ligação deles à rede elétrica apenas em março de 2025, **(k)** é possível concluir que a tramitação de processos para contratação dos projetos, contratação da aquisição e instalação e ligação das estações junto à EDP demanda um considerável período, de forma que tais atividades devem ser iniciadas com a maior brevidade possível a fim de evitar a ociosidade de veículos elétricos por falta de estações de carregamento, considerando inclusive a condição específica do BNDES, na aprovação da operação de crédito, de comprovar, em até 180 dias após o prazo de utilização dos recursos, a implantação da infraestrutura mínima necessária à operação dos ônibus elétricos, sugerindo-se à Semobi que, antes de proceder à inclusão de ônibus elétricos no Transcol, defina os locais de instalação das estações de recarga, suas quantidades e especificações, realizando tratativas formais com a EDP sobre a disponibilidade de carga nos locais pretendidos e a viabilidade técnica de suas instalações, independentemente de quem seja a responsabilidade pela aquisição destas estações de recarga, **(l)** sobre este último ponto, merece ser mencionada uma das dificuldades enfrentadas pelo Município de São Paulo na eletrificação de sua frota, que é a indisponibilidade de carga elétrica em alguns dos locais que devem receber estações de recarga dos ônibus elétricos, ressaltando a necessidade de ações prévias da Semobi a fim de evitar problemas semelhantes; **(XI)** sob o aspecto do “Pessoal de operação e de manutenção dos ônibus elétricos”, observa-se que ainda não há, por parte da Semobi, planejamento de treinamento da mão-de-obra para operação e manutenção dos novos ônibus a serem incluídos no Transcol, sugerindo-se que a Semobi elabore plano de ação/cronograma para treinamento de mão de obra e operação e de manutenção dos novos ônibus elétricos do Transcol, devendo realizar o treinamento antes de qualquer despesa que tenha por objetivo a inclusão dos novos veículos elétricos; **(XII)** são causas do achado a governança frágil, a ausência de planejamento estratégico, tático e operacional, deficiência de controle e a imprudência e efeitos potenciais o descumprimento do princípio da legalidade e o desperdício de recursos públicos; **(XIII)** em razão das alegações da Semobi e da Ceturb de que estudos ainda estão em andamento para definição do modelo de aquisição dos ônibus e em função da não concretização da captação e da realização do investimento de R\$ 150.000.000,00 em eletrificação da

frota do Transcol, entende-se não ser caso de exame da matriz de responsabilização, mas o achado e as propostas de deliberação devem ser mantidos porque nem a Semobi nem a Ceturb apresentaram argumentos contrários ao mérito do Achado e a Semobi não manifestou explicitamente que realizará o saneamento do apresentado no Achado de forma condizente com as deliberações propostas e submetidas, não se sabendo como se dará a estruturação final do projeto de investimento, de forma que as não conformidades já apontadas devem ser sanadas antes de sua materialização;

(XIV) caso mantidos os apontamentos do achado, **(a)** seja expedida determinação ao Governo do Estado do Espírito Santo para que **(a.1)** tendo em vista a vedação constante nas LDO 2025 e 2026, se abstenha de realizar qualquer repasse para inclusão de ônibus elétricos no Transcol antes de ter sancionada lei alterando as LDO 2025 e 2026 a fim de permitir tal despesa, caso seja de seu interesse realizar este investimento, conforme fundamentação deste achado, **(a.2)** caso seja de seu interesse manter o investimento em inclusão de ônibus elétricos para o Transcol, se abstenha de realizar tais investimentos antes de incluir na Lei Orçamentária Anual, de 2025 ou de 2026, se o investimento for realizado apenas neste último ano, crédito orçamentário específico para o projeto de inclusão, sendo vedada a utilização da ação orçamentária 128 – subsídio ao transporte público, constante do programa 859 – mobilidade urbana, do orçamento destinado à Semobi, cuja finalidade é o subsídio tarifário para cobertura de déficit operacional, vedada também as demais ações orçamentárias que compõem o programa 859 - mobilidade urbana do orçamento destinado à Semobi, **(b)** seja expedida determinação à Semobi para que **(b.1)** se abstenha de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol antes de definir os locais de instalação das estações de recarga, suas quantidades e especificações, realizando tratativas formais com a EDP sobre a disponibilidade de carga nos locais pretendidos e a viabilidade técnica de suas instalações, **(b.2)** se abstenha de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol antes de elaborar plano de ação/cronograma para treinamento de mão de obra e operação e de manutenção dos novos ônibus elétricos do Transcol e de efetivamente realizar o treinamento, **(b.3)** se abstenha de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol antes de editar regulamento com as diretrizes mínimas contidas na fundamentação do achado; **(XV)** sejam expedidas notificações à Semobi, à Ceturb e ao Governo do Estado do Espírito Santo, nos termos do artigo 207, II, do RITCEES,

para que, querendo, no prazo estipulado, se manifestem, apresentando, individual ou conjuntamente, justificativas e documentos que entenderem necessários, em razão do achado de fiscalização apontado

3.5.4 As respostas dos notificados

A Ceturb-ES apresentou esclarecimentos, no evento 139, alegando em síntese que: **(I)** a ação relativa a este item se insere no âmbito de competências do Poder Concedente, representado pela Semobi.

A Semobi apresentou seus esclarecimentos, no evento 149, alegando em síntese que: **(I)** os apontamentos constantes deste achado, respeitadas as atribuições de controle externo, incorrem na antecipação do planejamento ainda em desenvolvimento pela Semobi, tratando-se de uma política pública em estudo preliminar, cuja formatação institucional, definição de metas, etapas de execução, impactos contratuais e previsão orçamentária dependem, necessariamente, da conclusão dos estudos técnicos atualmente em curso, seja aqueles conduzidos pela Fipe, ou aqueles em desenvolvimento pela GIZ, que se complementam; **(II)** a formalização de plano de ação, com cronograma, previsão na LDO e detalhamento orçamentário, somente poderá ser realizada após a consolidação desses subsídios, sob pena de violação ao princípio da eficiência e à racionalidade administrativa, não refletindo, os apontamentos do relatório de auditoria, omissão administrativa, eis que antecipam conclusões sobre fases que ainda estão em maturação técnica, precedidas de estudos especializados indispensáveis à tomada de decisão fundamentada e responsável no âmbito da política pública de mobilidade; **(III)** por se tratarem de hipóteses ainda não concretizadas, requer-se o afastamento do achado.

A Decisão Monocrática 906/2025-9 (evento 126), de 17/10/2025, não determinou a citação do Estado do Espírito Santo.

3.5.5 Análise

O RA 15/1205-3 aponta em síntese a necessidade de regulamentação e de planejamento da política de inclusão de ônibus elétricos no Transcol, como, por exemplo, a criação de procedimento para aquisição e início da operação dos veículos elétricos, valor unitário a ser desembolsado pelo Governo do Estado, quantidade e

localização das estações de recarga e capacitação da mão de obra de operação dos veículos e das estações de recarga, citando como boa prática as normas do Município de São Paulo em objeto semelhante ao que o Estado do ES pretende implementar.

Mais uma vez, a Semobi e a Certurb não se manifestaram sobre o mérito dos apontamentos, limitando-se a alegar que não existe a regulamentação sobre os procedimentos de aquisição, operação e manutenção dos ônibus elétricos e estações de recarga porque estudos com essa finalidade estão em andamento e ainda carecem de conclusão pela Fipe e pela Giz.

As propostas de determinações feitas no RA 15/2025-3 são as seguintes:

2.5.3 Situação encontrada

[...]

i) Regulamentação da política de inclusão de ônibus elétricos no Transcol

[...]

Sugere-se que também seja determinado à Semobi, antes de realizar qualquer despesa para inclusão de ônibus elétricos no Transcol, que edite regulamento e/ou Termo Aditivo aos contratos de concessão com as seguintes diretrizes mínimas:

- Previsão de que os custos de depreciação e amortização da parcela vinculada ao repasse estatal não comporão a base tarifária dos consórcios operadores do Transcol;
- Previsão de não consideração da parcela dos investimentos custeados com recursos estatais para fins de cálculo da remuneração contratual dos consórcios, nos termos do art. 35 do Decreto 62.147/2023 do Município de São Paulo;
- Previsão de necessidade de pareceres da Secretaria de Planejamento e/ou da Secretaria da Fazenda que demonstrem a vantajosidade, em termos econômicos, considerando todo o período da concessão, da realização do repasse estatal, em comparação à alternativa de realização do investimento exclusivamente com capital próprio dos operadores, nos mesmos termos do art. 35 do Decreto 62.147/2023 do Município de São Paulo;
- Caso se opte pelo modelo de subvenção/transferência de capital aos consórcios, autorização expressa do Poder Concedente para inclusão de novos ônibus elétricos, após análise de adequação, ao Transcol, do modelo de veículo a ser adquirido, nos moldes da Portaria Conjunta SMT.SETRAM/SEF 2/2023;
- Caso se opte pelo modelo de subvenção/transferência de capital aos consórcios, previsão de que o valor a ser subvencionado não poderá ser superior à diferença entre os preços de referência do ônibus elétrico e do ônibus a diesel, conforme valores calculados e divulgados periodicamente pela Semobi conforme a categoria de cada veículo constante do Anexo II.3 do Edital 2/2014;
- Caso se opte pelo modelo de subvenção/transferência de capital aos consórcios, previsão de transferência da parcela estatal diretamente ao

fornecedor do veículo, sendo vedada a transferência do recurso para os consórcios, tal como previsto nas condições específicas da operação de crédito junto ao BNDES e na Portaria Conjunta SMT.SETRAM/SEF 2/2023;

- Caso se opte pelo modelo de licitação pública e posterior repasse dos veículos aos consórcios operadores, previsão do valor a ser ressarcido, pelos consórcios, ao Governo do Estado, relativo ao valor que estes deixaram de despende em investimento na frota;

- Previsão de que o repasse estatal não se incorporará, de nenhuma forma, ao patrimônio dos consórcios, nos termos do art. 21 da Lei 4.320/1964;

- Previsão de que o valor relativo ao repasse estatal integrará, exclusivamente, o patrimônio do Poder Concedente;

- Previsão de que o valor relativo ao repasse estatal não será indenizável à Concessionária quando de eventual extinção antecipada da concessão;

- Previsão de que os veículos adquiridos com repasse estatal deverão permanecer no sistema Transcol, e o desatendimento desta condição implicará o ressarcimento, ao Poder Concedente, do repasse estatal, sem prejuízo de demais penalidades aplicáveis;

- Previsão de ressarcimento, em montante financeiro, dos consórcios à Semobi dos valores não depreciados ou amortizados da parcela relativa ao repasse estatal, em caso de extinção da concessão, ou do valor residual do ônibus elétrico também da parcela relativa ao repasse, quando estes chegarem ao fim de sua vida útil ;

- Previsão de que o repasse estatal será registrado, pelo Poder Concedente, em item patrimonial específico, com vistas a atender o art. 21 da Lei 4.320/1964;

- Previsão de fiscalização por parte da Ceturb (ou de quem venha eventualmente a receber a incumbência de fiscalização do Transcol) das rotinas de manutenção e operação dos veículos elétricos adquiridos com recursos públicos, com vistas a evitar sua degradação prematura;

- Previsão de revisão contratual relativa aos custos que serão desembolsados, a menor, pelos consórcios operadores, de operação e manutenção, visando à modicidade tarifária;

- Previsão de que a reciclagem ou descarte de baterias ao fim de sua vida útil deve seguir todos os requisitos previstos nas legislações nacional, estadual e municipais aplicáveis, observadas também as diretrizes estratégicas e as políticas estabelecidas pelas entidades financiadoras, nos moldes da Portaria Conjunta SMT.SETRAM/SEF 2/2023.

[...]

2.5.9 Proposta de encaminhamento

[...]

2.5.9.1 (...)

Sugere-se a esta Corte de Contas que, caso mantidos os apontamentos deste achado, seja expedida determinação ao Governo do Estado do Espírito Santo para que, tendo em vista a vedação constante nas LDO 2025 e 2026, se abstenha de realizar qualquer repasse para inclusão de ônibus elétricos no Transcol antes de ter sancionado Lei alterando as LDO 2025 e 2026 a fim de permitir tal despesa, caso seja de seu interesse realizar este investimento, conforme fundamentação deste achado.

[...]

2.5.9.2 (...)

Sugere-se a esta Corte de Contas que, caso mantidos os apontamentos

deste achado, seja expedida determinação ao Governo do Estado do Espírito Santo para que, caso seja de seu interesse manter o investimento em inclusão de ônibus elétricos para o Transcol, se abstenha de realizar os investimentos antes de incluir na Lei Orçamentária Anual, de 2025 ou de 2026, se o investimento for realizado apenas neste último ano, crédito orçamentário específico para o projeto de inclusão, sendo vedada a utilização da ação orçamentária 128 – subsídio ao transporte público, constante do programa 859 – mobilidade urbana, do orçamento destinado à Semobi, que se destina ao subsídio tarifário para cobertura de déficit operacional, vedada também as demais ações orçamentárias que compõem o programa 859 - mobilidade urbana do orçamento destinado à Semobi.

[...]

2.5.9.3 (...)

Sugere-se a esta Corte de Contas que, caso mantidos os apontamentos deste achado, seja expedida determinação à Semobi para que se abstenha de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol antes de definir os locais de instalação das estações de recarga, suas quantidades e especificações, realizando tratativas formais com a EDP sobre a disponibilidade de carga nos locais pretendidos e a viabilidade técnica de suas instalações.

[...]

2.5.9.4 (...)

Sugere-se a esta Corte de Contas que, caso mantidos os apontamentos deste achado, seja expedida determinação à Semobi para que se abstenha de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol antes de elaborar plano de ação/cronograma para treinamento de mão de obra e operação e de manutenção dos novos ônibus elétricos do Transcol e de efetivamente realizar o treinamento.

[...]

2.5.9.5 (...)

Sugere-se a esta Corte de Contas que, caso mantidos os apontamentos deste achado, seja expedida determinação à Semobi para que se abstenha de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol antes de editar regulamento com as diretrizes mínimas contidas na fundamentação do achado.

Entende-se que os apontamentos e as propostas de determinações feitas no achado são pertinentes e necessárias no âmbito da política pública de eletrificação da frota do Transcol com investimentos do Estado e, por esse motivo, devem ser mantidas, pois são indispensáveis à governança dos contratos de concessão, no que se refere à implantação, operação e manutenção dos ônibus elétricos e estações de recarga.

Não obstante isto, foram feitas as seguintes alterações nas propostas originais do RA 15/2025-3 com o objetivo de evitar eventuais dificuldades em sua implementação pelo gestor público, suprimindo-se as determinações específicas sobre consideração dos investimentos estatais e seu registro contábil e as determinações específicas sobre regras orçamentárias e financeiras, por determinação mais abrangente, de modo a

permitir uma maior flexibilidade na tomada de decisão pelo gestor, respeitadas as normas contábeis, orçamentárias e financeiras aplicáveis ao caso.

Quanto à expedição da determinação ao Governo do Estado do Espírito Santo, entende-se que, apesar da ausência de sua notificação, não há prejuízo ao contraditório, uma vez que a política pública em análise está a cargo da Semobi (em razão da desconcentração administrativa), que foi notificada e teve a oportunidade de se manifestar sobre o achado e suas propostas de encaminhamento.

Diante do exposto, sugere-se a **manutenção do achado** e a **expedição de determinação (I)** ao Governo do Estado do Espírito Santo a fim de **(a)** incluir na LDO previsão para realizar o repasse para inclusão de ônibus elétricos no Transcol, caso resolva implementar tal política, tendo em vista a vedação expressa constante nas LDO 2025 e 2026 e **(b)** incluir crédito orçamentário específico para o projeto de inclusão dos ônibus elétricos no Sistema Transcol, na Lei Orçamentária Anual de 2026; **(II)** à Semobi, a fim de: **(a)** editar regulamento ou aditivo aos contratos do Transcol à respeito da implantação, operação e manutenção dos ônibus elétricos e estações de recarga, contendo no mínimo as seguintes obrigações **(a.1)** previsão de necessidade de pareceres da Secretaria de Planejamento e/ou da Secretaria da Fazenda que demonstrem a vantajosidade, em termos econômicos, considerando todo o período da concessão, da realização do repasse estatal, em comparação à alternativa de realização do investimento exclusivamente com capital próprio dos operadores, **(a.2)** autorização expressa do Poder Concedente para inclusão de novos ônibus elétricos, após análise de adequação, ao Transcol, do preço do modelo de veículo a ser adquirido, caso o Estado adote o modelo de subvenção/transferência de capital aos consórcios, **(a.3)** previsão de que o valor a ser subvencionado não poderá ser superior à diferença entre os preços de referência do ônibus elétrico e do ônibus a diesel, de acordo com os valores calculados e divulgados periodicamente pela Semobi, conforme a categoria de cada veículo, constante do Anexo II.3 do Edital 2/2014, caso o Estado adote o modelo de subvenção/transferência de capital aos consórcios, **(a.4)** previsão de transferência da parcela estatal diretamente ao fornecedor do veículo, sendo vedada a transferência do recurso para os consórcios, caso o Estado adote o modelo de subvenção/transferência de capital aos consórcios, **(a.5)** previsão de fiscalização por parte da Ceturb (ou de quem venha eventualmente

a receber a incumbência de fiscalização do Transcol) das rotinas de manutenção e operação dos veículos elétricos adquiridos com recursos públicos, com vistas a evitar sua degradação prematura, **(a.6)** previsão de que a reciclagem ou descarte de baterias ao fim de sua vida útil deve seguir todos os requisitos previstos nas legislações nacional, estadual e municipais aplicáveis, observadas também as diretrizes estratégicas e as políticas estabelecidas pelas entidades financiadoras, **(a.7)** definição dos locais de instalação das estações de recarga, suas quantidades e especificações e realização das tratativas formais com a EDP sobre a disponibilidade de carga nos locais pretendidos e sobre a viabilidade técnica de suas instalações, antes de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol e **(a.8)** elaboração de plano de ação/cronograma para treinamento de mão de obra de operação e de manutenção dos novos ônibus elétricos e estações de recarga do Transcol e realização efetiva do treinamento dessa mão de obra, antes de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol, e **(a.9)** previsão de que os investimentos estatais e suas repercussões na execução dos contratos de concessão do Transcol sejam considerados no equilíbrio econômico-financeiro desses contratos, obedecendo as normas contábeis, orçamentárias e financeiras aplicáveis ao setor público.

3.6 A6(Q2) - Ausência de fundamentação da modelagem de inclusão dos ônibus elétricos no Transcol

3.6.1 Critérios

Constituição Federal, art. 37; Lei Federal 12.587/2012, art. 21 e art. 22; Lei Federal 14.133/2021, art. 5º, art. 11, parágrafo único, e art. 18; Guia ACB da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia.

3.6.2 Responsáveis

A equipe de auditoria não imputou responsabilidades pelo achado, limitando-se a propor a notificação da Semobi, da Ceturb e do Governo do Estado do Espírito Santo para se manifestarem sobre os apontamentos.

3.6.3 O Relatório de Auditoria

O Relatório de Auditoria 15/2025-3 (evento 10) apontou, em síntese que: **(I)** questionada pela equipe de auditoria sobre a modelagem para a aquisição dos 50 ônibus elétricos, a Semobi e a Ceturb informaram que os ônibus elétricos em operação foram adquiridos diretamente pelos consórcios concessionários do serviço, dentro do tramite contratual previsto para a aquisição de ônibus à combustão e que a modelagem para a aquisição dos 50 ônibus elétricos depende da conclusão dos estudos que estão realizados pela Giz em parceria com o Estado do Espírito Santo, não havendo, portanto, definição da modelagem que será adotada para inclusão dos novos ônibus elétricos no Transcol nem avaliação custo-benefício das alternativas; **(II)** por modelagem deve-se entender a forma pela qual os ônibus serão adquiridos, com qual ator arcando com os custos e de qual fonte, havendo, essencialmente, três formas para a inclusão de ônibus elétricos (ou com outra tecnologia) em contratos de concessão **(a)** subvenção/transferência de capital para os consórcios operadores, correspondendo à totalidade ou a parte dos custos, **(b)** licitação pelo ente público, com posterior cessão dos veículos aos consórcios operadores, **(c)** aquisição pelos consórcios operadores, com posterior reequilíbrio econômico-financeiro aos contratos; **(III)** cada metodologia possui prós e contras, que devem ser avaliados, em forma de avaliação custo-benefício (ACB), para que seja definida a mais adequada e que melhor atende ao interesse público no caso concreto; **(IV)** conforme Documento Inicial para Captação, enviado ao BNDES para aprovação da captação dos recursos, os consórcios operadores do Transcol serão responsáveis por financiar 1/3 do valor dos novos ônibus elétricos e o Estado do Espírito Santo subvencionará os restantes 2/3 do custo de cada veículo, sendo os consórcios responsáveis pela operação diária e pela manutenção dos ônibus elétricos; **(V)** este é o único indicativo da possível modelagem para inclusão dos ônibus elétricos no Transcol, depreendendo-se que a solicitação da operação de crédito junto ao BNDES e a sanção de lei autorizando esta operação, que o modelo de inclusão por meio de subvenção, foi definido antes da definição plena do modelo de inclusão que está sendo objeto de estudos através da parceria com a GIZ; **(VI)** de acordo com a metodologia de ACB, exposta no Achado 4 do Relatório de Auditoria, há necessidade de a modelagem a ser utilizada ser adequadamente fundamentada, através de análise comparativa, analisando os custos diretos e indiretos de cada alternativa, riscos, pontos fortes, pontos fracos, fraquezas e oportunidades; **(VII)** as causas do achado foram governança frágil e ausência de

planejamento estratégico, tático e operacional e imprudência e os efeitos potenciais a ineficiência da política de descarbonização e desperdício de recursos públicos; **(VIII)** o achado e a proposta de deliberação devem ser mantidos da forma como submetidos, pois **(a)** nem a Semobi nem a Ceturb apresentaram argumentos contrários ao mérito do achado, não tendo a Semobi manifestado explicitamente que realizará o saneamento dos apontamentos de forma condizente com a deliberação proposta e submetida e **(b)** o projeto de eletrificação da frota do Transcol existe e está em fase de estruturação, sendo a proposta necessária para a regularidade do eventual investimento e para inibir a ocorrência de irregularidade ou ilegalidade iminente, nos termos do art. 4º, II, da Resolução TC 361/2022, que seria a realização do investimento sem análise custo-benefício das modelagens de inclusão dos ônibus elétricos no Transcol; **(IX)** caso mantidos os apontamentos do achado, seja expedida determinação à Semobi para que se abstenha de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol sem antes fundamentar adequadamente a metodologia a ser adotada para inclusão dos novos ônibus elétricos, por meio de estudos de avaliação custo-benefício (ACB) de cada uma das alternativas, considerando, dentre outros, a ótica da sociedade, o custo de oportunidade de cada alternativa, o cálculo de indicadores de viabilidade, os custos diretos e indiretos de cada alternativa, riscos, pontos fortes, pontos fracos, fraquezas e oportunidades, com vistas a produzir uma robusta fundamentação que respalde a decisão; **(X)** seja expedida notificação à Semobi, ao Governo do Estado do Espírito Santo e à Ceturb, nos termos do artigo 207, II, do RITCEES, para que, querendo, no prazo estipulado, se manifestem, apresentando, individual ou conjuntamente, justificativas e documentos que entenderem necessários, em razão do achado de fiscalização.

3.6.4 As respostas dos notificados

A Ceturb-ES apresentou esclarecimentos, no evento 139, alegando em síntese que a ação relacionada a este item está na alçada do Poder Concedente, representado pela Semobi, considerando que não existem ações a serem efetivadas por esta Companhia nos casos levantados.

A Semobi apresentou seus esclarecimentos, no evento 149, alegando em síntese que: **(I)** não houve deliberação administrativa para os pontos trazidos no presente achado, reafirmando-se que se trata de uma política pública em estudo preliminar, cuja

formatação institucional, definição de metas, etapas de execução, impactos contratuais e previsão orçamentária dependem, necessariamente, da conclusão dos estudos técnicos atualmente em curso, conduzidos pela Fipe e pela GIZ, que se complementam; **(III)** por se tratarem de hipóteses ainda não concretizadas, de igual forma requer-se o afastamento do achado.

A Decisão Monocrática 906/2025-9 (evento 126), de 17/10/2025, não determinou a citação do Estado do Espírito Santo.

3.6.5 Análise

O achado aponta a falta de análise de custo-benefício para escolha da modelagem a ser utilizada na eventual aquisição, com recursos estatais, dos ônibus elétricos para o Transcol.

Nesse ponto, é oportuno frisar que a Fipe em sua resposta (evento 145) ao achado 3.3 desta ITC foi bastante clara ao afirmar que, apesar dos investimentos para aquisição dos ônibus elétricos serem elevados, o menor custo de operação e manutenção desses ônibus compensa esses investimentos, sendo o capex+opex dos ônibus elétricos equivalente ao capex+opex dos ônibus à combustão, o que leva à possibilidade de o investimento ser feito exclusivamente pelas concessionárias, com sua recuperação na redução dos custos operacionais, salvo opção distinta do poder público, como se vê a seguir:

Ônibus Diesel do tipo Padron, de 13 metros, com ar-condicionado, custam em média R\$ 1.250.000,00, cada um. Veículos elétricos de 13 metros possuem preço aproximado de R\$ 3.300.000,00 por unidade, exigindo, ainda, cerca de 22% deste valor, para a infraestrutura de alimentação elétrica.

Todavia, o ônibus Padron Diesel gasta com combustível R\$ 3,76 por Km rodado, e o Elétrico R\$ 0,55 por Km. Além disso, o Elétrico tem custos inferiores em peças e lubrificantes. **Em recente licitação modelada pela Fipe, foi proposta remuneração por Km muito similar para as duas tecnologias, no caso de ônibus de 13 metros, sendo que no caso, todos os investimentos seriam feitos pelas empresas concessionárias.**

No caso de Vitória, a Fipe não chegou ainda no ponto do projeto, de analisar tecnologias com diferentes fontes energéticas para propulsão. Mas nada indica que as conclusões serão diferentes. O uso de ônibus elétricos requer investimentos mais elevados, mas as economias operacionais compensam, além dos inequívocos ganhos ambientais.

[...]

De toda forma, **no caso dos ônibus elétricos, o custo final a ser pago não é muito diferente daquele incorrido em ônibus Padron equivalentes.**

Resta a escolha se o Poder Concedente prefere pagar parte deste custo sob a forma de aquisições públicas (irá pagar prestações de financiamentos), ou sob a forma de remuneração contratual integral.

[...]

A expectativa é que, em qualquer cenário, a tecnologia elétrica se mantenha economicamente viável. (g.n.)

Como se vê na resposta da Fipe ao achado 3 desta ITC, os ônibus elétricos são viáveis economicamente em qualquer cenário, sendo seu capex+opex equivalente ao dos ônibus à combustão, o que torna possível sua implementação apenas com a remuneração contratual dos concessionários.

No caso do Transcol, no entanto, a tarifa técnica (tarifa de remuneração dos concessionários) é distinta da tarifa cobrada dos usuários, se assemelhando seus contratos de concessão aos contratos de concessão patrocinada, previstos na lei 11.079/2004, o que, por si só, já gera custos para o Estado, tornando o sistema não autossustentável apenas com a tarifa cobrada dos usuários.

Com isso reforça-se o que afirmou a Fipe em sua resposta ao achado, o Estado pode escolher custear parte ou toda a aquisição dos ônibus elétricos ou simplesmente deixar que esses custos sejam naturalmente incorporados na remuneração contratual dos concessionários, escolhendo por repassar esses custos aos usuários ou subsidiar a tarifa em prol de sua modicidade.

Importante destacar, também, que nem a Ceturb e nem a Semobi sequer adentraram no mérito dos apontamentos feitos pelo RA 15/2025-3 no presente achado, presumindo-se que estejam de acordo com a proposta de encaminhamento para a utilização do método de análise de custo-benefício previamente à escolha do modelo de eventual aquisição dos ônibus elétricos, em consonância com o disposto no art. 22, I da Lei 12.587/2012 (planejar os serviços de mobilidade urbana segundo os princípios e diretrizes Política Nacional de Mobilidade Urbana, especialmente **(a)** a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, **(b)** a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, **(c)** o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes e **(d)** a garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do

serviço), e com os arts. 11 e 18, § 1º, da Lei 14.133/2021 (assegurar o alinhamento das contratações ao planejamento estratégico e às leis orçamentárias e promover eficiência, efetividade e eficácia da contratação, analisando as alternativas possíveis e justificando técnica e economicamente a escolha do tipo de solução a contratar).

Diante do exposto, sugere-se a **manutenção do achado** e a **expedição de determinação à Semobi** para se abster de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol sem antes fundamentar adequadamente a metodologia/modelagem a ser adotada para inclusão dos novos ônibus elétricos, por meio de estudos de avaliação custo-benefício (ACB) de cada uma das alternativas, considerando, dentre outros, a ótica da sociedade, o custo de oportunidade de cada alternativa, o cálculo de indicadores de viabilidade, os custos diretos e indiretos de cada alternativa, riscos, pontos fortes, pontos fracos, fraquezas e oportunidades, de modo a produzir uma robusta fundamentação que respalde a decisão.

4 CONCLUSÃO

Com relação aos questionamentos levantados no Relatório de Auditoria 15/2025-3, do presente Processo TC 5819/2025-8, após análises realizadas, conclui-se pelos **afastamento do achado** “**3.1 A1(Q1)** - Alocação irregular de custos operacionais e investimentos para o Poder Concedente”, com expedição de determinações, e pela **manutenção dos achados** “**3.2 A2(Q1)** - Ausência de avaliação sobre os impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota com a utilização de veículos elétricos”, “**3.3 A3(Q1)** - Risco de desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão em função da realização de investimentos, pelo Poder Concedente, de encargo das concessionárias”, “**3.4 A4(Q2)** - Ausência de fundamentação da decisão de investimento em inclusão de ônibus elétrico no Transcol em detrimento de outras estratégias de descarbonização da frota”, “**3.5 A5(Q3)** - Deficiência de planejamento do projeto de inclusão de ônibus elétrico no Transcol” e “**3.6 A6(Q2)** - Ausência de fundamentação da modelagem de inclusão dos ônibus elétricos no Transcol”, com a expedição de determinações, de acordo com a fundamentação contida nos respectivos subitens desta ITC, conforme quadro a seguir:

ACHADO	MANTIDO	DETERMINAÇÃO	RECOMENDAÇÃO
--------	---------	--------------	--------------

3.1 A1(Q1) - Alocação irregular de custos operacionais e investimentos para o Poder Concedente	NÃO	SIM	NÃO
3.2 A2(Q1) - Ausência de avaliação sobre os impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota com a utilização de veículos elétricos	SIM	SIM	NÃO
3.3 A3(Q1) - Risco de desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão em função da realização de investimentos, pelo Poder Concedente, de encargo das concessionárias	SIM	SIM	NÃO
3.4 A4(Q2) - Ausência de fundamentação da decisão de investimento em inclusão de ônibus elétrico no Transcol em detrimento de outras estratégias de descarbonização da frota	SIM	SIM	NÃO
3.5 A5(Q3) - Deficiência de planejamento do projeto de inclusão de ônibus elétrico no Transcol	SIM	SIM	NÃO
3.6 A6(Q2) - Ausência de fundamentação da modelagem de inclusão dos ônibus elétricos no Transcol	SIM	SIM	NÃO

Quanto à responsabilização dos envolvidos nos achados, salienta-se que o RA 15/2025-3 não imputou responsabilidades pelos achados.

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 expectativa de controle, a correção de irregularidades e impropriedades, a prevenção de danos ao erário, não quantificados em razão de serem potenciais, e o fornecimento de subsídios para a atuação de outros entes/órgãos públicos.

Por fim, cumpre destacar que, em cumprimento ao disposto no artigo 313, inciso V, da Resolução TC 261/2013 (RITCEES), foram feitas pesquisas no sistema de jurisprudência (Mapjuris), nas Súmulas, nos Pareceres em Consulta e nos Prejulgados desta Corte de Contas.

5 PROPOSTAS DE ENCAMINHAMENTO

Por todo o exposto e com base nas análises realizadas no presente processo TC 5819/2025-8, nos termos do artigo 329, § 6º c/c o artigo 207, *caput*, inciso IV, do RITCEES², **propõe-se**:

5.1 a manutenção dos achados descritos nos subitens 3.2 a 3.6 desta ITC, que correspondem, respetivamente, aos achados descritos nos subitens 2.2 a 2.6 do Relatório de Auditoria 15/2025-3, conforme segue:

5.1.1 A2(Q1) - Ausência de avaliação sobre os impactos operacionais e econômicos causados pela renovação da frota com a utilização de veículos elétricos

Critérios: Constituição Federal, art. 37; Lei Federal 12.587/2012, art. 22; Lei Federal 8.987/1995, art. 9º, §4º, e art. 10; Contrato Semobi 8/2014, cláusulas 17.2 e 17.3; Contrato Semobi 9/2014, cláusulas 17.2 e 17.3; Contrato Semobi 183510101/2024, Termo de Referência; Lei Federal 14.133/2021, art. 5º, art. 104, III e IV, art. 115, art. 117 e art. 155, I e II.

5.1.2 A3(Q1) - Risco de desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão em função da realização de investimentos, pelo Poder Concedente, de encargo das concessionárias

Critérios: Constituição Federal, art. 37; Contrato Semobi 183510101 /2024, Termo de Referência; Contrato Semobi 8/2014,

² 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;

[...]

cláusulas 17.2 e 17.3; Contrato Semobi 9/2014, cláusulas 17.2 e 17.3; Lei Federal 12.587/2012, art. 22; Lei Federal 14.133/2021, art. 5º, art. 6º, XXIII, b, art. 104, III e IV, art. 115, art. 117, art. 155, I e II; Lei Federal 8.987/1995, art. 9º, §4º, art. 10.

5.1.3 A4(Q2) - Ausência de fundamentação da decisão de investimento em inclusão de ônibus elétrico no Transcol em detrimento de outras estratégias de descarbonização da frota

Critérios: Constituição Federal, art. 37; Guia ACB da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia; Plano de Descarbonização e Neutralização das Emissões de GEE do Espírito Santo; Constituição Estadual, art. 228; Lei Estadual 9.531/2010, art. 1º; Decreto Estadual 5.387-R/2023, art. 3º; Decreto Estadual 6.178-R/2025, art. 3º; Lei Complementar Federal 101/2000, art. 32, §1º; Lei Federal 12.527/2011, art. 3º.

5.1.4 A5(Q3) - Deficiência de planejamento do projeto de inclusão de ônibus elétrico no Transcol

Critérios: Regulamento do Município de São Paulo, Portaria 2/2023 Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito e Secretaria Municipal da Fazenda; Lei 12.190/2024, art. 41; Lei 12.485/2025, art. 41; Lei Federal 4.320/1964, art. 12, §6º, art. 21; Lei Complementar Estadual 433/2008, art. 3º, §1º, IV; Lei Federal 12.587/2012, art. 21 e art. 22; Lei Federal 14.133/2021, art. 5º, art. 11, § único, art. 12, art. 18.

5.1.5 A6(Q2) - Ausência de fundamentação da modelagem de inclusão dos ônibus elétricos no Transcol

Critérios: Constituição Federal, art. 37; Lei Federal 12.587/2012, art. 21 e art. 22; Lei Federal 14.133/2021, art. 5º, art. 11, parágrafo único, e art. 18; Guia ACB da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia.

5.2 Sugere-se, ainda, na forma do artigo 1º, incisos XVI e XXXVI, da Lei Complementar Estadual 621/2012 (LOTCEES) c/c os artigos 207, IV e V, 300, § 3º e 329, § 7º da Resolução TC 261/2013 (RITCEES)³:

5.2.1 a expedição de determinação à Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura (Semobi), na pessoa do Sr. Secretário, com a advertência de que o descumprimento injustificado poderá acarretar a imposição da multa prevista no art. 135, IV, da LOTCEES, a fim de:

5.2.1.1 (I) no prazo de 30 dias, instaurar processo administrativo com justificativas técnicas e jurídicas **(a)** sobre o período de avaliação da nova tecnologia de frota, **(b)** sobre a alteração do quantitativo inicial de 2 ônibus elétricos para 4 ônibus, **(c)** sobre a escolha das marcas, modelos e preços dos ônibus elétricos adquiridos frente a outras opções viáveis e **(d)** sobre a decisão do Estado de custear o consumo de energia elétrica do ônibus; **(II)** formalizar e publicar o aditivo relativo à alteração contratual unilateral para a aquisição de 4 ônibus elétricos pelas Concessionárias do Transcol e para custeio de energia elétrica pelo Poder Concedente e **(III)** considerar, no reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos do Transcol, em curso,

3 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;

V - recomendará ao responsável, ou a quem lhe haja sucedido, a adoção de providências, quando verificadas oportunidades de melhoria de desempenho, e arquivamento ou apensamento do processo às respectivas contas, sem prejuízo do monitoramento do cumprimento das recomendações;

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. (g.n.)

todos os aumentos/reduções de investimentos/custos experimentados pelas partes contratantes em razão da alteração contratual unilateral para a aquisição de 4 ônibus elétricos pelas Concessionárias e para a aquisição de 2 estações de recarga e custeio de energia elétrica pelo Poder Concedente, tudo conforme fundamentação contida no subitem 3.1 desta ITC;

5.2.1.2 exigir que a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), no âmbito do Contrato 2024.000018.35101.01, corrija o Produto F1.3, de modo a incluir as informações sobre cada tipo de veículo que compõe a frota (com menção expressa aos ônibus elétricos em operação), sobre quantidade de passageiros cada tipo de veículo transportou, sobre quantidade de quilômetros cada tipo de veículo percorreu e também sobre o consumo específico de cada tipo de veículo por quilômetro rodado (independentemente do valor dos combustíveis utilizados), sob pena de retenção de pagamentos futuros à contratada para compensar o pagamento indevido pelo Produto F1.3, conforme fundamentação contida no subitem 3.2 desta ITC;

5.2.1.3 no prazo de cinco dias, apresentar ao TCEES todos os produtos entregues pela Fipe no âmbito do Contrato Semobi 183510101/2024, contendo o escopo descrito no Termo de Referência, e suas respectivas avaliações técnicas/aprovações/reprovações realizadas pela Semobi e pela Ceturb, ou justificar, fundamentadamente, a impossibilidade, conforme fundamentação contida no subitem 3.3 desta ITC;

5.2.1.4 (I) justificar, tecnicamente, de maneira prévia e fundamentada, a realização de investimentos diretos pelo Estado do Espírito Santo na frota do Sistema Transcol, para redução de emissão de gases de efeito estufa, através de robustos estudos de avaliação custo-benefício de cada uma das alternativas, considerando **(a)** a utilização de gás natural, biometano, biodiesel, diesel verde, hidrogênio, eletricidade, veículos a diesel mais eficientes, **(b)** programas de incentivo à utilização do transporte coletivo, **(c)** a ótica da sociedade, por meio da realização de pesquisas, consultas e audiência públicas, **(d)** o custo de oportunidade de cada opção, **(e)** o ciclo

de vida de cada opção e seus impactos ambientais da produção à operação, **(f)** o cálculo de indicadores de viabilidade e **(g)** os custos diretos e indiretos de cada alternativa, riscos, pontos fortes, pontos fracos, fraquezas e oportunidades, de modo a produzir uma robusta fundamentação que respalde a decisão, e **(II)** no prazo de até 30 dias, autuar no E-Docs, em ordem cronológica, os atos, ações e estudos já desenvolvidos pela GIZ, devendo os demais atos, ações e estudos ser inseridos no E-Docs à medida que forem produzidos, em cumprimento aos princípios da publicidade e da transparência administrativa, tudo conforme fundamentação contida no subitem 3.4 desta ITC;

5.2.1.5. editar regulamento ou aditivo aos contratos do Transcol à respeito da implantação, operação e manutenção dos ônibus elétricos e estações de recarga, contendo no mínimo as seguintes obrigações **(I)** previsão de necessidade de pareceres da Secretaria de Planejamento e/ou da Secretaria da Fazenda que demonstrem a vantajosidade, em termos econômicos, considerando todo o período da concessão, da realização do repasse estatal, em comparação à alternativa de realização do investimento exclusivamente com capital próprio dos operadores, **(II)** autorização expressa do Poder Concedente para inclusão de novos ônibus elétricos, após análise de adequação, ao Transcol, do preço do modelo de veículo a ser adquirido, caso o Estado adote o modelo de subvenção/transferência de capital aos consórcios, **(III)** previsão de que o valor a ser subvencionado não poderá ser superior à diferença entre os preços de referência do ônibus elétrico e do ônibus a diesel, de acordo com os valores calculados e divulgados periodicamente pela Semobi, conforme a categoria de cada veículo, constante do Anexo II.3 do Edital 2/2014, caso o Estado adote o modelo de subvenção/transferência de capital aos consórcios, **(IV)** previsão de transferência da parcela estatal diretamente ao fornecedor do veículo, sendo vedada a transferência do recurso para os consórcios, caso o Estado adote o modelo de subvenção/transferência de capital aos consórcios, **(V)** previsão de fiscalização por parte da Ceturb (ou de quem venha eventualmente a receber a incumbência de fiscalização do Transcol) das rotinas de manutenção e operação dos veículos elétricos

adquiridos com recursos públicos, com vistas a evitar sua degradação prematura, **(VI)** previsão de que a reciclagem ou descarte de baterias ao fim de sua vida útil deve seguir todos os requisitos previstos nas legislações nacional, estadual e municipais aplicáveis, observadas também as diretrizes estratégicas e as políticas estabelecidas pelas entidades financiadoras, **(VII)** definição dos locais de instalação das estações de recarga, suas quantidades e especificações e realização das tratativas formais com a EDP sobre a disponibilidade de carga nos locais pretendidos e sobre a viabilidade técnica de suas instalações, antes de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol e **(VIII)** elaboração de plano de ação/cronograma para treinamento de mão de obra de operação e de manutenção dos novos ônibus elétricos e estações de recarga do Transcol e realização efetiva do treinamento dessa mão de obra, antes de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol, e **(IX)** previsão de que os investimentos estatais e suas repercussões na execução dos contratos de concessão do Transcol sejam considerados no equilíbrio econômico-financeiro desses contratos, obedecendo as normas contábeis, orçamentárias e financeiras aplicáveis ao setor público, tudo conforme fundamentação contida no subitem 3.5 desta ITC; e

5.2.1.6. se abster de realizar investimentos na eletrificação da frota do Transcol sem antes fundamentar adequadamente a metodologia/modelagem a ser adotada para inclusão dos novos ônibus elétricos, por meio de estudos de avaliação custo-benefício (ACB) de cada uma das alternativas, considerando, dentre outros, a ótica da sociedade, o custo de oportunidade de cada alternativa, o cálculo de indicadores de viabilidade, os custos diretos e indiretos de cada alternativa, riscos, pontos fortes, pontos fracos, fraquezas e oportunidades, de modo a produzir uma robusta fundamentação que respalde a decisão, conforme fundamentação contida no subitem 3.6 desta ITC.

5.2.2 a expedição de determinação ao Governo do Estado do Espírito Santo, na pessoa do Sr. Governador, com a advertência de que o

descumprimento injustificado poderá acarretar a imposição da multa prevista no art. 135, IV, da LOTCEES, a fim de:

5.2.2.1 (I) incluir na LDO previsão para realizar o repasse para inclusão de ônibus elétricos no Transcol, caso resolva implementar tal política, tendo em vista a vedação expressa constante nas LDO 2025 e 2026 e **(II)** incluir crédito orçamentário específico para o projeto de inclusão dos ônibus elétricos no Sistema Transcol na Lei Orçamentária Anual de 2026, tudo conforme fundamentação contida no subitem 3.5 desta ITC.

5.3 Sugere-se, ainda, que seja dada ciência ao Governo do Estado do Espírito, na pessoa do Sr. Governador, à Procuradoria-Geral do Estado, na pessoa do Sr. Procurador-Geral do Estado, à Controladoria-Geral do Estado, na pessoa do Sr. Controlador-Geral e à Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura (Semobi), na pessoa do Sr. Secretário, do teor da decisão final a ser proferida.

5.4 Informa-se que que **não há** pedidos de sustentação por parte dos notificados.

(assinado digitalmente)

DILMAR GARCIA MACEDO

Auditor de Controle Externo

Matrícula T-203.596

Supervisão:

(assinado digitalmente)

Henrique Rodrigues Fassbender de Rezende

Auditor de Controle Externo

Matrícula T-203.681