

## VOTO

**A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (Relatora):**

1. A presente ação direta de inconstitucionalidade tem como objeto o Decreto n. 65.574/2021 do Estado de São Paulo, pelo qual autorizada a prorrogação antecipada da concessão do serviço de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e trólebus no Corredor Metropolitano São Mateus – Jabaquara, e o Decreto n. 65.575/2021, no qual aprovado o Regulamento da prorrogação da concessão. Tem-se nos atos impugnados:

Decreto n. 65.574, de 18 de março de 2021

*“Artigo 1º - Fica autorizada a prorrogação antecipada da concessão do serviço de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e trólebus no Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara, que passa a incorporar, na condição de novos investimentos da concessão, a implantação, manutenção e exploração do Sistema BRT-ABC ( Bus Rapid Transit ) e do Sistema Remanescente, composto pelas linhas intermunicipais alimentadoras e complementares da área de operação, nos termos da Lei estadual nº 16.933, de 24 de janeiro de 2019.*

*§ 1º - Denomina-se Sistema BRT-ABC para efeito deste decreto, o conjunto de medidas operacionais, frota e implantação de infraestrutura para o modal Bus Rapid Transit - BRT , compreendendo os Municípios de São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul.*

*§ 2º - Denomina-se Sistema Remanescente, para efeito deste decreto, os serviços correspondentes as funções de operação de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e demais veículos de baixa e média capacidade de todo o sistema regular (comum, seletivo e especial), sobre pneus, atuais e que vierem a ser implementados na região compreendida entre os Municípios de Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e São Paulo.*

*Artigo 2º - A prorrogação mencionada no artigo 1º deste decreto observará as seguintes diretrizes:*

*I - adaptação à Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2013;*

*II - reserva ao Poder Concedente, como poder regulatório, da competência de determinar à Concessionária a obrigatoria adesão ao atual Sistema de Arrecadação e Bilhetagem ou a eventuais novos sistemas, respeitado, nesta última hipótese, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;*

III - previsão no modelo econômico-financeiro das despesas com o Sistema de Arrecadação e Bilhetagem, em percentual da receita tarifária, sendo cabível reequilíbrio econômico-financeiro, em favor da Concessionária ou do Poder Concedente, caso tal despesa revele-se, a cada ano, respectivamente, maior ou menor do que o patamar estipulado;

IV - compartilhamento de receitas acessórias entre o Poder Concedente e a Concessionária;

V - possibilidade de subcontratação dos serviços de operação do transporte de passageiros no Sistema BRT ABC, no Sistema Existente e no Sistema Remanescente, desde que adotada disciplina contratual para assegurar que a subcontratação observe ao interesse público;

VI - adoção de indicadores de desempenho que incentivem a Concessionária a prestar o serviço adequado, definindo-se o percentual de dedução da receita de remuneração;

VII - adoção de regramento contratual sobre a proteção de dados pessoais dos passageiros, assegurando o respeito à Lei Geral de Proteção de Dados (Lei federal nº 13.709/18);

VIII - adoção de mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro sem vinculação ao previsto no Plano de Negócios da Concessionária, em regra pela metodologia do fluxo de caixa marginal;

IX - adoção de Programa de Conformidade e Integridade ( Compliance );

X - dever da Concessionária se constituir em SPE (Sociedade de Propósito Específico), como condição à assinatura do termo aditivo de prorrogação antecipada;

XI - alocação do risco de demanda integralmente à Concessionária, ressalvados os impactos decorrentes de eventos de risco do Poder Concedente;

XII - reajuste da tarifa de remuneração que preveja Fórmula Paramétrica adequada à realidade do projeto, sem previsão de repasse integral, no reajuste tarifário, da integralidade da variação com custo da mão de obra dos empregados da Concessionária, de modo a preservar os incentivos à adequada negociação;

XIII - inclusão de sistemática de aplicação de penalidades que reflita as características do projeto, e que incentive ao cumprimento das obrigações contratuais;

XIV - responsabilidade da Concessionária pelas desapropriações necessárias à implantação integral do projeto, sendo alocado ao parceiro privado o risco de variação dos custos previstos e do prazo para efetivação de tais providências;

XV - responsabilidade da Concessionária pelos riscos ambientais relacionados às obras previstas no projeto;

XVI - o prazo da prorrogação da concessão será de 25 (vinte e cinco) anos, contados da assinatura do Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão.

Artigo 3º - Fica delegada à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo - EMTU/SP a competência para detalhar em instrumento jurídico próprio as diretrizes específicas da prorrogação a que se refere este Decreto, bem como para assinar o respectivo termo aditivo.

Artigo 4º - A EMTU/SP atuará como representante do Poder Concedente junto à Concessionária.

Artigo 5º - Ficam revogados os Decretos 59.271 e 59.272, ambos de 7 de junho de 2013.

Artigo 6º - Fica extinta a Área 5, que passa a integrar o escopo da prorrogação de que trata este decreto.

Artigo 7º - As atuais permissões a título precário concedidas às empresas Auto Viação ABC. LTDA., Auto Viação Triângulo LTDA., Empresa Auto Ônibus Santo André LTDA. - E.A.O.S.A., Empresa Expresso São Bernardo do Campo LTDA., Empresa Urbana Santo André LTDA., Mobibrasil Transporte Diadema LTDA., Empresa de Transporte Publix LTDA., Rigras Transportes Coletivos e Turismo LTDA., Trans Bus Transportes Coletivos LTDA., Transportes Coletivos Parque das Nações LTDA., Tucuruvi Transportes e Turismo LTDA., Viação Imigrantes LTDA., Viação Ribeirão Pires LTDA., Viação São Camilo LTDA., Viação Riacho Grande LTDA., e VIPE - Viação Padre Eustáquio LTDA., extinguir-se-ão automaticamente em até 360 (trezentos e sessenta) dias a contar da data da celebração do termo aditivo de prorrogação antecipada, com a assunção das atividades pelo novo prestador.

Artigo 8º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário”.

Decreto n. 65.575, de 18 de março de 2021

Artigo 1º - Fica aprovado o Regulamento da Prorrogação Antecipada da Concessão dos serviços públicos de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e trólebus, no âmbito do Contrato de Concessão EMTU/SP nº 020/1997, realizada com base na Lei Estadual nº 16.933, de 24 de janeiro de 2019, compreendendo o corredor metropolitano de ônibus e trólebus São Mateus/Jabaquara, o Sistema BRT-ABC (Bus Rapid Transit) e o Sistema Remanescente, definidos no Decreto que autorizou a prorrogação antecipada do Contrato de Concessão EMTU/SP nº 020/1997, anexo ao presente decreto.

Artigo 2º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir da celebração do respectivo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão EMTU/SP nº 020/1997,

ficando revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto nº 59.272, de 7 de junho de 2013. Palácio dos Bandeirantes, 18 de março de 2021.

## CAPÍTULO I

### Do Objetivo

Artigo 1º - Este Regulamento tem por objetivo disciplinar a Prorrogação Antecipada da Concessão do serviço de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e trólebus compreendendo:

I - O Sistema Existente: integrado pelo corredor metropolitano de ônibus e trólebus São Mateus/Jabaquara, conforme autorizado pelo Decreto nº 40.606, de 29 de dezembro de 1995 e a Linha Diadema /Brooklin;

II - O Sistema Remanescente: os serviços correspondentes as funções de operação de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e demais veículos de baixa e média capacidade de todo o sistema regular (comum, seletivo e especial), sobre pneus, atuais e que vierem a ser implementados na região compreendida entre os Municípios de Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e São Paulo.

III - O Sistema BRT ABC: o conjunto de medidas operacionais, frota e implantação de infraestrutura para o modal Bus Rapid Transit - BRT, compreendendo os Municípios de São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul.

Parágrafo único - Os Sistemas estão inseridos na Área de Operação dos serviços objeto da concessão, que compreende os municípios de Diadema, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo, Santo André, São Paulo, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, todos integrantes da Região Metropolitana de São Paulo - RMSP.

Artigo 2º - O Sistema Existente do corredor metropolitano São Mateus/Jabaquara constitui-se por:

I - Sistema Viário com 33km, sendo 30km de via segregada e 3km de via compartilhada percorrendo os Municípios de São Paulo, Diadema, Santo André, Mauá e São Bernardo do Campo, compreendendo também o ramal de ligação do Terminal de São Bernardo do Campo ao Terminal de Ferrazópolis;

II - Nove Terminais de Integração assim distribuídos: a) Jabaquara; b) Diadema; c) Piraporinha; d) São Bernardo do Campo; e) Ferrazópolis; f) Santo André Oeste; g) Santo André Leste; h) Sonia Maria; i) São Mateus;

III - Sistema Viário com aproximadamente 12 km de extensão, constituindo um ramal de interligação do Terminal Diadema ao Terminal Brooklin;

IV - Equipamentos: trólebus existentes, veículos auxiliares, maquinário e ferramentas, todos não reversíveis ao final da concessão;

*V - Infraestrutura constituída por pontos de parada e seus abrigos distribuídos ao longo do corredor, grades, passarelas áreas de estocagem e de fuga, jardins, sistemas de sinalização, captação e escoamento de águas pluviais, bem como edifícios de apoio localizados na Rua Joaquim Casemiro, 290, Bairro Planalto, São Bernardo do Campo SP, incluindo oficinas, garagens, pátios de estacionamento e os equipamentos neles existentes.*

*Artigo 3º - O Sistema Remanescente integra as linhas alimentadoras e complementares inseridas na área de Operação dos serviços objeto da concessão, definidas pelos procedimentos operacionais e gerenciais especificadas no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão.*

*Artigo 4º - O Sistema BRT ABC, que se integrará ao sistema metroferroviário da Região Metropolitana de São Paulo - RMSP, compreende um corredor com cerca de 17,3 km de extensão no trecho Terminal Sacomã-Terminal São Bernardo do Campo, abrangendo 20 paradas, sendo estas Rua do Grito, Albino de Moraes, Alcatís, Almirante Delamare, Goiás, CEU Meninos, Cerâmica, Estrada das Lágrimas, Jd. São Caetano, Vila Império, Instituto Mauá, Rudge Ramos, Afonsina, Fundação do ABC, Vila Vivaldi, Winston Churchill, Senador Vergueiro, Abrahão Ribeiro, Aldino Pinotti e Metrópole, contemplando 3 (três) terminais, sendo Terminal Sacomã, Terminal Tamanduateí e Terminal São Bernardo do Campo.*

## *CAPÍTULO II*

### *Da Concessão*

*Artigo 5º - O objeto da presente concessão compreende os serviços correspondentes:*

*I - às funções de operação de transporte urbano de passageiro e as funções de manutenção e conservação da infraestrutura e do sistema viário do Sistema Existente e Sistema BRT ABC;*

*II - à função de operação de transporte urbano do Sistema Remanescente;*

*III - à implantação da infraestrutura, compreendendo as obras civis, instalação de corredor exclusivo de ônibus e sistemas de alimentação elétrica, de sinalização, de telecomunicações e auxiliares, aquisição de frota e demais ações necessárias para permitir a adequada operação do Sistema BRT ABC; e*

*IV - à operação dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros do Sistema BRT ABC, com todas as suas paradas, no trecho Terminal Sacomã-Terminal São Bernardo do Campo, compreendendo a prestação de serviços relativos às funções de operação e manutenção do corredor, com o funcionamento adequado dos pontos de parada, dos terminais, do CCO, do controle de acesso*

de passageiros e dos validadores de créditos de viagem, incluindo vigilância operacional, pessoal e patrimonial em parâmetros compatíveis com a demanda.

Artigo 6º - O prazo da concessão, resultante da prorrogação antecipada, será de 25 (vinte e cinco) anos contados da data da assinatura do Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão.

Parágrafo único - O prazo previsto no 'caput' deste artigo poderá ser prorrogado se necessário para assegurar a continuidade do serviço público, na hipótese em que houver estudo ou licitação em andamento, sem tempo hábil para sua conclusão antes do encerramento do prazo contratual ou, a exclusivo critério do Poder Concedente, para recomposição do equilíbrio econômico financeiro.

Artigo 7º - Os serviços e demais atividades operacionais a serem executados são classificados em:

- I - delegados;
- II - não delegados; e
- III - complementares.

Artigo 8º - São serviços delegados, de competência específica da Concessionária, passíveis de subcontratação, segundo disciplina a ser estabelecida no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão:

I - serviços correspondentes às funções operacionais que compreendem o atendimento da demanda de passageiros do Sistema Existente, do Sistema Remanescente e do Sistema BRT ABC, em conformidade com padrões e especificações estabelecidos pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos - STM ou pela Empresa Metropolitana dos Transportes Urbanos - EMTU/SP e no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão;

II - serviços de implantação da infraestrutura do Sistema BRT ABC; e

III - serviços correspondentes às funções de manutenção e conservação do viário e da infraestrutura no Sistema Existente e no Sistema BRT ABC, incluindo a manutenção preventiva e corretiva dos veículos visando a segurança e o conforto dos usuários, em conformidade com padrões e especificações estabelecidos pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos - STM ou pela Empresa Metropolitana dos Transportes Urbanos - EMTU/SP e no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão.

Artigo 9º - São serviços não delegados aqueles de competência exclusiva do Poder Público, não compreendidos no objeto da concessão, tais como:

- I - policiamento ostensivo de trânsito, preventivo e repressivo; e
- II - fiscalização e autuação de infrações relativas a:
  - a) veículo e frota;

- b) documentação;
- c) motorista;
- d) tarifas;
- e) regras de circulação, estacionamento, paradas, itinerários e horários.

*Artigo 10 - São serviços complementares aqueles considerados como convenientes, mas não essenciais, para manter o serviço adequado em toda a extensão dos Sistemas, podendo ser prestados por terceiros que não a Concessionária, compreendendo, entre outros, os serviços de atendimento ao usuário de objetos achados e perdidos e os serviços de segurança e vigilância.*

*Artigo 11 - Para a execução dos serviços delegados a Concessionária deverá implantar sistemas automatizados de controle, compatíveis e atualizados segundo padrões estabelecidos pelo Poder Concedente e as diretrizes técnicas e econômico-financeiras do Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão, que permitam a efetiva gestão e integração das operações durante todo o período da concessão.*

*Parágrafo único - Os sistemas de controle a que se refere o 'caput' deste artigo deverão permitir amplo acesso aos serviços delegados.*

### *CAPÍTULO III*

#### *Responsabilidades da Concessionária*

*Artigo 12 - São deveres da Concessionária, durante todo o prazo da concessão, além daqueles previstos no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão e na legislação aplicável:*

*I - dispor de frota com especificação mínima definida no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão, equipamentos, acessórios, recursos humanos e materiais de modo a permitir a perfeita execução dos serviços;*

*II - acionar todos os recursos à sua disposição a fim de garantir a fluidez do tráfego e o padrão de serviço adequado;*

*III - executar todos os serviços, controles e atividades relativos à concessão, com zelo, diligência e economia, utilizando a melhor técnica aplicável a cada uma das tarefas desempenhadas, respeitando as regras estabelecidas pelo Poder Concedente;*

*IV - executar todos os serviços, programas de gestão e treinamento a seus empregados, com vistas a melhorias destinadas a aumentar a segurança e a comodidade dos usuários;*

*V - adotar providências necessárias à garantia do patrimônio dos Sistemas e a segurança dos usuários;*

*VI - responder perante o Poder Concedente e terceiros por todos os atos e eventos de sua competência;*

*VII - submeter à aprovação do Poder Concedente o perfil de circulação alternativo que pretenda adotar quando da realização de eventuais obras que obriguem a interrupção de faixa do Corredor;*

VIII - divulgar adequadamente, ao público em geral e ao usuário em particular, a ocorrência de situações excepcionais, realização de obras e adoção de procedimentos especiais de operação;

IX - elaborar e implementar procedimentos de atendimento a situações de emergência, mantendo disponíveis, para tanto, recursos humanos e materiais;

X - zelar pela proteção do meio ambiente e atender à legislação vigente;

XI - acatar medidas determinadas pelos responsáveis investidos de autoridade, em caso de acidentes ou situações anormais à rotina;

XII - responder pelo correto comportamento e eficiência de seus empregados e agentes, bem como de suas contratadas, providenciando o uso de uniforme nas funções e condições em que forem exigidos, o porte de crachá indicativo de suas funções, instruindo-os a prestar apoio à ação da autoridade;

XIII - cumprir determinações legais relativas à legislação trabalhista e de segurança e medicina do trabalho em relação a seus empregados;

XIV - retificar, nos prazos estabelecidos no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão, os serviços sob sua responsabilidade, executados com vícios ou defeitos;

XV - fornecer ao Poder Concedente todos e quaisquer documentos e informações pertinentes ao objeto da concessão, facultando à fiscalização a realização de auditorias;

XVI - prestar contas da gestão dos serviços ao Poder Concedente e aos usuários, nos termos definidos no Termo Aditivo e na legislação vigente;

XVII - manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;

XVIII - responder por eventuais desídias e faltas quanto às obrigações decorrentes da concessão, nos termos estabelecidos no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão;

XIX - manter o Poder Concedente informado sobre toda e qualquer ocorrência não rotineira.

XX - aderir ao atual Sistema de Arrecadação e Bilhetagem ou a eventuais novos sistemas, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro da concessão; XXI - elaborar e manter Programa de Conformidade e Integridade ( Compliance );

XXII- responsabilizar-se integralmente pelas desapropriações necessárias às obras de implantação do Sistema BRT ABC; e

XXIII - elaborar e implementar procedimentos que assegurem o atendimento à Lei Geral de Proteção de Dados.

#### CAPÍTULO IV

##### Das Responsabilidades de Poder Concedente

##### Artigo 13 - Incumbe ao Poder Concedente:

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

*II - modificar unilateralmente as disposições regulamentares do serviço para melhor adequação ao interesse público, respeitadas as disposições contidas no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão e o equilíbrio econômico-financeiro da concessão;*

*III - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas da concessão;*

*IV - fixar e rever as tarifas públicas;*

*V - estimular a eficiência do serviço e a modicidade das tarifas;*

*VI - zelar pela boa qualidade do serviço, receber e apurar queixas e reclamações dos usuários;*

*VII - estimular a racionalização e melhoria do serviço;*

*VIII - estimular a associação de usuários para defesa de seus interesses relativos ao serviço, inclusive para sua fiscalização;*

*IX - intervir na prestação do serviço, retomá-lo e extinguir a concessão, nos casos e nas condições previstas no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão e legislação pertinente;*

*X - aplicar as penalidades legais e contratuais;*

*XI - fiscalizar o estado de conservação da frota, da infraestrutura e demais equipamentos vinculados à prestação dos serviços;*

*XII - fiscalizar o cumprimento das normas, regulamentos e procedimentos de execução dos planos de manutenção, operação e obras; e*

*XIII - executar auditorias periódicas com o objetivo de verificar o estado de conservação do viário, da frota e avaliar os recursos técnicos utilizados.*

#### *CAPÍTULO V*

##### *Dos Direitos e Obrigações do Usuário*

*Artigo 14 - São direitos e obrigações dos usuários:*

*I - receber e utilizar os serviços adequadamente;*

*II - pagar a tarifa na forma estabelecida;*

*III - receber do Poder Concedente e da Concessionária informações para a defesa de interesses individuais e coletivos relativos aos serviços prestados;*

*IV - obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha, observadas as normas do Poder Concedente;*

*V - levar ao conhecimento do Poder Concedente e da Concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento referentes ao serviço prestado;*

*VI - comunicar as autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela Concessionária na prestação dos serviços; e*

*VII - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.*

#### *CAPÍTULO VI*

## *Da Fiscalização dos Serviços Concedidos e das Sanções Administrativas*

*Artigo 15 - Estão sujeitos à fiscalização os serviços constantes no presente Regulamento.*

*§ 1º - A base para a fiscalização dos serviços a que se refere o caput deste artigo será o conjunto de fatores de avaliação que definem o padrão de serviço adequado, a saber: qualidade, continuidade, regularidade, eficiência, atualidade, generalidade, modicidade, cortesia e segurança.*

*§ 2º - As regras para a quantificação e aferição dos fatores a que se refere o parágrafo anterior serão definidas no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão e seus respectivos Anexos.*

*Artigo 16 - No exercício da fiscalização, o Poder Concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária.*

*Parágrafo único - A fiscalização do serviço será feita por intermédio da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/SP e pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos - STM, ou por qualquer outro órgão ou entidade da Administração Direta ou Indireta designado pelo Poder Concedente, ou mesmo por terceiros contratados para esta finalidade.*

*Artigo 17 - A inobservância das regras previstas neste Regulamento e nas demais normas aplicáveis sujeita a Concessionária às sanções administrativas, legais e contratuais.*

### *CAPÍTULO VII*

#### *Da Receita*

*Artigo 18 - Constitui receita da Concessionária:*

*I - remuneração tarifária, composta pelo produto da grade tarifária de remuneração pelos passageiros para o Sistema Remanescente, somado à tarifa de remuneração definida contratualmente para os Sistema Existente e Sistema BRT ABC, ambos definidos contratualmente e em conformidade à Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 - Lei de Mobilidade Urbana;*

*II - receitas alternativas ou complementares auferidas diretamente ou indiretamente pela Concessionária através da exploração ou execução de serviços não integrantes do objeto da concessão, tais como aquelas oriundas de serviços de publicidade, aluguel de espaços comerciais, edificação de empreendimentos nos terminais e a prestação de outros serviços complementares e outros projetos associados à concessão e/ou aos bens integrantes, desde que estas atividades não sejam vedadas pela lei nem comprometam a segurança da operação e os padrões de qualidade dos serviços;*

*III - outras receitas desde que aprovadas pelo Poder Concedente.*

*Artigo 19 - A Concessionária poderá oferecer, mediante anuência do Poder Concedente, os créditos e as receitas decorrentes do contrato*

a ser firmado, como garantia de financiamento a ser obtido para a execução dos investimentos que se façam necessários à prestação dos serviços delegados, compra de veículos, acessórios e equipamentos, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação de serviço.

Artigo 20 - A tarifa de remuneração, os critérios e a periodicidade de sua atualização e as condições de sua revisão serão estabelecidos no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão.

Artigo 21 - A tarifa pública, paga pelos usuários, será definida exclusivamente pelo Poder Concedente.

#### CAPÍTULO VIII

##### Das Disposições Gerais

Artigo 22 - A operação do Sistema Existente pressupõe a continuidade dos serviços prestados pela Concessionária, e independem de qualquer ratificação ou anuência do Poder Concedente, observados os requisitos de frota exigidos Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão.

Artigo 23 - A implantação do Sistema BRT ABC e início da operação do Sistema BRT ABC e Sistema Remanescente se dará observados os planos, trâmites, prazos e fases previstas no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão.

Artigo 24 - Extinta a concessão, retornam, imediatamente, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, ao Poder Concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios vinculados ao serviço concedido, transferidos à Concessionária ou por ela implantados, durante o período da concessão.

Artigo 25 - No prazo de 12 (doze) meses antes do término da concessão, ou, imediatamente, no caso de extinção antecipada do Contrato, para assegurar a continuidade dos serviços, o Poder Concedente constituirá Comissão de Desmobilização, a ser composta pelo Poder Concedente, pela Concessionária, por um auditor independente e pelo futuro operador dos serviços objeto deste Contrato, caso já contratado e não venha a ser o próprio Poder Concedente, para estabelecer um Programa de Desmobilização Operacional.

Artigo 26 - A Empresa Metropolitana de São Paulo - EMTU/ SP disciplinará no que couber, a aplicação deste Regulamento.

Artigo 27 - A Concessionária poderá propor ao Poder Concedente a revisão das normas e procedimentos de que trata este Regulamento, com vistas ao aprimoramento dos serviços oferecidos aos usuários, responsabilizando-se por todos os custos delas decorrentes e desde que observadas e mantidas as disposições contidas no Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão.

*Parágrafo único - A implementação das normas e procedimentos referidos no caput deste artigo somente ocorrerá após a aprovação do Poder Concedente”.*

O autor sustenta que os decretos contrariam, “frontalmente, os artigos 37, caput e inciso XXI, e 175, caput, da Constituição Federal. Isto porque beneficiam uma única empresa, a Metra – Sistema Metropolitano de Transportes Ltda. - com um contrato de 25 (vinte e cinco) anos, SEM LICITAÇÃO, ao custo de quase R\$ 23.000.000.000,00 (vinte e três bilhões de reais) -, que passará a operar sozinha o Corredor ABD (como é conhecido o Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara). Na verdade, é relevante dizer, os Decretos em questão ampliarão em quase 700% (setecentos por cento) o número de linhas deste Corredor ABD” .

Pede a declaração de inconstitucionalidade dos decretos n. 65.574/2021 e n. 65.575/2021 do Estado de São Paulo.

Pede, “subsidiariamente, caso entenda não ser o caso deste instrumento como Ação Direta de Inconstitucionalidade, que seja recebida e processada, pelos mesmos fundamentos, como Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental”.

### Proposta de conversão do exame de cautelar em julgamento de mérito

2. A ação está instruída com as informações do órgão que exarou os atos impugnados e com manifestações da Advocacia-Geral da União e da Procuradoria-Geral da República, pelo que proponho a conversão do exame do requerimento de medida cautelar em julgamento de mérito, como adotado por este Plenário, em respeito ao princípio constitucional da duração razoável do processo. Assim, por exemplo:

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI ESTADUAL 8.939/2009 DO ESTADO DA PARAÍBA. FERIADO ESTADUAL AOS BANCÁRIOS E ECONOMIÁRIOS. VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DA ISONOMIA. DESVIO DE FINALIDADE. INSTITUIÇÃO DE DESCANSO REMUNERADO A CATEGORIA ESPECÍFICA, SOB O PRETEXTO DE INSTITUIÇÃO DE FERIADO. OFENSA AO ART. 22, I, DA CF. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE DIREITO DO TRABALHO. INCONSTITUCIONALIDADE MATERIAL E FORMAL RECONHECIDA. 1. Proposta de conversão de referendo de medida

*cautelar em julgamento definitivo de mérito, considerando a não complexidade da questão de direito em discussão e a instrução dos autos, nos termos do art. 12 da Lei 9.868/1999. 2. Instituição de feriado somente a bancários e economiários, sem discrimen razoável, configura ofensa ao princípio constitucional da isonomia. Inconstitucionalidade material reconhecida. 3. Lei estadual que, a pretexto de instituir feriado, concede benefício de descanso remunerado à categoria dos bancários e economiários incorre em desvio de finalidade e viola a competência privativa da União para legislar sobre direito do trabalho. Inconstitucionalidade formal reconhecida. 4. Ação direta conhecida e julgada procedente” (Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.566/PB, Relator o Ministro Alexandre de Moraes, DJe 9.11.2018).*

### Legitimidade ativa do autor

3. O Partido Solidariedade é constitucionalmente legitimado para o ajuizamento da presente ação direta de inconstitucionalidade (inc. VIII do art. 103 da Constituição da República).

Este Supremo Tribunal firmou jurisprudência no sentido de que partido político com representação no Congresso Nacional é legitimado universal para a propositura de ações do controle abstrato de constitucionalidade, dispensando-se análise e conclusão sobre o nexo de pertinência temática entre as finalidades estatutárias e o pedido (ADI n. 1.096/MC, Relator o Ministro Celso de Mello, DJ 22.9.1995, e ADI n. 1.963, Relator o Ministro Maurício Corrêa, DJ 7.5.1999).

**Reconheço a legitimidade ativa do Autor para a presente ação.**

### Conversão da ação direta em arguição de descumprimento de preceito fundamental

4. Não se há de acolher a preliminar de não conhecimento da ação suscitada pela Advocacia-Geral da União e pela Procuradoria-Geral da República, que aduzem ostentarem os decretos impugnados caráter secundário e que o exame da sua compatibilidade com a Constituição da República perpassaria o cotejo com a Lei n. 16.933/2019 do Estado de São Paulo, na qual versadas as diretrizes gerais para prorrogação de contratos de parceria de serviço público.

Os Decretos n. 65.574/2021 e n. 65.575/2021 não regulamentam a Lei paulista n. 16.933/2019.

São eles atos autônomos, editados pelo Chefe do Poder Executivo estadual para autorizar a prorrogação, de forma antecipada, da concessão de serviço de transporte público na região metropolitana de São Paulo.

Ademais, não se questiona na presente ação a validade constitucional das previsões do instituto da prorrogação antecipada de contrato público de parceria previstas na Lei n. 16.933/2019 de São Paulo .

Põe-se em foco, neste processo, específica prorrogação antecipada de concessão pública em São Paulo, afirmada pelo autor como gravosa ao princípio constitucional da obrigatória licitação, modificação e até mesmo ampliação do objeto do contrato administrativo.

Pelo Decreto n. 65.574 de 18.3.2021, autorizou-se “a prorrogação antecipada da concessão do serviço de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e trólebus no Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara”, prevendo-se a incorporação , “na condição de novos investimentos da concessão, a implantação, manutenção e exploração do Sistema BRT-ABC (Bus Rapid Transit) e do Sistema Remanescente, composto pelas linhas intermunicipais alimentadoras e complementares da área de operação” (art. 1º) .

No Decreto n. 65.575, editado na mesma data, disciplinou-se o regulamento da referida prorrogação contratual:

*“Artigo 1º - Fica aprovado o Regulamento da Prorrogação Antecipada da Concessão dos serviços públicos de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e trólebus, no âmbito do Contrato de Concessão EMTU/SP nº 020/1997, realizada com base na Lei Estadual nº 16.933, de 24 de janeiro de 2019, compreendendo o corredor metropolitano de ônibus e trólebus São Mateus/Jabaquara, o Sistema BRT-ABC (Bus Rapid Transit) e o Sistema Remanescente, definidos no Decreto que autorizou a prorrogação antecipada do Contrato de Concessão EMTU/SP nº 020/1997, anexo ao presente decreto”.*

5. Este Supremo Tribunal Federal assentou que *“a ação direta de inconstitucionalidade apenas é admissível quando proposta contra lei ou ato normativo federal ou estadual, não sendo possível seu ajuizamento contra ato administrativo de efeito concreto e desprovido, portanto, de caráter normativo, generalidade e abstração”* (Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.286, Relator o Ministro Luiz Fux, DJe de 1º. 8.2016).

Entretanto, pela fungibilidade das ações do controle abstrato de constitucionalidade, é adequado acolher o requerimento subsidiário do autor de conhecimento do pedido como arguição de descumprimento de preceito fundamental, pela relevância da argumentação deduzida e da gravidade do quadro apresentado nestes autos, evidenciando-se contrariedade a preceitos fundamentais da Constituição da República, nos termos do art. 1º da Lei n. 9.882/1999, no qual se dispõe:

*“Art. 1º A arguição prevista no § 1º do art. 102 da Constituição Federal será proposta perante o Supremo Tribunal Federal, e terá por objeto evitar ou reparar lesão a preceito fundamental, resultante de ato do Poder Público.*

*Parágrafo único. Caberá também arguição de descumprimento de preceito fundamental:*

*I - quando for relevante o fundamento da controvérsia constitucional sobre lei ou ato normativo federal, estadual ou municipal, incluídos os anteriores à Constituição”.*

O autor realça que, *“no caso, maior ofensa se percebe, a partir do inescandível propósito dos Decretos em comento – que é o de beneficiar uma empresa somente, não se sabe por qual razão, para operar todo o sistema de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e trólebus no Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara (conhecido como Corredor ABD), incluindo Sistema BRT-ABC (Bus Rapid Transit) e do Sistema Remanescente -, aos princípios da impessoalidade e da moralidade”.*

6. Este Supremo Tribunal Federal assentou que *“a subsidiariedade da arguição é condicionada pelo meio eficaz de sanar a lesão, compreendido no contexto da ordem constitucional global como aquele apto a solver a controvérsia constitucional relevante de forma ampla, geral e imediata”* (Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental n. 554 AgR, Relator o Ministro Luiz Fux, DJe de 9.3.2020).

Como realçado pelo Ministro Gilmar Mendes, “a existência de processos ordinários e recursos extraordinários não deve excluir, a priori, a utilização da arguição de descumprimento de preceito fundamental, em virtude da feição marcadamente objetiva dessa ação” (Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental n. 33, Relator o Ministro Gilmar Mendes, DJ de 27.10.2006).

Indiscutível é a natureza do dever atribuído ao poder público de observar os princípios da licitação, da legalidade e da moralidade. Na espécie, tem-se ainda a demonstração de afronta ao princípio da impessoalidade pela prorrogação antecipada de concessão pública com a única empresa pelo prazo de vinte e cinco anos, com ampliação do objeto contratual.

A possibilidade de conhecimento de ação direta de inconstitucionalidade como arguição de descumprimento de preceito fundamental é coerente com a fungibilidade, aceita por este Supremo Tribunal Federal em numerosas ocasiões, com base nos princípios da instrumentalidade e da máxima efetividade das normas constitucionais:

*“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. CONVERSÃO EM ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL. CONHECIMENTO. IMUNIDADE. CONTRIBUIÇÕES SOCIAIS. ARTS. 146, II, e 195, § 7º, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. REGULAMENTAÇÃO. LEI 8.212/91 (ART. 55). DECRETO 2.536/98 (ARTS. 2º, IV, 3º, VI, §§ 1º e 4º e PARÁGRAFO ÚNICO). DECRETO 752/93 (ARTS. 1º, IV, 2º, IV e §§ 1º e 3º, e 7º, § 4º). ENTIDADES BENEFICENTES DE ASSISTÊNCIA SOCIAL. DISTINÇÃO. MODO DE ATUAÇÃO DAS ENTIDADES DE ASSISTÊNCIA SOCIAL. TRATAMENTO POR LEI COMPLEMENTAR. ASPECTOS MERAMENTE PROCEDIMENTAIS. REGRAMENTO POR LEI ORDINÁRIA. Nos exatos termos do voto proferido pelo eminente e saudoso Ministro Teori Zavascki, ao inaugurar a divergência: 1. ‘[...] fica evidenciado que (a) entidade beneficente de assistência social (art. 195, § 7º) não é conceito equiparável a entidade de assistência social sem fins lucrativos (art. 150, VI); (b) a Constituição Federal não reúne elementos discursivos para dar concretização segura ao que se possa entender por modo beneficente de prestar assistência social; (c) a definição desta condição modal é indispensável para garantir que a imunidade do art. 195, § 7º, da CF cumpra a finalidade que lhe é designada pelo texto constitucional; e (d) esta tarefa foi outorgada ao legislador*

*infraconstitucional, que tem autoridade para defini-la, desde que respeitados os demais termos do texto constitucional'. 2. 'Aspectos meramente procedimentais referentes à certificação, fiscalização e controle administrativo continuam passíveis de definição em lei ordinária. A lei complementar é forma somente exigível para a definição do modo beneficente de atuação das entidades de assistência social contempladas pelo art. 195, § 7º, da CF, especialmente no que se refere à instituição de contrapartidas a serem observadas por elas'. 3. Procedência da ação 'nos limites postos no voto do Ministro Relator". Arguição de descumprimento de preceito fundamental, decorrente da conversão da ação direta de inconstitucionalidade, integralmente procedente" (Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 2.028, Redatora para acórdão a Ministra Rosa Weber, DJe de 8.5.2017).*

*"1. AÇÃO OU ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL - ADPF. Procedimento adotado para decisão sobre requerimento de medida liminar. Manifestação exaustiva de todos os intervenientes na causa, assim os necessários, como os facultativos (amici curiae), ainda nessa fase. Situação processual que já permite cognição plena e profunda do pedido. Julgamento imediato em termos definitivos. Admissibilidade. Interpretação do art. 10 da Lei federal nº 9.868/1999. Embora adotado o rito previsto no art. 10 da Lei nº 9.868, de 10 de novembro de 2009, ao processo de ação direta de inconstitucionalidade ou de descumprimento de preceito fundamental, pode o Supremo Tribunal Federal julgar a causa, desde logo, em termos definitivos, se, nessa fase processual, já tiverem sido exaustivas as manifestações de todos os intervenientes, necessários e facultativos admitidos. 2. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Improriedade da ação. Conversão em Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental - ADPF. Admissibilidade. Satisfação de todos os requisitos exigidos à sua propositura. Pedido conhecido, em parte, como tal. Aplicação do princípio da fungibilidade. Precedente. É lícito conhecer de ação direta de inconstitucionalidade como arguição de descumprimento de preceito fundamental, quando coexistentes todos os requisitos de admissibilidade desta, em caso de inadmissibilidade daquela. 3. INCONSTITUCIONALIDADE. Ação de descumprimento de preceito fundamental – ADPF. Art. 109 da Constituição do Estado de São Paulo e art. 234 da Lei Complementar estadual nº 988/2006. Defensoria Pública. Assistência jurídica integral e gratuita aos necessitados. Previsões de obrigatoriedade de celebração de convênio exclusivo com a seção local da Ordem dos Advogados do Brasil – OAB-SP. Inadmissibilidade. Desnaturaçõ do conceito de convênio. Mutilaçõ da autonomia funcional, administrativa e financeira da Defensoria. Ofensa consequente ao art. 134, § 2º, cc. art. 5º, LXXIV, da CF. Inconstitucionalidade reconhecida à norma da lei complementar,*

ulterior à EC nº 45/2004, que introduziu o § 2º do art. 134 da CF, e interpretação conforme atribuída ao dispositivo constitucional estadual, anterior à emenda. Ação direta de inconstitucionalidade conhecida como ADPF e julgada, em parte, procedente, para esses fins. Voto parcialmente vencido, que acolhia o pedido da ação direta. É inconstitucional toda norma que, impondo a Defensoria Pública Estadual, para prestação de serviço jurídico integral e gratuito aos necessitados, a obrigatoriedade de assinatura de convênio exclusivo com a Ordem dos Advogados do Brasil, ou com qualquer outra entidade, viola, por conseguinte, a autonomia funcional, administrativa e financeira daquele órgão público” (Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 4.163, Relator o Ministro Cezar Peluso, DJ de 1.3.2013).

**7. Assim, recebo a presente ação direta de inconstitucionalidade como arguição de preceito fundamental.**

#### Contexto dos atos impugnados

8. Em 12.5.1997, o Estado de São Paulo e a sociedade empresária Metra – Sistema Metropolitano de Transportes Ltda., vencedora da Concorrência EMTU n. 004/96, celebraram contrato público (Termo n. 020/EMTU-SP). Seu objeto é a execução, pelo prazo de vinte anos, de: a) “serviços correspondentes às funções operacionais consistentes no atendimento da demanda de passageiros no Corredor São Mateus/Jabaquara, em conformidade com os padrões e especificações estabelecidos pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, bem como a operação da linha precursora Diadema/Brooklin e a manutenção e conservação de seu viário quando implantado”; b) “serviços correspondentes às funções de manutenção e conservação do viário e da infraestrutura em conformidade com padrões e especificações estabelecidos pela Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM (Cláusula I – DO OBJETO).

Pelo aditivo contratual de 18.11.2002 (Termo de Aditamento n. 008), a concessão foi prorrogada por cinco anos, com encerramento em 11.5.2022.

Em 18.3.2021, o Governador de São Paulo editou o Decreto n. 65.574, autorizando a prorrogação antecipada, pelo prazo de vinte e cinco anos, a contar da assinatura do termo aditivo contratual, daquela concessão de transporte coletivo do Corredor Metropolitano São/Mateus, explorada pela empresa Metra, passando-se a incorporar “na condição de novos

*investimentos*” a concessão, implantação, manutenção e exploração do Sistema BRT-ABC (*Bus Rapid Transit*) e do Sistema Remanescente, composto por linhas intermunicipais alimentadoras e complementares da área de operação.

No quadro seguinte, estão descritos os serviços de transporte coletivo que, de acordo com o Decreto n. 65.574/2021, passarão à responsabilidade da sociedade empresária Metra – Sistema Metropolitano de Transportes Ltda. a partir da assinatura do Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão.

Na primeira coluna à esquerda, estão os serviços originariamente previstos no Contrato n. 020/EMTU-SP, assinado em 12.5.1997, resultado da Concorrência EMTU n. 004/96. Nas duas colunas à direita, estão os novos serviços de implantação de infraestrutura e de operação de transporte público do Sistema BRT-ABC e do Sistema Remanescente:

#### Serviços de transporte coletivo concedidos à empresa Metra

##### Decreto n. 65.574/2021 Sistema Existente Sistema BRT-ABC

Sistema Remanescente Consiste nos serviços operacionais de atendimento da demanda de passageiros e de manutenção e conservação do viário e da infraestrutura. Consiste no conjunto de medidas operacionais, frota e implantação de infraestrutura para o modal *Bus Rapid Transit – BRT*. Consiste nos serviços de operação de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e demais veículos de baixa e média capacidade de todo o sistema regular (comum, seletivo e especial), sobre pneus, atuais e que vierem a ser implantados. Compreende o Corredor metropolitano de ônibus e trólebus São Mateus/Jabaquara e a linha Diadema /Brooklin. Compreende os municípios de São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul. Compreende a região entre os municípios de Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e São Paulo.

Registre-se que, pelo art. 6º do Decreto n. 65.574/2021, foi extinta a denominada Área 5, que passou a “integrar o escopo da prorrogação”.

Estabeleceu-se, ainda, a extinção, em até 360 dias a contar da data da celebração do termo aditivo de prorrogação antecipada, das permissões concedidas às empresas Auto Viação ABC. LTDA., Auto Viação Triângulo LTDA., Empresa Auto Ônibus Santo André LTDA. - E.A.O.S.A., Empresa

Expresso São Bernardo do Campo LTDA., Empresa Urbana Santo André LTDA., Mobibrasil Transporte Diadema LTDA., Empresa de Transporte Publix LTDA., Rigras Transportes Coletivos e Turismo LTDA., Trans Bus Transportes Coletivos LTDA., Transportes Coletivos Parque das Nações LTDA., Tucuruvi Transportes e Turismo LTDA., Viação Imigrantes LTDA., Viação Ribeirão Pires LTDA., Viação São Camilo LTDA., Viação Riacho Grande LTDA., e VIPE - Viação Padre Eustáquio LTDA. (art. 7º do Decreto n. 65.574/2021).

Em 18.3.2021, o Governador de São Paulo também aprovou, pelo Decreto n. 65.575, o *“Regulamento da Concessão do Serviço de Transporte Coletivo Intermunicipal por Ônibus e Trólebus compreendendo o corredor metropolitano de ônibus e trólebus São Mateus/Jabaquara, o Sistema BRT-ABC (Bus Rapid Transit) e o Sistema Remanescente”*.

No art. 5º do Regulamento, são detalhados o objeto e o prazo da concessão:

*“Artigo 5º - O objeto da presente concessão compreende os serviços correspondentes:*

*I - às funções de operação de transporte urbano de passageiro e as funções de manutenção e conservação da infraestrutura e do sistema viário do Sistema Existente e Sistema BRT ABC ;*

*II - à função de operação de transporte urbano do Sistema Remanescente ;*

*III - à implantação da infraestrutura, compreendendo as obras civis, instalação de corredor exclusivo de ônibus e sistemas de alimentação elétrica, de sinalização, de telecomunicações e auxiliares, aquisição de frota e demais ações necessárias para permitir a adequada operação do Sistema BRT ABC ; e*

*IV - à operação dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros do Sistema BRT ABC , com todas as suas paradas, no trecho Terminal Sacomã-Terminal São Bernardo do Campo, compreendendo a prestação de serviços relativos às funções de operação e manutenção do corredor, com o funcionamento adequado dos pontos de parada, dos terminais, do CCO, do controle de acesso de passageiros e dos validadores de créditos de viagem, incluindo vigilância operacional, pessoal e patrimonial em parâmetros compatíveis com a demanda.*

Artigo 6º - O prazo da concessão, resultante da prorrogação antecipada, será de 25 (vinte e cinco) anos contados da data da assinatura do Termo Aditivo de Prorrogação Antecipada da Concessão

*Parágrafo único - O prazo previsto no 'caput' deste artigo poderá ser prorrogado se necessário para assegurar a continuidade do serviço público, na hipótese em que houver estudo ou licitação em andamento, sem tempo hábil para sua conclusão antes do encerramento do prazo contratual ou, a exclusivo critério do Poder Concedente, para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro".*

### Mérito

9. Pelo exposto nos decretos agora impugnados, houve autorização para ampliação do objeto do contrato de concessão explorado por Metra – Sistema Metropolitano de Transportes Ltda..

O Contrato n. 020/EMTU-SP, decorrente da Concorrência EMTU nº 004 /196, homologada por despacho publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo em 10.4.1997, tem como objeto a operação de transporte público no Corredor São Mateus/Jabaquara e na linha Diadema/Brooklin, sendo fixado o dever da concessionária de atender a demanda de passageiros daquele trajeto e manter os equipamentos de infraestrutura viária.

Pela cláusula XXII daquele contrato público, o Estado de São Paulo (poder concedente) reservou para si *"o direito de executar, direta ou indiretamente, no Corredor e seu entorno, obras e serviços de interesse público distintos dos abrangidos no presente contrato"*.

Assim, obra ou serviço alheio ao definido no objeto contratual, ainda que no trajeto das linhas de transporte público concedidas ou mesmo no seu entorno, não cabem à concessionária, mas ao Estado de São Paulo, que os executará por si ou mediante nova contratação pública com prévia licitação.

Os Decretos ns. 65.574 e 65.575 de 2021, editados pelo Governador de São Paulo, não apenas autorizaram a prorrogação antecipada da concessão do serviço de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e trólebus no corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara, prevista no Contrato n. 020

/EMTU-SP, mas permitiram a ampliação do objeto da concessão de transporte público coletivo e a modificação do objeto contratual pela incorporação da “ concessão, a implantação, manutenção e exploração do Sistema BRT-ABC (Bus Rapid Transit) e do Sistema Remanescente, composto pelas linhas intermunicipais alimentadoras e complementares da área de operação ”.

A justificativa de que a concessão, implantação, manutenção e exploração do Sistema BRT-ABC (*Bus Rapid Transit*) e do Sistema Remanescente se incorporarão à prorrogação antecipada da concessão do serviço de transporte coletivo no Corredor Metropolitano São Mateus /Jabaquara a título de “*novos investimentos*” (art. 1º do Decreto n. 65.574 /2021) não resiste ao teste de constitucionalidade, por afronta direta aos princípios da prévia licitação para a contratação administrativa, da legalidade, da isonomia, da moralidade e da impessoalidade.

O aporte de investimentos novos pode estar previsto em concessões públicas. Entretanto, não deve importar a alteração do objeto do contrato inicialmente firmado, sob pena de burla à exigência constitucional de licitação prévia para a delegação de serviços públicos pelo poder público (art. 175 da Constituição da República):

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

*Parágrafo único. A lei disporá sobre:*

*I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;*

*II - os direitos dos usuários;*

*III - política tarifária;*

*IV - a obrigação de manter serviço adequado”.*

Pelos decretos impugnados se autorizou a incorporação ao contrato de concessão pública, a estender-se por mais vinte e cinco anos, a exploração de dois novos sistemas de transporte público na Região Metropolitana de São Paulo : o Sistema BRT-ABC (*Bus Rapid Transit*) e o Sistema Remanescente, este composto pelas linhas intermunicipais alimentadoras e complementares da área de operação.

10. Ao julgar a Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.991, de que fui relatora, este Supremo Tribunal Federal examinou dispositivos da Lei n. 13.448/2017, na qual se estabelecem diretrizes para a prorrogação e relicitação dos contratos de parceria do Programa de Parcerias de Investimento nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da Administração Pública federal.

Embora aquela ação direta não tivesse por objeto o exame da constitucionalidade do instituto da prorrogação antecipada de contratos de concessão ferroviária, adverti em meu voto que *“os princípios da Administração Pública previstos no caput do art. 37 da Constituição da República devem sempre nortear o procedimento de avaliação da conveniência e da oportunidade de prorrogação da concessão pública, assim como a elaboração dos termos aditivos de prorrogação do contrato, sob pena de nulidade dos provimentos administrativos pela mácula de inconstitucionalidade que os acometeria. Daí ressaí que o aditivo de prorrogação não deve ampliar o objeto do contrato de concessão, ainda que a pretexto de atender ao interesse público, sob pena de se vulnerar o princípio da licitação, previsto no art. 175 da Constituição da República”* (DJe de 10.3.2021). Mencionei lição de Celso Antônio Bandeira de Mello:

*“(...) igualmente imutável é o próprio objeto material da concessão, isto é, o tipo de serviço concedido, no que se inclui a modalidade técnica genérica segundo a qual será prestado. Assim, o concessionário de serviço de iluminação pública a gás não pode ser compelido a modificar-lhe o sistema de prestação para iluminação por energia elétrica. A concessão de geração de energia elétrica não impõe para o concessionário a obrigação de modificá-la para geração de energia atômica, se o concedente desejar a mudança dos sistema de geração de energia”* (Curso de Direito Administrativo. 33. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2016. p. 741).

Acentuei, naquela ocasião, que a imutabilidade do objeto da concessão não impede a realização de alterações contratuais para adequação às necessidades econômicas e sociais decorrentes da dinâmica do serviço público, a exemplo do denominado investimento cruzado, que está compreendido no contexto de autonomia do ente federado de exame sobre a vantagem ou não da substituição da outorga pelo pagamento em dinheiro sobre novos investimentos da malha ferroviária brasileira.

Realço aqui, mais uma vez, que a autorização para o denominado investimento cruzado não constitui aquiescência para a modificação do objeto do contrato de concessão.

11. No caso examinado na presente ação, conquanto tenha sido o objeto rotulado de “*novos investimentos*” (art. 1º do Decreto n. 65.574/2021) a incorporação do Sistema BRT-ABC e do Sistema Remanescente ao contrato de concessão de serviço público de transporte coletivo no Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara (Sistema Existente), é incontestável cuidar-se a operação de ampliação do escopo do contrato de concessão pública, cabendo à concessionária a implantação, manutenção e operação de novos sistemas de transporte público metropolitano, e a percepção dos resultados econômicos correspondentes.

Pelo § 1º do art. 1º do Decreto n. 65.574/2021, a concessionária deverá implantar e operar toda a infraestrutura do modal *Bus Rapid Transit*, do Sistema BRT-ABC, compreendendo os Municípios de São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul.

No Regulamento da prorrogação da concessão, aprovado pelo Decreto n. 65.575/2021, também é estabelecida a obrigação da concessionária de implantar “*infraestrutura, compreendendo as obras civis, instalação de corredor exclusivo de ônibus e sistemas de alimentação elétrica, de sinalização, de telecomunicações e auxiliares, aquisição de frota e demais ações necessárias para permitir a adequada operação do Sistema BRT ABC*”.

Como contrapartida a esses serviços, a concessionária perceberá “*remuneração tarifária, composta pelo produto da grade tarifária de remuneração pelos passageiros para o Sistema Remanescente, somado à tarifa de remuneração definida contratualmente para os Sistema Existente e Sistema BRT ABC, ambos definidos contratualmente e em conformidade à Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 - Lei de Mobilidade Urbana*” (inc. I do art. 18 do Regulamento, aprovado pelo Decreto n. 65.574/2021).

12. O parecer da Segunda Diretoria de Fiscalização do Tribunal de Contas de São Paulo (Tomada de Contas n. 008190.989.21-0) pôs em realce a dimensão quantitativa das alterações contratuais em questão, pois a concessionária Metra, “que possuía 12 linhas operacionais ao longo do Corredor ABD, passará a a explorar potencialmente mais 97 linhas”

advindas da Área 5, desconsiderando-se eventuais racionalizações, e linhas adicionais quando tiver inaugurado o BRT ABC Paulista”.

Anotou-se que:

“(…) o sistema BRT ABC Paulista tem extensão aproximada prevista de 17 quilômetros e a partir desse dado é possível aferir que o aditamento pretendido poderá ampliar a malha concedida em 51%, tendo em vista apenas a exploração do BRT, complementado ainda pela malha do Sistema Remanescente (…).

Incorporações dessa magnitude levam-nos a dizer que houve excesso de interpretação da Lei Estadual nº 16.933/2019 quando o legislador dispõe que, na prorrogação antecipada, serão incluídas na parceria pública ‘novas tecnologias’, ‘novos serviços’ e ‘novos investimentos’, termos dotados de certo grau de subjetividade e que requerem, a nosso pensar, razoabilidade na utilização.

Isto porque entendemos que os serviços a serem agregados na concessão tratam-se de uma extensão desmedida do objeto originário delegado à Metra, não se confundindo com mero complemento da prestação licitada e contratada em 1997, e é nesse bojo que reside o entendimento de que tal concessão merece a garantia do devido procedimento licitatório.

No que diz respeito à inclusão do sistema BRT ABC Paulista ao contrato original de concessão à Metra, agora sob o prisma da legalidade do ato, não há como ignorar que aludido sistema exigirá significativas e complexas intervenções de engenharia, compreendendo obra bruta, mão de obra especializada para pavimentação, construção ou requalificação de conjunto de edificações, implantação de sistemas elétricos, hidrossanitários, de lógica, entre outros, de modo que Poder Concedente deveria, em homenagem aos princípios essenciais da administração pública – vinculação ao edital, impessoalidade e eficiência – entregar tais encargos àquele que comprovasse melhor capacidade de execução. Ao que consta, o simples fato de a Metra ser delegatária de um dos serviços de transporte metropolitano não parece credenciá-la automaticamente para tanto”.

No ponto, o Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor também alerta que “a concessionária Metra possui hoje a concessão apenas para operação do corredor ABD, sendo que sua construção foi realizada anos antes pelo próprio governo do estado. Já o corredor ABC que pretende se construir nesta ampliação de objeto contratual, ainda não foi construído, portanto, há também uma mudança de natureza da contratação, de operação para operação e construção de infraestrutura, o que exige

*expertise, habilidades e custos completamente diferentes e atrairia um setor econômico distinto num processo licitatório adequado” . Acrescentou o Idec:*

*“(...) o tamanho do objeto e volume de serviço autorizado pelo decreto é mais de 7 vezes maior que o objeto inicial. O corredor ABC, operado pela Metra, compreende apenas 12 linhas do contrato em vigor, já a Área 5 da EMTU, que pela intenção do decreto em questão será adicionada ao objeto do contrato da Metra, possui 85 linhas, resultando possivelmente em 97 linhas, fora as possíveis novas linhas do corredor ABC. É este possível aumento de 700% no número de linhas que o Governo do Estado tem chamado, em documentos oficiais nos processos, de ‘linhas remanescentes’. Apesar do número de linhas sempre poder ser adicionado ou reduzido, ou seja este número pode ser reduzido ou ampliado com ou sem o incremento contratual pretendido pelo Governo do Estado, é preciso apontar que a Área 5 é toda uma área de operação básica da EMTU, e não apenas algumas ‘linhas adicionais’ como este adjetivo utilizado leva a entender”.*

A engenharia jurídica posta nos Decretos ns. 65.574 e 65.575 de 2021 do Governador de São Paulo não cuida de singela incorporação de novos investimentos ao contrato de concessão pública explorado pela empresa Metra.

**13.** Anote-se que permissões públicas concedidas a dezesseis empresas serão extintas a contar da celebração do termo aditivo de prorrogação antecipada pelo novo prestador, conforme disposto no art. 7º do Decreto n. 65.574/2021.

Causa estranheza e não se demonstra fundamentada que a concessionária beneficiada com a prorrogação antecipada assumira toda a chamada Região Remanescente, podendo, inclusive, subcontratar os serviços de operação de transporte de passageiros (inc. V do art. 2º do Decreto n. 65.574/2021).

**14.** Deve ser, mais uma vez, realçado que não constituem objeto da presente ação direta os dispositivos da Lei n. 16.933/2019 que preveem a prorrogação de concessões públicas no Estado de São Paulo qualificadas como contratos de parceria.

Naquele diploma, considera-se a prorrogação antecipada a *“alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, realizada a critério do órgão ou da entidade competente, fundamentadamente, e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do termo da vigência do ajuste”* (inc. II do art. 3º da Lei n. 16.933/2019 do Estado de São Paulo) .

Rafael Wallbach Schwind afirma sobre o tema que, *“com a prorrogação antecipada, permite-se a realização imediata de investimentos em estruturas públicas, mas sem o emprego de recursos públicos”* (A prorrogação dos contratos de arrendamento portuário. Informativo Justen, Pereira, Oliveira e Talamini, Curitiba, n. 106, dezembro de 2015, disponível em <http://www.justen.com.br/informativo>, acesso em 10.6.2019).

Em voto proferido na Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.991 (DJe de 10.3.2021), o Ministro Gilmar Mendes pontuou que, *“a partir de uma sistematização doutrinária desse fenômeno, é possível conceituar a prorrogação antecipada como modalidade de prorrogação de concessão prevista em legislação superveniente à celebração do contrato que autoriza o Poder Público a precipitar o termo final do pacto inicialmente acordado, fazendo com que o efeito de uma prorrogação prevista para momento futuro surta efeitos desde logo”*.

Na Lei n. 16.933/2019 se estabelece que a prorrogação contratual ou a prorrogação antecipada da concessão ocorrerá por termo aditivo, condicionada à inclusão de novos investimentos, com exposição de cronograma do desembolso. Confirmam-se esses preceitos legais:

*“Artigo 5º - A prorrogação contratual ou a prorrogação antecipada ocorrerão por meio de termo aditivo, condicionadas à inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado o disposto no artigo 2º desta lei.*

(...)

*Artigo 6º - O termo aditivo referente às prorrogações de que trata o artigo 5º desta lei deverá conter o respectivo cronograma dos investimentos previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos das suas obrigações, tais como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga”*.

A previsão legal de realização de novos investimentos pela concessionária e o dever de observância ao cronograma delineado no termo de aditamento contratual têm a finalidade de assegurar a aplicação do princípio constitucional da eficiência administrativa, sem se descuidar do princípio da juridicidade. O cumprimento das regras constitucionais de exigência da licitação prévia não pode ser negligenciado, dificultado nem descumprido.

O investimento novo, previsto nos documentos questionados, não constitui beneplácito para a modificação do contrato de concessão em desrespeito aos princípios e regras constitucionais.

Se a intenção do administrador é ampliar o objeto da concessão, há de se realizar, necessariamente, prévia e nova licitação pública para a delegação desses serviços, com garantia de acesso de quantos se acharem em condições de oferecerem vantagens administrativas aos órgãos públicos.

15. Seja realçado que a Lei n. 7.835/1992 do Estado de São Paulo, na qual se dispõe sobre o regime de concessão de obras e serviços públicos, também fixa que a concessão de serviço público se subordina à demonstração de interesse público, sendo precedida de licitação na modalidade concorrência (art. 3º).

E no inc. III do art. 2º daquela Lei se tem a fonte de remuneração da concessionária de serviço público:

*“Artigo 2.º - Para os fins desta lei, considera-se:*

*(...)*

*III - concessão de serviço público: a delegação contratual, à empresa individual ou coletiva ou a consórcio de empresas, da prestação de serviço público, por sua conta e risco e por prazo certo, remunerada basicamente pela cobrança de tarifas dos usuários”.*

Presente a remuneração por tarifa nos dois sistemas de transporte público incorporados ao contrato de concessão pública pelos Decretos ns. 65.574 e 65.575 (Sistema BRT e Sistema Remanescente), não há como se pretender enquadrar esses serviços simplesmente como “*novos investimentos*”.

A opção pela prorrogação antecipada, ao invés de se promover a constitucional realização de licitação pública para a concessão dos Sistemas BRT e Remanescente não se fundamenta na Lei paulista n. 7.835/1992, na qual descritas as hipóteses expressas de dispensa e inexigibilidade da concorrência para a concessão de obra ou serviço público:

*“Artigo 4.º - A concorrência obedecerá às normas da legislação sobre licitações e contratos e somente será dispensável:*

*I - nos casos de guerra, grave perturbação da ordem ou calamidade pública;*

*II - nos casos de emergência, quando caracterizada a urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços, equipamentos e outros bens, públicos ou particulares;*

*III - quando não acudirem interessados à licitação e esta não puder ser repetida sem prejuízo para a Administração, mantidas neste caso as condições preestabelecidas.*

*§ 1.º - A concorrência será inexigível quando comprovadamente inexistir qualquer possibilidade de competição.*

*§ 2.º - Nas hipóteses previstas nos incisos I e II deste artigo, a delegação deverá ser feita por meio de permissão de serviço público”.*

No direito brasileiro, a licitação é norma estabelecida como obrigação constitucional do ente estatal (inc. XXI do art. 37 da Constituição da República). Dever constitucional que é, a prévia licitação para a contratação pública não pode ser afastada senão nas situações excepcionais autorizadas de sua dispensa ou inexigibilidade.

A Constituição indica a prorrogação de contratos e o que se prorroga não começa nem recomeça. O contrato administrativo depende de objeto licitado e adjudicado ao vencedor do certame.

Entretanto, a prorrogação do contrato administrativo em curso não pode ser burla à regra da licitação prévia. Por isso, não se pode alterar o objeto do contrato prorrogado, não se pode permitir alteração de volume de objeto contratado a tornar outro, livre de seleção prévia.

Como anotado antes, a Constituição da República de 1988 exige licitação pública para a contratação realizada pela Administração Pública em observância aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e da eficiência:

*“Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (...)*

*XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.”*

No art. 175 tem-se exigência específica de licitação também para a concessão de serviços públicos:

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

*Parágrafo único. A lei disporá sobre:*

*I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;*

*II - os direitos dos usuários;*

*III - política tarifária;*

*IV - a obrigação de manter serviço adequado”.*

Como leciona, por exemplo, Hely Lopes Meirelles, a licitação tem por finalidade a *“obtenção do contrato mais vantajoso e resguardo dos direitos de possíveis contratados ”* (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. São Paulo:Malheiros 44.ed. 2020, p. 263-264).

Para Celso Antônio Bandeira de Mello a licitação *“visa alcançar um triplo objetivo: proporcionar às entidades governamentais possibilidades de realizarem o negócio mais vantajoso (pois a instauração de competição entre ofertantes preordena-se a isto), assegurar aos administrados ensejo de disputarem a participação nos negócios que as pessoas governamentais*

*pretendam realizar com os particulares e concorrer para a promoção do desenvolvimento nacional sustentável”.*

Aquele doutrinador ressalta, ainda, que com o certame público *“atendem-se três exigências públicas impostergáveis: proteção aos interesses públicos e recursos governamentais – ao se procurar a oferta mais satisfatória; respeito aos princípios da isonomia e impessoalidade (previstos nos art. 5º e 37, caput) – pela abertura de disputa do certame; e; finalmente, obediência aos reclamos de probidade administrativa, imposta pelos arts. 37, caput, e 85, V da Carta Magna Brasileira”* (MELLO, Celso Antônio Bandeira de, *Curso de Direito Administrativo*. São Paulo:Malheiros 35.ed. 2021, p. 432).

Assim, a licitação garante a igualdade de oportunidades àqueles que pretendem contratar com a Administração Pública, além de assegurar a publicidade e a impessoalidade nas contratações.

**17.** A Lei n. 8.987/1995 dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição da República. A concessão é a delegação da prestação do serviço público, *“ feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado ”* (inc. II, art. 2º).

Maria Sylvia Di Pietro conceitua a concessão de serviço público como sendo *“o contrato administrativo pelo qual a Administração delega a outrem a execução de um serviço público, para que o execute em seu próprio nome, por sua conta e risco, assegurando-lhe a remuneração mediante tarifa paga pelo usuário ou outra forma de remuneração decorrente da exploração do serviço”* ( *Direito Administrativo*. 20. ed. São Paulo: Forense, 34. ed. 2021, p. 308).

**18.** No art. 10 da Lei n. 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dispõe-se:

*“Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:*

*I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;*

*II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;*

*III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;*

*IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e*

*V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.*

*Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei”.*

Tem-se, portanto, que os Decretos n. 65.574/2021 e n. 65.575/2021 do Governador do Estado de São Paulo afrontaram os princípios do dever de se atender à licitação prévia, à legalidade, à moralidade e à impessoalidade.

**19.** A declaração de inconstitucionalidade daqueles diplomas com efeitos imediatos e *ex tunc*, como é a regra nas ações do controle abstrato de constitucionalidade, poderia acarretar a descontinuidade de prestação de serviço público essencial à comunidade, pelo que se faz mister cuidar do início de produção dos efeitos do julgado.

Consideradas as circunstâncias fáticas e suas repercussões sociais e jurídicas, conluo cabível a modulação dos efeitos da declaração de inconstitucionalidade, para conjugar o julgado com os imperativos de excepcional interesse público.

Para a garantia do interesse público na continuidade da prestação dos serviços, impõe-se que se assegure a persistência dos atos administrativos garantidores daquele desempenho, firmados com base nos Decretos n. 65.574/2021 e n. 65.575/2021, pelo prazo máximo de doze meses, para que o Estado de São Paulo providencie o cumprimento do seu dever de assumir diretamente ou licitar o objeto do ajuste com contratado particular, com o

aperfeiçoamento dos novos atos assecuratórios daquela prestação de serviços de transporte coletivo do Corredor Metropolitano São Mateus /Jabaquara com incorporação dos Sistemas BRT/ABC e Remanescente, na forma que entender conveniente e adotada segundo os ditames da legislação vigente.

**20. Pelo exposto, voto no sentido de a) conhecer a presente ação direta de inconstitucionalidade como arguição de descumprimento de preceito fundamental; b) julgar procedente o pedido para declarar a inconstitucionalidade dos Decretos n. 65.574/2021 e n. 65.575/2021 do Governador de São Paulo; c) modular os efeitos da decisão para assegurar a persistência dos atos administrativos praticados com base nos Decretos n. 65.574/2021 e n. 65.575/2021 pelo prazo de doze meses, a contar da data em que concluído o julgamento desta ação, período em que o Estado de São Paulo deverá assumir diretamente ou licitar os serviços de transporte coletivo do Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara, Sistema BRT /ABC e Sistema Remanescente.**

Plenário Virtual - minuta de voto