

Processo n.: @LCC 22/00472000

Assunto: Licitação para contratação de parceria público-privada, na modalidade Concessão Patrocinada, para exploração, manutenção e expansão do Aeroporto de Jaguaruna

Responsáveis: Thiago Augusto Vieira e Deise Carolina Machado de Souza

Unidade Gestora: Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade

Unidade Técnica: DLC

Decisão n.: 1552/2022

O TRIBUNAL PLENO, diante das razões apresentadas pelo Relator e com fulcro nos arts. 59 da Constituição Estadual e 1º da Lei Complementar (estadual) n. 202/2000, decide:

1. Conhecer do **Relatório DLC/COSE/Div.4 n. 814/2022**, que trata da análise da fase interna e dos procedimentos de planejamento para publicação de edital de parceria público-privada na forma de concessão patrocinada, para exploração, manutenção e expansão do Aeroporto Regional Sul Humberto Ghizzo Bortoluzzi - Aeroporto de Jaguaruna, em atenção à Instrução Normativa n. TC-22/2015.

2. Recomendar ao Sr. Thiago Augusto Vieira, Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, com fulcro no §1º do art. 11 da Instrução Normativa n. TC-22/2015, a adoção de providências visando ao atendimento das Orientações Técnicas quanto ao planejamento de parceria público-privada na forma de concessão patrocinada, para exploração, manutenção e expansão do Aeroporto Regional Sul Humberto Ghizzo Bortoluzzi - Aeroporto de Jaguaruna, conforme segue abaixo:

2.1. Termo de Referência, Plano de Negócios e Fluxo de Caixa:

2.1.1. Reconsiderar o percentual atribuído de Custo Médio Ponderado de Capital (WACC, da sigla em inglês). O modelo financeiro considerou 10,98%, sem apresentar a metodologia de cálculo que resultou em tal valor. Destaca-se que o WACC utilizado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) recentemente, na Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias do Governo Federal realizada em agosto deste ano, considerou um percentual menor, de 7,84%. Tendo em vista que se trata de um valor atual estimado pela agência reguladora do setor, recomenda-se esta adequação. Destaca-se que a diminuição do WACC altera o modelo financeiro, o que reduz a necessidade de aporte inicial do Poder Público em R\$ 4,36 milhões – de R\$ 48 milhões para R\$ 43,64 milhões;

2.1.2. Avaliar o critério da proposta econômica, em vez do maior valor de desconto sobre a Tarifa de Embarque, modificar para maior redução do valor de aporte público. Desde modo, o presente edital irá seguir o critério utilizado em leilões da ANAC. Recomenda-se que o valor de desconto sobre a Tarifa de Embarque continue a ser utilizado, porém invertendo a redação do item 4.17 do Edital, bem como a equação do Anexo 2. A sugestão de redação é a seguinte: “O percentual de desconto ofertado sobre o valor do Aporte Público incidirá sobre o valor da Tarifa de Embarque, na proporção estabelecida no Modelo 3, constante do Anexo 2”;

2.1.3. Avaliar a forma de cálculo da outorga variável, para que esta seja semelhante à metodologia empregada pela ANAC. Na Sétima Rodada de Concessões Aeroportuárias do Governo Federal, a referida agência reguladora considera a cobrança de outorga variável a partir do quinto ano de eficácia do contrato, e com alíquotas crescentes;

2.1.4. Considerar o pagamento de outorga variável na planilha de modelo financeiro, tendo em vista que, de acordo com o modelo apresentado, o percentual está zerado;

2.1.5. Desconsiderar o ajuste inflacionário na projeção de receitas e despesas, apresentados na aba “MF” do modelo financeiro da concessão. Não é necessário projetar a inflação para os períodos seguintes, tendo em vista a distorção de valores, decorrente da dificuldade de estimação. Deste modo, sugere-se trabalhar com dados reais na planilha como um todo, e não nominais;

2.1.6. Arquivo/documento: D01.01.01_PPD 1_3.00. Nome da planilha: PPD. Linha 3947, relativo ao “Concreto Asfáltico - Faixa 2 (DIRENG) executado em 3 camadas com 3 pinturas de ligação”. Identificou-se no estudo em referência, preliminarmente, que no cálculo do preço de “Concreto asfáltico - faixa B - areia e brita comerciais” (linha 3950) o custo unitário, código 4011459, proveniente do arquivo “SBJA_Engenharia_CAPUs_2.00” (planilhas ANA e AUX), considera a “Usinagem de concreto asfáltico - faixa B - areia e brita comerciais” que, por sua vez, considerou os valores para o material “Cimento asfáltico CAP 50/70”; Na sequência da planilha PPD, constatam-se valores com fornecimento e transporte de “Cimento asfáltico CAP 50/70” na linha 3951, o que pode indicar dupla contagem do material, necessitando de melhores explicações ou correção. Na aplicação dos ajustes, atentar para a conferência dos custos que compõem o fornecimento do Cimento asfáltico CAP 50/70, a exemplo de transporte e ICMS. A mesma dinâmica também foi constatada nas planilhas de estimativa dos preços para os serviços de “Fresagem e Recapeamento - Pavimento Flexível”. Recomendação: Reavaliar os cálculos dos gastos com a pavimentação (Pista de Pouso e Decolagem, Fresagem e Recapeamento) de forma a garantir que o material “Cimento asfáltico CAP 50/70” não tenha seu fornecimento contabilizado duas vezes, corrigindo se for o caso;

2.1.7. Ainda sobre o “Concreto Asfáltico - Faixa 2 (DIRENG) executado em 3 camadas com 3 pinturas de ligação” citado no item anterior, constatou-se que o seu preço por tonelada restou digitado na célula AG3950, prejudicando a verificação do BDI que fora considerado para o seu custo em relação à BDI para construção e BDI para simples fornecimento de materiais. Recomendação: Conferir a incidência do BDI nos custos estimados de forma a garantir a utilização de BDI diferenciado para itens relacionados a simples fornecimento de materiais;

2.1.8. Arquivo/documento: D01.01.01_PPD 1_3.00. Nome da planilha: PPD. Linha 109, relativo ao cálculo de gastos estimados com “transposição de talvegue”. Identificou-se no estudo referência, preliminarmente, a previsão de 162,61 metros de Bueiro Duplo Celular de Concreto, porém, não se identificou análise mais detalhada que justificasse a necessidade deste equipamento de drenagem. Recomendação: Reavaliar as estimativas de custos com transposição de talvegue (Bueiro Duplo Celular de Concreto), uma vez que não se observou item específico sobre tal equipamento no estudo de engenharia, corrigindo se for o caso;

2.1.9. Arquivo/documento: D02.01.01.02_TPS - Edificação_2.00. Nome da planilha: TPS 1. Linha 25 e 3049, relativo às estimativas de gastos com Terminal de Passageiros. Identificou-se no estudo referência, preliminarmente, a adoção de um processo licitatório com data-base de janeiro de 2011 como referência para parcela considerável dos preços do Terminal de Passageiros, com atualização de preços por índice INCC, porém, o uso de índices em atualizações de longos períodos é desaconselhado e favorece distorções. Recomendação: Quando do uso de processos de referência para estimativas de custos, avaliar a possibilidade de utilizar referências mais atualizadas possíveis, tendo em vista ser desaconselhável o uso de índices de correções para longos períodos;

2.1.10. Avaliar as possíveis intercorrências devido à área especial fora do limite patrimonial, por exemplo, eventual necessidade de deslocamentos de equipamentos, aquisição da área correspondente, se for o caso;

2.1.11. Esclarecer se existem orientações e obrigações para a futura contratada sobre eventual necessidade de trabalho noturno para execução das obras da Pista de Pouso e Decolagem (PPD) em

virtude da operação do aeroporto, uma vez que o orçamento referencial da PPD prevê adicional noturno para a mão de obra;

2.1.12. Esclarecer se há investimentos de terceiros no aeroporto e qual tratamento receberão em virtude da operação pela futura concessionária, a exemplo do tanque e caminhões de abastecimento da empresa Raízen e as instalações do sistema aeroportuário da empresa RPAATA;

2.1.13. Reavaliar as estimativas de custos com fundações da edificação do Terminal de Passageiros, uma vez que não se observou, preliminarmente, item específico na planilha orçamentária do TPS (D02.01.01.02_TPS - Edificação_2.00), corrigindo se for o caso;

2.1.14. Justificar a substituição de Reguladores de Corrente Constantes (RCC) que se apresentam em bom estado de conservação e operando normalmente segundo informado no estudo de arquitetura e engenharia, além de prever o tratamento que será dado aos equipamentos que forem substituídos, se for o caso;

2.1.15. Indicar os bens reversíveis, bem como as condições em que estes serão postos à disposição da administração ao fim da concessão, nos termos no art. 23, X e XI, da Lei n. 8.987/95;

2.1.16. Incluir o dimensionamento que foi realizado (memorial) e que resultou na definição da seção de pavimento de referência apresentada no Resultado dos Dimensionamentos dos Pavimentos;

2.1.17. Incluir a planta de topografia da área da concessão no caderno de plantas;

2.1.18. Realizar a consolidação de todas as matrículas em um único documento cartorial, que disporá de toda a área do Aeroporto de Jaguaruna, uniformizando as informações relacionadas ao limite patrimonial, conforme apontado como necessário pelos estudos de arquitetura e engenharia, de modo a evitar divergência entre a área dos lotes detalhadas no Relatório Final do *As Builts* e as áreas descritas nas matrículas dos imóveis;

2.1.19. Sobre as manutenções de recuperação de maior porte, estimadas para serem executadas após 13 anos das intervenções iniciais, incluir as premissas adotadas na sua definição, garantindo a sua compatibilidade com o projeto da estrutura do pavimento atualmente já executado;

2.1.20. Prever a possibilidade dos estudos contemplarem outras receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, tais como: praças de entretenimento, lazer e compras, opções gastronômicas, áreas para comercialização de produtos regionais e artesanatos, áreas para interação social e eventos e opção para serviços como: supermercado, barbearia, salão de beleza, dentre outros, a exemplo do que foi previsto em recente licitação da PPP do aeroporto de Parnaíba/PI - CONCORRÊNCIA N. 001/2021;

2.2. Edital de Licitação:

2.2.1. Prever a possibilidade de encaminhamento da documentação da licitação por via postal, em atenção ao disposto no inciso I do §1º do art. 3º da Lei n. 8.666/1993;

2.2.2. Ajustar a possibilidade da procuração a representante legal de proponente pessoa jurídica estrangeira ser por instrumento particular, conforme subitem 3.7, enquanto o subitem 3.7.1

exigir que seja registrada em Cartório de Registro de Títulos e Documentos, em atenção ao inciso I do §1º do art. 3º da Lei n. 8.666/1993;

2.2.3. Adequar previsão de que cada consorciado deverá atender individualmente às exigências relativas à qualificação econômico-financeira, nos termos do subitem 3.8.2, em atenção ao disposto no inciso III do art. 33 da Lei n. 8.666/1993;

2.2.4. Prever a possibilidade de que os documentos da licitação possam ser autenticados por servidor da Administração, nos termos do subitem 4.1, em atenção ao art. 32 da Lei n. 8.666/1993;

2.2.5. Adequar a previsão de que, caso ocorra a inabilitação da proponente declarada vencedora, será declarada vencedora a proponente classificada que tenha apresentado a maior oferta no resultado final do certame, nos termos do subitem 5.34, uma vez que o critério de julgamento é o menor valor da tarifa de embarque, em atenção ao inciso I do §1º do art. 3º da Lei n. 8.666/1993;

2.2.6. Prever que, caso o exercício fiscal do edital seja diferente daquele em que o contrato foi firmado, os estudos que condicionam a PPP devem ser atualizados, em atenção ao §2º do art. 10 da Lei n. 11.079/2004;

2.2.7. Avaliar o lançamento da licitação previamente à aprovação do Projeto de Lei n. 0231.3/22, que “Institui sistema de garantia de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelo Estado em contratos de parceria público-privada e estabelece outras providências”, atualmente em trâmite na ALESC;

2.3. Minuta Contratual:

2.3.1. Adequar o estabelecimento de modalidade de delegação na forma de concessão patrocinada, uma vez a ausência de previsão de pagamento de contraprestação mensal, além de que o aporte não transforma a concessão comum em patrocinada, em atenção ao §1º do art. 2º da Lei n. 11.079/2004;

2.3.2. Prever ou justificar a ausência da prestação de garantias públicas pelo Poder Concedente, em atenção ao art. 8º da Lei n. 11.079/2004;

2.3.3. Inserir regramento quanto à possibilidade ou não de subconcessão, em atenção ao art. 26 da Lei n. 8.987/1995;

2.3.4. Inserir regramento quanto à necessidade do Poder Concedente e/ou a ARESC homologar e autorizar o reajuste das tarifas por meio de normativa específica, em atenção ao art. 23 da Lei (estadual) n. 16.673/2015;

2.3.5. Prever que os bens da concessão que não tenham natureza de reversíveis possuem valor residual, nos termos dos subitens 13.13., 14.3., 14.13., a ser revertido como receita do concessionário, em atenção aos incisos X e XI do art. 18 da Lei n. 8.987/1995;

2.3.6. Adequar atribuição ao Poder Concedente do dever de contratar e remunerar “serviço técnico de empresa especializada em auditoria independente”, para fins de “verificação do cumprimento dos IQS pela Concessionária, bem como dos marcos de cumprimento disposto no Anexo 8”, nos termos do subitem 7.2, sugerindo-se que o serviço seja contratado pela

Concessionária, devendo apresentar uma lista tríplice a partir da qual o Poder Concedente irá escolher;

2.3.7. Prever prazo da prestação de serviço de auditoria independente (verificador independente), nos termos do subitem 7.2, considerando a importância de troca desse ao longo do contrato a fim de garantir a imparcialidade, em atenção ao inciso III do art. 58 da Lei de Licitações;

2.3.8. Inserir regramento e metodologia para cálculo e compartilhamentos dos ganhos de produtividade a ser aplicada nos reajustes e/ou nas revisões ordinárias, em atenção ao inciso IX do art. 5º da Lei n. 11.079/2004;

2.3.9. Estabelecer percentual mínimo com vistas à veiculação de publicidade institucional de interesse público na área de concessão, nos termos dos subitens 11.5 e 11.15, em atenção ao §1º do art. 54 da Lei n. 8.666/1993;

2.3.10. Prever que a ARESC também terá “acesso a qualquer tempo, a todos os contratos que a Concessionária celebrar para formalizar a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário, bem como a todas as informações contábeis e operacionais referentes ao desempenho da atividade”, nos termos do subitem 11.9, em atenção ao §1º do art. 54 da Lei n. 8.666/1993;

2.3.11. Ajustar identidade redacional dos subitens 11.6 e 11.13, a respeito da cessão sem ônus financeiro “espaços para as instalações de órgãos e entidades do Poder Público que por disposição legal operem no Aeroporto”, em atenção ao §1º do art. 54 da Lei n. 8.666/1993;

2.3.12. Abster-se de considerar que na indenização ao concessionário nos casos de encampação deverão ser incluídos os lucros futuros (cessantes), nos termos do subitem 13.14.2, em atenção ao disposto nos arts. 37 e 36 da Lei n. 8.987/1995;

2.3.13. Prever o modo amigável de solução das divergências contratuais, a exemplo dos comitês de resolução de disputas, em atenção ao inciso XV do art. 23 da Lei n. 8.987/1995;

2.3.14. Prever que a licitante vencedora se constitua em sociedade de propósito específico (SPE), ainda que exista indicativo na sessão “definições”, em atenção ao art. 9º da Lei n. 11.079/2004;

2.3.15. Indicar as diretrizes para o licenciamento ambiental, nos termos do subitem 2.32.1, em atenção ao inciso VII do Art. 10 da Lei n. 11.079/2004;

2.4. Matriz de Risco:

2.4.1. Prever a alocação dos riscos de fato do príncipe e álea econômica extraordinária, em atenção ao inciso III do art. 5º da Lei n. 11.079/2004;

2.4.2. Definir a probabilidade de ocorrerem os riscos, como exemplo: baixa, média ou alta;

2.4.3. Inserir medida de mitigação nos casos em que não cabe reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Quando não cabe reequilíbrio econômico-financeiro supõe-se que a parte a qual foi alocado o risco, tomará uma ação para mitigar tal risco, no entanto, alguns pontos não trazem as ações cabíveis como postergação de prazo, contratação de seguros, estudos de projeções, treinamento de pessoal, readequação do cronograma físico-financeiro, não cobrança da avaliação de desempenho, dentre outros;

2.4.4. Prever mitigação/tratamento do item 2 - (Ante) Projeto de engenharia, pois apenas consta o reequilíbrio sem trazer a adequação do cronograma;

2.4.5. Prever mitigação/tratamento do item 3 - (Ante) Projeto de engenharia, item 6 – Atraso no cumprimento dos cronogramas e prazos e item 10 – Atraso no cumprimento dos cronogramas e prazos das obras, pois não traz a adequação do cronograma e penalizações como forma de tratamento;

2.4.6. Adequar a alocação do risco do item 7 – Bens reversíveis, para a Concessionária, visto que nesse caso o custo decorre de “[...] eventuais incorreções verificadas na lista de bens disponibilizada pelo Poder Concedente”;

2.4.7. Adequar a forma de tratamento do item 10 – Atraso no cumprimento dos cronogramas e prazos das obras, visto que a mitigação não é “prever” os custos, mas sim “arcar” com os custos;

2.4.8. Prever a alocação para a Concessionária no item 12 - Operação, nos casos em que a mesma der causa à ocorrência do risco, com o devido tratamento e mitigação;

2.4.9. Prever a adequação do cronograma como forma de mitigação/tratamento do item 14 – Financiamento;

2.4.10. Prever a alocação para o Poder Concedente no item 15 - Demanda, nos casos em que a ocorrência do risco se der em razão de “impedimento ou redução do processamento de passageiros, aeronaves ou cargas no aeroporto, atribuídos a órgãos públicos, por ação ou omissão”. Na matriz esse trecho faz parte da mitigação. Precisa ser estabelecido de forma mais clara;

2.4.11. Adequar o enquadramento como risco do item 22 – Investimentos, custos e despesas, cuja causa do risco são os “Custos incorridos na reforma, melhoria e manutenção de ativos recebidos pela Concessionária, necessários para adequada prestação do serviço”, visto que já fazem parte do objeto da concessão, e não se trata de risco, mas sim de uma certeza de que as manutenções e substituições serão necessárias, logo não sendo caso de risco;

2.4.12. Prever a adequação do cronograma de obras como forma de mitigação/tratamento do item 24 – Investimento, custo e despesas;

2.4.13. Prever o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e adequação do cronograma de obras como forma de mitigação/tratamento do item 29 – Inadimplemento do Poder Concedente (Risco de não pagamento da contraprestação ou do aporte público);

2.4.14. Adequar o enquadramento como risco do item 31 – Político, cuja causa do risco é a “Encampação”, assim como os itens 39 e 40 – Término antecipado, visto que já está estabelecido no Capítulo XIII, da Extinção da Concessão, do Contrato;

2.4.15. Adequar o enquadramento como risco do item 42 – Intervenção por Descumprimento do contrato por Parte da Concessionária, visto que já está estabelecido no Capítulo XII, da Intervenção, do Contrato;

2.4.16. Prever a mitigação/tratamento do risco 43 – Ação ou omissão do Poder Concedente ou da Anac. Ainda, na mitigação a matriz traz uma exceção sendo a alocação para a Concessionária. Logo devem estar mais claras a alocação do risco e a sua mitigação;

2.4.17. Adequar o uso da expressão “salvo se conhecidos” na coluna de mitigação/tratamento, quando na verdade seria “salvo se não conhecidos”, no item 47 – Passivos ambientais;

2.5. Indicadores de Desempenho:

2.5.1. Definir as metas, uma vez que existem apenas padrões para a delimitação do valor do indicador;

2.5.2. Definir o indicador referente ao atendimento a Passageiros com Necessidades de Assistência Especial - PNAE;

2.5.3. Prever um fator de multiplicação com base nos resultados dos indicadores que incida sobre o cálculo do reajuste da tarifa, como um Fator Q, porque o baixo desempenho dá causa à multa, mas não tem influência direta no valor da tarifa. Cabe mencionar que nem todos os indicadores devem fazer parte de tal fator;

2.5.4. Prever indicadores operacionais como disponibilidade de equipamentos: elevadores, escada e esteiras rolantes; sistema de processamento de bagagens; sistema de restituição de bagagem;

2.5.5. Prever subindicadores de eficiência, a título de exemplo: Tempo de fila de inspeção de segurança; Velocidade da restituição da bagagem; Tempo na fila dos estabelecimentos comerciais; Eficiência dos funcionários no *check-in*; etc;

2.5.6. Prever subindicadores de atendimento referente aos funcionários, para citar alguns: Cordialidade dos funcionários e Atendimento dos funcionários;

2.5.7. Prever subindicadores de segurança, a título de exemplo: Rigor da inspeção de Segurança; Integridade da bagagem; Sensação de proteção e segurança; etc.;

2.5.8. Prever subindicadores ambientais, para citar alguns: Geração de resíduos (tonelada); Resíduos direcionados para a disposição (tonelada); Resíduos reciclados (tonelada); Redução do consumo de energia; Consumo de água; etc.;

2.5.9. Verificar a possibilidade de agregar ao indicador “Serviços Básicos” a “Disponibilidade de tomadas” e “Disponibilidade de carrinhos”;

2.5.10. Verificar a possibilidade de agregar ao indicador “Acesso” a “Disponibilidade de estacionamento”;

2.5.11. Adequar o nome do indicador “Índice de Satisfação”, visto que trata de pontos de eficiência, qualidade e custo/benefício, mas não de satisfação diretamente. De modo a exemplificar o que seria a satisfação: Satisfação do serviço de modo geral; Atendimento das expectativas; Proximidade do que seria um aeroporto ideal;

2.5.12. Verificar a possibilidade de agregar ao indicador “Índice de Satisfação” o “Custo do estacionamento”;

2.5.13. Prever subindicadores de serviço de conveniência para o cliente/passageiro, para citar alguns: Qualidade do restaurante e lanchonetes; Qualidade do ambiente de alimentação; Percepção sobre lojas/estabelecimentos comerciais; etc.;

2.5.14. Verificar se a resposta “Regular”, na classificação com pontuação 3, de fato deve ser considerado para efeito de cliente “Satisfeito” na pesquisa de satisfação;

2.5.15. Verificar se o item 29 do Apêndice A, os indicadores referentes aos aspectos Serviços Diretos, Disponibilidade de Equipamentos e Instalações do Lado Ar serão aferidos pela Concessionária, e encaminhados aos Poder Concedente”, realmente deve constar do texto, pois “Disponibilidade de Equipamentos e Instalações do Lado Ar” não constam dos indicadores;

2.5.16. Verificar o item 30 do Apêndice A: “30. A Concessionária deverá encaminhar, juntamente com o Plano de Ação apresentado ao Poder Concedente”, aparentemente falta algum complemento.

3. Destacar que o não atendimento das Orientações Técnicas contidas nos itens 2.1.1., 2.1.5., 2.1.6., 2.1.7., 2.1.9., 2.1.15., 2.1.18., 2.2.3. e 2.3.5 desta deliberação, demandaria a **sustação cautelar do certame**.

4. Dar ciência desta Decisão, do Relatório e Voto do Relator que a fundamentam, bem como do **Relatório DLC/COSE/Div.4 n. 814/2022**, aos Responsáveis supranominados e aos Órgãos de Controle Interno das Secretarias de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) e da Fazenda (SEF).

Ata n.: 45/2022

Data da Sessão: 30/11/2022 - Ordinária - Virtual

Especificação do quórum: Adircélio de Moraes Ferreira Júnior, Herneus João De Nadal, José Nei Alberton Ascari, Wilson Rogério Wan-Dall, Luiz Roberto Herbst, Cesar Filomeno Fontes e Luiz Eduardo Chereim

Representante do Ministério Público de Contas/SC: Diogo Roberto Ringenberg

Conselheiros-Substitutos presentes: Gerson dos Santos Sicca, Cleber Muniz Gavi e Sabrina Nunes Iocken

ADIRCÉLIO DE MORAES FERREIRA JÚNIOR
Presidente

LUIZ EDUARDO CHEREM
Relator

Fui presente: DIOGO ROBERTO RINGENBERG
Procurador-Geral do Ministério Público de Contas/SC