



**EXCELENTÍSSIMO SENHOR CONSELHEIRO RELATOR, DR. EDSON SIMÕES
MD CONSELHEIRO DO TRIBUNAL DE CONTAS DO MUNICÍPIO DE SÃO
PAULO.**

INTIMAÇÃO nº 2268/19

PROCESSO: TC 0007129/2018

**ACOMPANHAMENTO da EXECUÇÃO dos CONTRATOS nºs 025 a 032/2018 - SMT
e processos administrativos referenciados.**

**CONSÓRCIO PLUS, VIP TRANSPORTES URBANOS LTDA e
EXPANDIR EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA.** já qualificada nos
presentes autos, neste ato representado pelo seu advogado abaixo assinado, nos termos do
instrumento de mandato anexo, vem, respeitosamente à presença deste E. Tribunal de Contas
e do Excelentíssimo Senhor Conselheiro Relator Edson Simões, em razão da Intimação acima
epigrafada e nos autos epigrafados, **MANIFESTAR-SE**, no prazo regimental, sobre as
conclusões alcançadas pelo Órgão Técnico desse E. Tribunal, nos termos do *Relatório de
Análise de Contratação Emergencial* capeado pela supra referida Intimação.

Para tanto, apresenta os argumentos seguintes, fundamentados nas razões de fato e
direito a seguir expostas:



I. PRELIMINARMENTE

Para que dúvidas não parem, importa consignar que esta manifestação está sendo ofertada **em tempo**, observado o prazo fixado pelo art. 119 do Regimento Interno do TCM, considerada a situação emergencial e de calamidade pública instalada, frente à pandemia que atinge o país, razão pela qual os prazos processuais e administrativos foram suspensos, como se verifica das recém-editadas Portarias 147/20, publicada no DOC de 24.03.2020 e 177/20, publicada no DOC de 24.04.2020 e a última, Portaria nº 226/20.

II. DO OBJETIVO DO RELATÓRIO SOB ANÁLISE

Pretende esse E. Tribunal de Contas, em decorrência do procedimento instaurado, *“Verificar se os contratos emergenciais do Subsistema Estrutural em vigor no segundo semestre/2018 estão sendo executados de acordo com as normas legais pertinentes e em conformidade com as cláusulas estabelecidas nos ajustes”*.

Para tanto, Excelentíssimo Senhor Relator determinou, no uso de suas atribuições, à equipe de fiscalização, que *“promovesse análise dos referidos contratos emergenciais, bem como sua execução” e “diligências necessárias junto à Origem a fim de obter todos os subsídios, documentos e informações sobre as contratações emergenciais, verificando a fundamentação e justificativa técnica para o reajuste de 4,9% aplicado, preços unitários por passageiro de cada contrato e todos os grandes aspectos que envolvem essas contratações”*.

O Relatório de Acompanhamento define como escopo *a verificação da qualidade dos serviços prestados pelas empresas do subsistema estrutural, exceto Área 4, especialmente quanto aos aspectos da regularidade, conforto, atualização tecnológica, higiene e limpeza dos terminais de transferência e a correspondente atuação da SPTrans quanto ao*



cumprimento de suas atribuições legais relativas aos aspectos do planejamento, fiscalização e aplicação de penalidades.” Destaque para:

- *a verificação do cumprimento de viagens (cláusula 4.3) programadas nas Ordens de Serviços Operacionais (OSO);*
- *Nível de transmissão dos equipamentos embarcados de monitoramento (AVL).*

A unidade fiscalizada/auditada é a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT), considerando o período de 01.09.2018 a 31.12.2018.

Dentre os procedimentos determinados, foram realizadas diligências junto à São Paulo Transporte S.A (SPTRANS) para fornecimento de informações, em arquivo digital, para elaboração de um Banco de Dados e elaboração de cálculos para apresentação das principais conclusões.

Note-se, que todas as ações engendradas pela equipe de fiscalização visaram diligenciar junto à SPTRANS/SMT, tendo solicitado cópia dos processos administrativos relativos às contratações emergenciais, como também cópia dos pareceres jurídicos e fundamentação para o reajuste de 4,9%.

Assim considerado o objeto da fiscalização, verifica-se que as informações, justificativas e fundamentos, além dos documentos pretendidos, devem ser fornecidos pelos órgãos públicos responsáveis, como planilha de dados e arquivos digitais. De certo são providências estranhas ao concessionário e inerentes ao poder público contratante, no caso a SMT.



Da mesma forma, é a SPTRANS, conquanto gerenciadora e fiscalizadora do Sistema Municipal de Transportes, que deverá fornecer elementos esclarecedores sobre a *sistemática de remuneração aplicada aos contratos emergenciais*, e não a concessionária, que como sabido, **adere aos termos impostos pela Administração Contratante**.

Dos exames realizados acerca dos dados fornecidos pela SPTrans, referentes ao período auditado, de setembro a dezembro/18, concluiu os técnicos do TCM pela *irregular execução contratual*, apontando infringências às disposições contratuais, tanto pela contratada, quanto pelo Poder Público Contratante, razão pela qual os esclarecimentos e fundamentos aqui dispostos referem-se aos itens 4.1; 4.2; 4.3 e 4.4 do Relatório sob análise, porquanto atribuídos à Contratada.

Contudo, antes mesmo da análise da matéria destacada, necessário o apontamento, como preliminar de mérito, **da metodologia adotada pelos auditores técnicos no Relatório elaborado**, ora sob análise, de crucial importância na medida em que afeta diretamente as conclusões alcançadas.

Com efeito, consta das conclusões do Relatório de Fiscalização a menção de que os cálculos foram elaborados “*com base no material fornecido pela SPTRANS*”, não havendo “*inferência no presente trabalho, apenas conclusões de dados existentes e fornecidos,*” como os dados obtidos pelo Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) e pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE).

A metodologia assim utilizada seria verdadeira, desde que os técnicos utilizassem os mesmos critérios de cálculos utilizados para compor as fórmulas do contrato emergencial; desde utilizassem os mesmos parâmetros operacionais aplicados na medição dos serviços, nos mesmos termos e condições adotados pelos técnicos da SPTrans, considerando todas as



interferências e ocorrências que não são captadas ou computadas pelo Banco de Dados utilizado.

Não é o que se verifica do Relatório em comento.

De salientar que em momento algum a pretensão é de crítica ou subjugar o trabalho desempenhado pelos técnicos desse E Tribunal. Ao contrário, é alertar acerca da metodologia e dos elementos utilizados para compor as conclusões alcançadas, o que compromete o resultado, como demonstrado.

Nesse sentido, criar critérios próprios para possibilitar o entendimento das planilhas e dos dados fornecidos, na forma como efetuada pelos técnicos desse Tribunal de Contas é temeroso.

Como de amplo conhecimento, a utilização de Dados específicos de aplicação no Sistema de Transporte não é tarefa fácil, como reconhecido pelos próprios técnicos do TCM. Requer ampla vivência na área e conhecimento de outros fatores, que não estão dispostos em planilhas e que devem ser considerados para remuneração dos serviços, como é feito pela SPTRANS, empresa gestora.

Sem esse entendimento, os resultados obtidos podem ser distorcidos, criando cenário diferente da realidade operacional do Sistema de Transporte.

Com efeito, a utilização de Banco de Dados do Sistema SIM, por exemplo, sem considerar as variantes que alteram o cumprimento de viagem, outro exemplo, compromete o resultado, alterando a realidade dos fatos.



Sob essa ótica e considerando os critérios adotados pela SPTRANS para comprovar a efetiva prestação de serviços, quer em uma faixa horária, quer na faixa horária seguinte, quer relevando, ou não, as interferências da via, eventos e outros fatos que de alguma forma possam afetar programação dos veículos, passamos a abordar somente os itens atribuídos, no Relatório, ao então contratado, constantes do item 4 – Conclusão:

- I. **Item 4.1** – *Verificou-se infringência à cláusula 4.3 dos contratos e consequente inadimplemento contratual pelo descumprimento de 544.146 viagens programadas, o que corresponde a 10,3 milhões de quilômetros não operados (7,8%) da quilometragem prevista na Ordem de Serviço Operacional – OSO no período de setembro a dezembro/2018, representando prejuízo ao erário e pagamento indevido por serviços não prestados conforme o pactuado nos contratos, estimado pela auditoria em R\$ 43,3 milhões, decorrente da economia de custos operacionais variáveis (combustível, rodagem e lubrificantes) (itens 3.4.1 e 3.4.2).*
- II. **Item 4.2** – *Os descumprimentos de viagens ocorrem, na média, em linhas mais extensas enquanto as viagens cumpridas acima da OSO ocorrem em linhas menos extensas fazendo com que o percentual de quilômetros não ofertados seja superior ao percentual de viagens descumpridas (item 3.4.1).*

Os documentos apresentados demonstram e comprovam que condições externas afetam diariamente a programação e o cumprimento das viagens.

Além das deficiências na infraestrutura da cidade, há inúmeras ocorrências e interferências que prejudicam e prejudicaram, à época da abrangência da fiscalização do TCM, o integral cumprimento das ordens de serviços.



A VIP TRANSPORTES URBANO opera, predominantemente, na região leste da cidade, em bairros como Cidade Tiradentes, Guaianases, Itaim Paulista, São Miguel Paulista, Itaqueria, São Mateus, etc.. São bairros da extrema periferia da cidade de São Paulo, onde o deslocamento da população é feito através dos bairros até a região central da cidade, transportando uma grande quantidade de pessoas que dependem muito do transporte público.

O quadro 3 do Processo TC/007129/2018 demonstra, equivocadamente, que o Consórcio Plus, por meio de sua consorciada VIP TRANSPORTES URBANO, no período de setembro/2018 a dezembro/2018 apresentou o seguinte quadro de viagens:

Área	Empresa	Viagens Programadas		Viagens Monitoradas		Descumprimentos			
		OSO	OSO Ajustada	Consideradas	Consideradas – limitadas à OSO	Considerados	médio	Considerados sem compensação	médio sem compensação
3	VIP	1.419.588	1.266.577	1.144.253	1.090.457	122.324	9,66%	176.120,00	13,91%

Todavia, ao confrontar as viagens do SIM com os arquivos da bilhetagem eletrônica transmitidos diariamente à SPTRANS, constata-se que as viagens realizadas pela consorciada VIP TRANSPORTES URBANO foram maiores do que as viagens informadas pelo TCM, extraídas do SIM.

Constata-se pelo quadro abaixo que a empresa realizou foram 1.207.317 viagens efetivamente realizadas no referido período, e não somente as 1.144.253 mencionadas neste processo.



Mês	Viagens realizadas
Setembro/2018	303.788
Outubro/2018	340.684
Novembro/2018	319.846
Dezembro/2018	292.999
Total	1.247.317
% sobre OSO Ajustada	98,47

Fonte: Sistema de Bilhetagem Eletrônica

O descumprimento real é de 19.260 viagens e não de 122.324, portanto o percentual de viagens realizadas em relação a OSO AJUSTADA é de 98,47%.

É importante ressaltar que a bilhetagem eletrônica é utilizada, entre outros, para comprovar a realização de viagens que não foram detectadas pelo SIM.

Nas páginas abaixo estão as viagens que foram transmitidas à SPTRANS diariamente, entre 01/09/2018 e 31/12/2018, inclusive com o **pcgar** que é o arquivo gerado pelo software dos validadores instalados no interior de cada coletivo do sistema de transporte municipal de passageiros.

O pcgar contém:

- O prefixo do coletivo
- Número do validador
- Número de cada cartão utilizado no pagamento da passagem
- Saldo no cartão do usuário



- Horário de cada viagem (chegadas, saídas e horário de cada cartão utilizado durante a viagem)
- Número do chip san que é de propriedade da SPTRANS e funciona como chave de segurança do sistema de bilhetagem.

Em relação a alegação do TCM sobre as viagens limitadas a OSO, que baixaria o número de viagens realizadas de 1.144.253 para 1.090.457 (números do próprio TCM), e consequentemente, um aumento no descumprimento de 122.324 para 176.120 viagens, sob alegação de que a empresa Consorciada VIP realizaria mais viagens em determinadas linhas e a menos em outras, convém esclarecer que:

1- A VIP operava predominantemente na região leste da cidade, na periferia extrema. A gritante falta de estrutura, bem como as vias dos bairros periféricos sem planejamento algum para o tráfego de ônibus, os congestionamentos contínuos, prejudicam o cumprimento das viagens, bem como o cumprimento da sua pontualidade.

2- Existe a possibilidade de remanejamento de ônibus de uma linha que está operando normalmente para outra linha que está com sua frota retida em congestionamentos (inclusive pelos motivos descritos acima, como também por algum acidente, chuva, alagamentos, operação policial, etc.) para atenuar o prejuízo causado ao atendimento da população usuária da linha com problemas.

Tal medida visa prioritariamente atender aos anseios de deslocamento de nossos passageiros, evitando intervalos excessivos, descumprimentos de viagens e reclamações.

Portanto, os números de viagens expostos pelo TCM não refletem a realidade operacional do CONSÓRCIO PLUS referido período. Seguem juntados os documentos comprobatórios das viagens realizadas e transmitidas pela bilhetagem eletrônica, no período de setembro a dezembro de 2018.



A frota é disponibilizada integralmente para a operação diária, conforme o estabelecido na OSO, e se o cumprimento de viagens não atinge os 100%, os motivos são alheios à capacidade de atuação do Consórcio. Destaque para os seguintes eventos:

- Poucos corredores exclusivos para ônibus
- Congestionamentos diários nas vias da zona sul, principalmente no corredor M'boi Mirim.
- Falta de fiscalização e acompanhamento por parte da CET
- Falta de infraestrutura para o transporte por ônibus
- Baixa desempenho de velocidade dos coletivos
- Falta de terminais de ônibus maiores para otimização da frota
- Acidentes
- Semáforos constantemente com defeito.
- Ausência de corredores de ônibus;
- Poucas faixas exclusivas e segregadas para operação;
- Atuação limitada da CET na fiscalização das faixas exclusivas, que são constantemente invadidas pelos autos particulares;
- Atuação limitada e até mesmo ausente da CET na fiscalização das vias periféricas.

A falta de corredores exclusivos, bem como o pequeno número de faixas exclusivas para ônibus (as poucas que tem são invadidas por autos particulares, devido à falta de fiscalização) são fatores importantes que dificultam o cumprimento e pontualidade em todas as viagens previstas na OSO.

Além disso, o passageiro que está esperando o ônibus em uma determinada via e não tem conhecimento do congestionamento em outras vias do itinerário da linha por ele utilizada, faz reclamação contra a empresa como se os ônibus não estivessem operando plenamente, conforme a OSO.



As viagens e as reclamações tem pesos importantes no IQT – Índice de Qualidade do Transporte – e o resultado da empresa é seriamente comprometido por esse cenário, sem solução plausível pelo Poder Público.

A velocidade dos ônibus é muito baixa em comparação aos outros modais de transportes, além disso, a alteração de itinerário só se dá mediante autorização da SPTRANS, o que torna impossível, num congestionamento, qualquer mudança para pleno atendimento da viagem, no horário programado.

A SPTRANS não considerava a maioria das interferências apresentadas pelo Consórcio, mesmo com os protocolos e evidências. Somente consideravam como verdadeira a interferência se um agente da SPTRANS comparecesse ao local. Porém, é sabido não há número suficiente de agentes públicos para as verificações necessárias, gerando, via de consequência, autuações indevidas e infundadas, sem nenhuma constatação.

O desempenho eficiente da empresa na operação dos serviços **atenua as adversidades e possibilita um alto cumprimento de viagens.**

Essas adversidades são diariamente comunicadas à SPTRANS, porém, várias ocorrências não são consideradas, apesar do enorme prejuízo à operação das linhas.

Fato *incontest*e, que **todos esses fatores impedem a transmissão de dados e, por consequência, não registram o cumprimento das viagens que sofreram as interferências**, assim como outros que influenciam na regular operação dos serviços.



De certo que, na ocorrência dessas interferências, o prejuízo no cumprimento da viagem dentro da faixa horária é inevitável, gerando registros negativos, ou não gerando registros.

Além disso, o passageiro que está esperando o ônibus em uma determinada via e não tem conhecimento do congestionamento em outras vias do itinerário da linha por ele utilizada, faz reclamação contra a empresa, como se os ônibus não estivessem operando plenamente, conforme a OSO.

As viagens e as reclamações têm pesos importantes no IQT – Índice de Qualidade do Transporte – e o resultado da empresa é seriamente comprometido por esse cenário, sendo que o poder público não consegue solucionar o problema gerador.

Todos os dias basta assistir aos noticiários para ter a constatação dos transtornos gerados pelos congestionamentos. A velocidade dos ônibus é muito baixa em comparação aos outros modais de transportes. Soma-se a isso, o fato de que somente a SPTRANS pode alterar o itinerário da linha, nada podendo fazer a empresa, mesmo sabendo que na via seguinte o congestionamento está intenso.

Pelas inquestionáveis razões, não há como considerar exclusivamente os dados fornecidos pela SPTRANS, sem ter conhecimento das costumeiras e corriqueiras ocorrências, que atingem o Sistema de Transporte todos os dias!

Tanto é que a SPTRANS, cônica da realidade que muitas vezes é por ela produzida, considera esses eventos para remunerar os serviços **efetivamente prestados à população.**



No tocante às considerações acerca da **Quilometragem Programada x Realizada**, as análises e conclusões efetuadas pelos ilustres agentes fiscalizadores do TCM não refletem a realidade do Sistema de Transporte, vez que maculadas pela desconsideração das situações de fato, incidentes dia a dia na operação dos serviços, conforme demonstrado acima.

O quadro inserido no Relatório – *Quadro 4 – Quantitativos de quilometragem programada e realizada – setembro a dezembro/2018* utiliza fator (quilometragem), que não pode ser parâmetro para fundamentar as conclusões trazidas no indigitado Relatório. A uma, porque **o contrato não estabelece remuneração por custo por quilometro rodado**. A duas, porque os dados utilizados foram coletados **exclusivamente pelo Sistema Integrado de Monitoramento - SIM, sem considerar as outras variantes**, como exaustivamente demonstrado, que apura (ou deveria) apurar o número de viagens realizadas, multiplicando esse valor pelas respectivas extensões das linhas, constantes nas denominadas Ordens de Serviços Operacionais OSO.

Se considerado o método utilizado pelos técnicos do TCM, **a Sptrans deveria calcular diariamente o custo da prestação do serviço**, incluindo tipologia de frota e equipamentos, salários de operadores atualizados e a efetiva demanda de passageiros. Todas as variáveis incluídas no cálculo da remuneração deveriam ser atualizadas **diariamente e não apenas a quilometragem, como – erroneamente - recomendam os agentes do TCM**.

1. Da quilometragem realizada

O relatório ora contraditado baseou a quilometragem com fulcro nas planilhas da SPTRANS, as quais são produzidas por dados coletados pelo Sistema SIM.



Entretanto, como é cediço, o mencionado sistema SIM não pode ser a única ferramenta a ser utilizada, seja porque existem outros fatores que o indisponibilizam, como visto e constatado pelos documentos anexados.

Não se pode deixar de lembrar que a **única forma de remunerar os contratos emergenciais então firmados era pelo transporte de passageiros, não existindo outra fonte de receita ao contratado.**

A análise das ocorrências e interferências nas vias, como demonstrado, deixa claro que, além do Sistema Monitorado é imprescindível considerar, na análise, as condições adversas ocorridas nas vias de tráfego e calcular, inclusive, as perdas geradas para a empresa, já que o veículo parado por uma obstrução viária incide em todos os custos operacionais de operadores, peças, diesel e lubrificantes, sem o retorno financeiro esperado, uma vez que há concreta perda de passageiros, única fonte de remuneração da empresa, frise-se.

Importante registrar, também, que a maioria dos eventos listados e constantes da prova documental apresentada, não foram causados pela empresa.

Tem-se, portanto, que a quilometragem informada pela Sptrans é simplesmente produto das viagens medidas pelo sistema SIM, multiplicadas pela quilometragem em OSO, sendo, portanto, diretamente afetadas pelas intercorrências externas, como acima demonstrado. Nesse sentido, as informações obtidas somente com Dados do SIM não refletem a realidade da operação, sendo referencial, mas não meio conclusivo a demonstrar a real produção quilométrica, no caso.



Por tais razões, e já ciente do problema, a SPTRANS solicita, oficialmente, às empresas operadoras, mensalmente, o envio das informações relativas à quilometragem rodada e produção quilométrica.

Na análise efetuada pelos técnicos do TCM propõem desconsiderar a quilometragem percorrida nas partidas destacadas, por simplesmente estarem acima do programado para a faixa horária considerada, como se não houvesse custos nessa operação, ou mesmo considerando que não houve operação, o que não reflete a verdade. Isto porque, houve a partida e consequentemente a prestação do serviço.

Não considerar o cômputo dessa quilometragem para efeito de comparação, como também não considerar os custos envolvidos, é desconsiderar a efetiva prestação dos serviços, beirando ao enriquecimento ilícito pela apropriação de remuneração devida e não paga.

A proposta trazida pelos padrões que nortearam a análise em debate remete à conclusão de que se deve “fingir” que a partida do veículo não foi efetuada, quando de fato, foi e está demonstrada pelo Relatório da Bilhetagem emitido pela SPTRANS, donde advém o pagamento pelos serviços prestados!

Nesse sentido, mostra-se irreal *o percentual de 9,3% de quilômetros não percorridos*, como indicado pelos técnicos do TCM no quadro 4 supra referenciado, tornando a conclusão decorrente dessa **afirmação equivocada**, de que *existe um “mecanismo de compensação sistêmica de viagens programadas e correspondente quilometragem contratada”* há justificar as filas dentro dos terminais de embarque.

2. Dos custos



É lamentável a questionável lógica aplicada pelos técnicos do TCM para concluir que as empresas se beneficiam “ao deixarem de realizar a quantidade de viagens”, aumentando suas margens em decorrência da economia de custos variáveis não incorridos, relativos a combustíveis, lubrificantes e rodagens, resultando numa oferta de serviços inferior àquela programada na planilha de custos. Isso porque, de acordo com a sistemática de remuneração do contrato, a remuneração se dá em razão do passageiro “catracado”, ou seja, se não operar, não é remunerado.

Esse tipo de análise, que leva em consideração a quilometragem como impactante na remuneração da empresa, além de, como já enfatizado, equivocada, é temerosa, na medida em que desconsidera outros custos incidentes, mesmo se tratando de contrato emergencial, como a evolução tecnológica da frota e seus respectivos impactos em vários itens de custeio no período analisado, conforme demonstrado abaixo.

A auditoria recomenda que as variáveis a serem utilizadas nas planilhas de custos sejam as mais próximas da realidade, ou seja, que a quilometragem utilizada seja a realizada pela empresa. Assim, se a empresa melhorar sua operação, a quilometragem a maior não seria remunerada, o que seria um verdadeiro absurdo!

Partindo de premissas totalmente inaplicáveis para o contrato em questão, tanto no conceito quanto no cálculo, outra não seria a conclusão, também equivocada, de que as empresas do Subsistema Estrutural receberam remuneração a maior, e via de consequência, “causaram” prejuízo ao erário público. **Outra impropriedade!**

De certo que não. Uma análise mais apurada, de acordo com os critérios previstos no contrato e utilizados pelo Poder Público, observadas as variantes incidentes aqui demonstradas à exaustão, por si só comprovam os pagamentos efetuados à empresa deficiente, dentro dos parâmetros normatizados.



Os equívocos dos cálculos e das análises efetuadas pela auditoria repousam nos seguintes fatos:

a) Utiliza como ponto de partida a composição de **custos**, classificados como **variáveis**. Embora a planilha de custos publicada pela SPTRANS em janeiro/19, com dados de novembro/18, classifique o item peças e acessórios como custo variável, esses itens são calculados **como custo fixo**.

Uma análise mais atenta verificaria que o custo de peças e acessórios é calculado como sendo um percentual de consumo anual por tecnologia aplicado sobre o valor de veículo sem pneus por tecnologia. O resultado é dividido por 12 meses para se chegar ao custo mensal. **Assim, a base para o cálculo é a frota de ônibus e não o número de quilômetros percorridos.**

b) Outro erro cometido, a apuração do percentual de participação dos custos variáveis no custo total. **A auditoria utilizou como base o custo operacional ao invés de utilizar a remuneração total estimada constante da planilha.** Ao invés, a Auditoria utilizou o **custo operacional como base para determinar a participação, depois utilizou a remuneração das empresas para calcular um suposto ganho com a diferença de quilometragem.**

Esta não é a realidade.

Ainda que assim não fosse, a título de ilustração, para demonstrar a inviabilidade dos métodos de cálculos e utilizados pelos Srs. Auditores, se considerados como custos variáveis apenas os itens que são calculados em função da quilometragem e a remuneração estimada dos operadores e não o custo operacional, a participação dos custos variáveis seria de 22% e não de 32,5%.



c) Outro fator preponderante que macula as conclusões alcançadas é o fato de que **não foram considerados os custos com aquisição de novas tecnologias**, que, com a majoração de preços de insumos e com o comportamento da demanda de passageiros podem variar durante a contratação emergencial, sendo que a correção só é realizada anualmente.

d) Não pode ser ignorada, também, a variação negativa na demanda no período. Considerando que a tarifa de remuneração é composta pelos custos de produção do serviço, divididos pela demanda de passageiros, a **queda** dessa última variável **reduz a remuneração** da empresa e consequentemente **parte dos custos deixam de ser recebidos**.

e) Fato notório que não pode ser desconsiderado, porque de suma importância, é que no ano de 2018, **a Prefeitura encerrou o exercício social com uma dívida junto à empresa, abrangendo o período de operação de 05/12/18 a 12/12/18.**

Tal fato, inesperadamente, não foi comentado pelos auditores, que, ao invés, alegam que a operação do Consórcio, ora manifestante, causou prejuízos ao erário municipal. Ao contrário. **Não recebeu nenhuma remuneração injustificada**, o que restou demonstrado à exaustão de forma clara e com a devida técnica empregada.

Se fossem considerados todos os custos que a empresa incorre, sem a devida remuneração, e a apuração correta da quilometragem percorrida, verificar-se-ia que os valores de remuneração por passageiro, atualmente vigentes, estão deveras defasados.

As empresas que integram o consórcio e executam a operação dos serviços não alcançam a quilometragem programada pelo fato de existirem fatores estranhos à normal operação dos serviços, fartamente demonstrados ao longo desta peça, sobre os quais a **concessionária não tem controle**.



Por fim, ainda que não seja responsabilidade do Consórcio, as fotos de longas filas no Terminal Grajaú em determinado dia e horário não podem ser utilizadas para ilustrar que a perda de partidas e diferenças de quilometragem sejam a causa de tal fato, não havendo o correspondente nexo causal.

Vale destacar, mais uma vez, que o não cumprimento de partidas programadas implica necessariamente na não aferição de receita, já que o modelo de remuneração é por passageiro transportado e não por custo, de frisar, mais uma vez.

Cabe registrar que, se o número de passageiros transportados no período fosse dividido pelo respectivo número de viagens, o valor médio por viagem seria maior. Entretanto, o objetivo é demonstrar a **potencial perda de receita quando as viagens não são realizadas**, ainda que por motivos alheios à vontade do concessionário, como já demonstrado.

Utilizando o mesmo critério adotado pelos auditores dessa Casa de Contas, chega-se à mesma conclusão, qual seja, **perda de receita, donde se conclui que, se as empresas que compõem o Consórcio manifestante não realizarem as viagens, não aferirão receita, ou no caso, remuneração.**

Partindo-se do alegado número de viagens não realizadas, com base em dados inconsistentes do SIM, e do número de passageiros médios por viagem, foi calculado o total de passageiros que deixaram de ser transportados pelas empresas nos dias úteis.

Considerando que o **modelo de remuneração é com base no número de passageiros transportados e não pelo custo**, foi calculado o número de passageiros que deixaram de ser transportados nos dias úteis, o qual, multiplicado pelos valores de remuneração por passageiros vigentes no período de set-dez/18, resultou **em uma potencial**



perda receita de R\$ 15.169.532,33 (quinze milhões, cento e sessenta e nove mil, quinhentos e trinta e dois reais e trinta e três centavos).

Verifica-se, pois, que **não há recebimento injustificado** pelo Consórcio e suas **consorciadas**, como quer fazer crer as Conclusões trazidas pelo Relatório em debate. **Existe**, isso sim, **perda de receita, considerando os passageiros que deixaram de ser transportados**, como demonstrado.

E mais: se não houver operação dos serviços, no caso, viagens não realizadas ou não computadas para efeitos de remuneração, as empresas **NÃO DEIXAM DE INCORRER NOS CUSTOS FIXOS E VARIÁVEIS TAMBÉM**, esquecendo-se os técnicos de considerar a mão de obra disponível, despesas administrativas, combustível, dentre outros, porque o ônibus está em operação, mesmo deixando de dar alguma partida.

Nessa conformidade, sob qualquer ângulo que se analise, **não há como concluir que** “*para as empresas os benefícios são evidentes, pois ao deixarem de realizar a quantidade de viagens, tem suas margens aumentadas em decorrência da economia de custos variáveis não incorridos, relativos a combustíveis, lubrificantes e rodagens.*”

Antes de concluir, importa deixar registrado aqui a manifestação da área técnica da empresa gestora – SPTRANS, que em resposta à notificação igualmente encaminhada, itens 3.5.1 e 3.5.1, **afirma e demonstra que a Auditoria deixou de considerar conceitos e dados importantes para cômputo das viagens, comprometendo o resultado final do Relatório em comento, verbis:**

“... No entanto, cabe esclarecer que a observância apenas do valor da penalidade não considera outro aspecto na prestação do serviço. Quando o operador deixou de efetuar a viagem, deixou também de transportar passageiros e com isso deixou de



*receber a remuneração pelo passageiro transportado. Com isso, houve uma **perda de receita para o operador e não apenas a aplicação da penalidade. Esta perda de receita não foi considerada nos cálculos do Relatório.** Quanto a considerar insignificante o valor aplicado, isso parece subjetivo. No relatório não fica esclarecido qual a fronteira entre penalidade significativa e insignificante. Além disso, R\$ 4,9 milhões entre setembro a dezembro de 2018 apenas de penalidade do Código G 64 pode não ser considerado um valor insignificante. (...)” (grifo)*

Os esclarecimentos da SPTRANS prosseguem, demonstrando que a equipe técnica do TCM – quer por desconhecimento, quer por opção metodológica – só considerou as viagens monitoradas de eventos válidos, desconsiderando os chamados eventos inválidos, cujo monitoramento do veículo não foi possível, como por exemplo, quando em percurso do terminal principal para o terminal secundário.

Portanto, esses eventos inválidos não podem ser desconsiderados, ou interpretados a bem prazer, não sendo uma opção de metodologia no momento de demonstrar o cumprimento de viagens, como assim atuaram os técnicos do TCM, considerando a ocorrência erroneamente como “descumprimento de viagem”.

Outra não é a conclusão senão, como acertadamente manifestado pela SPTRANS, o fato de que “as **viagens monitoradas não abrangem o universo total das viagens efetivamente realizadas**”.

E ESTE FATO NÃO PODE DEIXAR DE SER CONSIDERADO PELOS TÉCNICOS, quando da análise da execução do contrato. Dessa realidade, a Auditoria técnica não pode se distanciar. Ao desconsiderar esses dados e conceitos – o que não é uma opção - o resultado produzido se mostra totalmente inapropriado para demonstrar a situação trazida, como no presente caso, confundindo e induzindo em erro os Nobres Conselheiros.



Por tudo quanto exposto e demonstrado, importa deixar consignado que a eloquência na contra argumentação trazida nesta peça é plenamente justificável, haja vista que, desde o contrato de concessão antecedente, o Consórcio defendente vem alertando, nas oportunidades, sobre os sucessivos equívocos cometidos pelas equipes técnicas de fiscalização desse E. Tribunal, quanto à eleição de critérios inaplicáveis e até mesmo inexistentes para fundamentar conclusões, que não guardavam relação com a realidade da forma de remuneração do contrato de concessão pelo Poder Público, muito menos com as condições operacionais.

Mas lamentavelmente, até então, palavras inanes, que a nada conduziram até o momento. Mais uma vez, necessário o debate para esclarecer o que salta às vistas, insistindo a Auditoria na tese de que *“não defendem a remuneração baseada em custos efetivamente incorridos”*.

Plenamente aceitável a opinião e a tese da Auditoria, Inaceitável é a pretensão de fazer valer esse entendimento em sobreposição às condições já pactuadas (*pacta sunt servanda*) e legítima e legalmente praticadas pelas partes, como exageradamente esclarecido ao longo desta explanação e em oportunidades passadas.

Vale lembrar, que não cabe à concessionário, no caso a este Consórcio, proceder de maneira diferente àquela determinada pelo Poder Concedente, como regra posta.

Se a premissa utilizada é desacertada e se não houver entendimento de que pode haver outra forma de considerar a quilometragem programada x realizada, o cumprimento de viagens, os custos envolvidos e os fatores externos incontestavelmente demonstrados que podem afetar a operação, e que o SIM não é um sistema infalível e plenamente apto a, somente ele, espelhar a operação dos serviços de transporte, como reconhecido e praticado



pela própria Sptrans, não haverá qualquer justificativa, ou argumentos, por mais justos, fundamentados e acertados que sejam, como aqueles aqui trazidos, capazes de gerar defesa hábil a ensinar o reconhecimento dos fatos expostos por esse R. Tribunal de Contas.

A manutenção desse entendimento tem consequências drásticas, principalmente porque atribui ao Consórcio, ora contestante, responsabilidades como o recebimento de valores injustificados; a prática dos chamados “mecanismos de compensação sistêmica de viagens programadas e correspondente quilometragem contratada”, aliada a “prejuízos ao erário”.

Porém, a busca pelo fazimento da justiça e da melhor prática para entendimento das condições que norteiam o contrato emergencial em questão, certamente ressoarão com a atuação escoreita dessa Casa de Contas no presente caso, que acolhendo os argumentos aqui trazidos porá fim à descabida divergência de entendimentos.

Por estas razões, requer sejam considerados os argumentos aqui trazidos, que *refletem in totum* a metodologia constante dos contratos firmados à época e aplicada pelo Poder Público no repasse da remuneração devida. Nesse sentido, necessária nova análise dos técnicos dessa Corte de Contas, agora efetuada de acordo com a técnica, metodologia e conceitos aplicáveis à execução do contrato emergencial, conferindo-se, se necessário e na devida oportunidade, novo prazo para manifestação, considerando-se que, certamente, o resultado do novo relatório a ser apresentado será completamente diferente do atual.

3. Item 3.4.2 - Ocupação do Sistema no Horário de Pico da Manhã



Inicialmente, cumpre registrar que não foi apresentada memória de cálculo demonstrando as conclusões que chegaram os técnicos do TCM, nem os dados pertinentes ao Consórcio manifestante, o que dificulta a avaliação e sua defesa.

Mesmo assim, pode-se depreender que foram utilizados números de disponibilidade de oferta (programado e realizado) e correspondente demanda de passageiros transportados, em horário de maior carregamento do subsistema Estrutural. Daí, os Auditores chegaram à conclusão de que o subsistema apresenta uma oferta de lugares muito acima da demanda de passageiros transportadas.

Nesse cenário mais conservador, onde há insistência em desprezar as viagens realizadas acima do previsto em OSO em determinadas faixas horárias, os técnicos do TCM afirmam que a oferta do Subsistema Estrutural está 55,7% superior ao que seria necessário para a demanda registrada. Em outras palavras, a demanda transportada representou apenas 44,3% da oferta disponibilizada.

Dessa forma, sugerem a redução da oferta, conforme se pode constatar da conclusão abaixo reproduzida:

Nesse sentido, constatamos que a frota do Município de São Paulo no período de setembro a dezembro/18 não estava adequada a real necessidade dos serviços, uma vez que a oferta de lugares estava muito acima da demanda de passageiros no horário de pico de máximo carregamento. Grifo nosso. Pág. 16/39

É temerário e frágil o resultado obtido apenas com a análise precária de somente duas informações fornecidas pela SPTrans, quais sejam:

- (i) Oferta de lugares;



- (ii) Demanda de passageiros no horário de maior carregamento.

Se os técnicos do TCM consultassem os técnicos de planejamento da SPTRANS sobre suas conclusões, certamente teriam sido informados de que, o dimensionamento de linhas e os critérios para especificação da oferta obedecem à metodologia complexa e muitas outras variáveis imprescindíveis.

A determinação da oferta deve conter necessariamente:

- (i) A quantidade de viagens necessárias para o atendimento dos carregamentos previstos nas horas de pico representativos dos períodos de pico manhã, entre pico e pico tarde;
- (ii) Cálculo da frota por linha para o período de pico manhã;
- (iii) Projeção das viagens para as faixas horárias do dia útil considerando a oferta dimensionada para as faixas horárias de pico;
- (iv) Projeção da produção quilométrica por linha.

A quantidade de viagens necessárias para o atendimento da demanda (i) é obtida através do resultado da divisão da demanda de máximo carregamento, pela capacidade da tipologia de ônibus adotada pela a linha.

A demanda de máximo carregamento é resultante de pesquisas e compilação de dados do sistema de bilhetagem eletrônica para o cálculo, considerando dados de demanda e carregamento em pontos críticos da linha. (ii) A capacidade do ônibus depende das características físicas (quantidade de assentos e área para transporte em pé) do veículo considerado e da taxa de conforto adotada.

Outro importante aspecto a ser considerado e, ao que tudo indica foi desprezado na análise dos auditores do TCM, são os intervalos máximos da linha operada, que por sua



vez são determinados pelo Poder Público (iii), em razão da política adotada para a rede de transporte coletivo, de valorização da oferta uniforme de serviços.

O conceito do serviço em rede atualmente empregado estabelece a adoção de padrões de frequência fixos por tipo de linhas, em quantidade expressiva, que garantam uma facilidade de entendimento, segurança de oferta e uma melhor viabilidade para as integrações entre linhas, com menores tempos de espera despendidos.

Finalmente, o cálculo da frota a ser utilizada na operação das linhas (iv) é realizado a partir da oferta dimensionada com os critérios já expostos e dos tempos de ciclo de cada linha.

Os tempos de ciclo, por sua vez, são calculados com base nos tempos de percurso nos segmentos percorridos no trajeto de cada linha, estabelecidos a partir dos tempos reais apurados pelo processamento do SIM. Para esses “tempos”, foram acrescentados “tempos padrões” de regulação operacional, conforme o tipo de linha.

Uma vez obtidos esses dados, a frota é calculada através do resultado da divisão entre o tempo de ciclo (em minutos), pelo intervalo em minutos.

Óbvio que há mais detalhes envolvidos no dimensionamento da oferta de transporte; entretanto, o objetivo aqui foi atentar para a gama de variáveis que devem ser observadas para tal dimensionamento. Como ficou evidente, não basta reduzir a oferta, seja pelo número de partidas, ou diminuição da frota operante, sem considerar as consequências inevitáveis que afetarão o intervalo das partidas.



Mais uma vez, cabe aqui reforçar que o **modelo de remuneração contratual é dependente da demanda, ou seja, por passageiro transportado, e não por custo incorrido, ou quilometragem realizada.**

Assim considerado, porque assim construída a base de controle operacional e remuneratório do contrato, não há como sobressair às conclusões alcançadas pelo Relatório sob debate, **restando totalmente comprometidos os resultados obtidos pelos técnicos do TCM.**

Portanto, os argumentos aqui trazidos não são palavras vazias e meramente protelatórias, mas fundamentadas em conceitos, procedimentos e metodologia própria, instituídos com a devida tecnicidade pelo contrato para prestação de serviços essenciais de transporte, razão pela qual devem ser considerados para suplantar as conclusões alcançadas pelo Relatório em comento.

III. Item 4.3 – *Em vistorias realizadas nos terminais constatou-se deterioração das condições de higiene e limpeza devido à existência de sujeira acumulada nos pisos, bancos, teto e plataformas dos terminais, em infringência à cláusula 6.3.1 (item 3.7).*

Em que pesem os apontamentos acerca de supostas incorreções e/ou falhas na execução dos serviços relativos aos Terminais, impõe-se esclarecer que as informações constantes do relatório da equipe técnica desse Tribunal não procedem, haja vista o integral cumprimento do contrato, sem qualquer tipo de mácula durante a sua execução, não cabendo à aplicação de qualquer tipo de sanção ao Consórcio defendente.

1. Das Verificações Realizadas:



Primeiramente, mister ressaltar que as verificações foram realizadas de forma pontual e única em cada um dos locais (Terminais) indicados, de modo que não houve uma avaliação continuada dos serviços prestados durante o período de funcionamento desses Terminais, o que permitiria uma correta e precisa observação do respectivo funcionamento dos Terminais de forma geral.

Assim, ao se analisar de forma única e pontual, um item específico e destacado do contrato - e não a operação como um todo - **a fiscalização realizada não espelha a real condição em que os serviços têm sido executados**, sendo certo que da forma como fora posta a avaliação, esta foi realizada de forma subjetiva, não tendo como premissa os critérios estabelecidos no contrato.

Não se pode admitir – nem por amor à argumentação - que a avaliação da prestação do serviço/execução do contrato seja submetida à subjetividade do agente que verificou a sua execução “*in loco*”, por alguns momentos.

Ora, admitir essa hipótese é romper com todos os métodos de avaliação ditados pela boa prática de fiscalização de serviços. E infelizmente esse foi o parâmetro utilizado para diagnosticar, de imediato, que os *serviços de manutenção e conservação não estão sendo executados*.

Apontam os Auditores que em vistoria realizada nos meses de setembro e outubro de 2018 foi constatada “*deterioração das condições de higiene e limpeza, devido à existência de sujeira acumulada nos pisos, bancos, teto e plataformas dos terminais*”, apontando infringência à cláusula 6.3.1 do contrato.

De maneira a demonstrar suas alegações, os técnicos anexaram fotos e destacaram a previsão contratual contendo os indicadores do Índice de Desempenho e de Conservação



dos Terminais (IQTD e IQLC), como também a metodológica para obtenção das notas e consequente valor fina da remuneração mensal.

De observar, as datas da realização das vistorias nos respectivos Terminais, conforme fotos ilustrativas juntadas:

Data / vistoria	Terminal	Objeto da vistoria
25.09.18	Capelinha	Banco / piso/parte da cobertura
25.09.18	Pirituba	Piso área comercial
29.09.18	Santo Amaro	Banheiro masculino e parte da cobertura

Verifica-se que a vistoria foi realizada em **apenas um dia em cada um dos Terminais indicados**, o que, de fato, não pode ser ferramenta hábil de aferição para medir a irregularidade ou mesmo a regularidade na prestação de serviços de conservação e manutenção dos referidos Terminais.

Aliou-se a Auditoria aos indicativos fornecidos pela SPTRANS para avaliar a qualidade dos serviços executados nos terminais para os meses de correspondência. Contudo, conforme informação fornecida pela própria gestora, acerca do contrato emergencial em destaque, ***não vigorava ainda os procedimentos de avaliação baseados no IQLC e o respectivo escalonamento de notas a partir dos índices de qualidade.*** Confrontem-se as informações prestadas pela SPTRANS no processo em referência (peça 34, fls. 13):

- Ao responder o item 4.15 do Relatório:



"Não vislumbramos a apuração de responsabilidade, uma vez que a fiscalização realizada no período foi com base no Anexo I, que se encontrava em vigência até ser objeto de revisão."

De ressaltar que referido Anexo I tratava da Administração, Manutenção e Conservação dos Terminais, integrante do Termo de Aditamento ao então contrato de concessão, antecessor do contrato emergencial sob exame.

Em outra passagem das informações prestadas da aclamada gestora, informou que até revisão do mencionado Anexo I, a fiscalização e as penalidades obedeciam às previsões normatizadas naquele instrumento, até sofrer revisão em dezembro de 2018:

*"(...) Até a conclusão do processo de revisão, aprovação e substituição do Anexo I, que ocorreu em 01 de dezembro de 2018, **as avaliações citadas nos itens 3.7.1 e 3.7.2, eram executadas pelas Gerenciais Regionais, mas ainda não vigoravam no referido Anexo, onde passaram a ser válidos após a sua revisão.**" (grifo)*

Nessa conformidade, não há falar em glosas ou outra forma de fiscalização, além daquelas que vigoravam juntamente com o contrato emergencial em destaque.

Antes de concluir este tópico, necessário explanar, sem retórica, que os Terminais fiscalizados pela Auditoria estão localizados em áreas públicas de grande extensão, com circulação diuturna de pessoas e passageiros, que fazem uso dos banheiros, dos corredores, das áreas comerciais e das plataformas de embarque/desembarque, de maneira ininterrupta, gerando, sem sombra de dúvidas, todo tipo de resíduo, mesmo o serviço sendo realizado de forma constante e ininterrupta, será encontrado, eventualmente, resíduos que se acumulam logo após a realização da limpeza da área. Sem falar próprio desgaste dos materiais, como pisos, esquadrias, louças sanitárias, etc.



IV. Item 4.4. *Nossos exames evidenciaram que diariamente aproximadamente 4,0% dos veículos das empresas contratadas, ou seja, 305 ônibus apresentam equipamentos AVL sem transmissão, em infringência à cláusula 7.1.6 (item 3.5.4).*

Antes de adentrarmos na questão posta, necessário destacar que **não há como ser atribuída a este Consórcio a infringência apontada no item 4.4 em destaque**, posto que se trata de análise global, de abrangência geral e aplicada a todo o Sistema de Transporte coletivo de Passageiros. Assim, não há como apontar, de forma certa, que as empresas consorciadas efetivamente possuíam AVLS sem transmissão no período de abrangência da auditoria.

Contudo, mesmo assim, passaremos a confrontar as afirmações trazidas, com os elementos técnicos aqui expostos.

A medição da regularidade de transmissão dos equipamentos embarcados AVL visa garantir o controle e monitoramento eletrônico das linhas e da frota de ônibus em circulação. Cabe esclarecer de pronto, que as empresas concessionárias são as maiores interessadas no bom funcionamento dos equipamentos, pois necessitam dos dados gerados através do sistema SIM para, entre outros, o acompanhamento da operação e realização de estudos técnicos visando o aprimoramento da programação das linhas.

São através do AVL (Automatic Vehicle Location) que se obtêm as informações das viagens efetivamente realizadas pelos ônibus.

O equipamento de AVL é basicamente formado por:

- Um GPS que envia a latitude e longitude do local onde se encontra o equipamento;



- Uma interface de conexão à rede de telefonia celular para envio dos dados;
- Uma memória finita para armazenamento temporário dos dados antes do envio.

Cada um destes componentes é sensível a falhas, podendo, portanto, enviar, ou não, dados que podem comprometer a qualidade da informação sobre a localização do ônibus em um dado instante.

Para que o AVL consiga emitir corretamente a sua posição, é preciso que o sensor de GPS esteja visível aos satélites. Desta forma o GPS funciona muito bem em áreas abertas e planas, mas não tão bem em áreas com grande densidade de prédios altos que formam os chamados “vales urbanos”.

A conexão é uma fonte de problemas, visto que a cobertura das operadoras de telefonia na cidade varia e muito, de região para região. Nos locais com grande concentração de pessoas, o AVL concorre pela conexão de telefonia celular e nos locais muito periféricos às vezes não há cobertura de telefonia suficiente; os dois casos dificultam o envio de informações pelos equipamentos de AVL.

Antes de 2018, o equipamento era instalado a parte do validador e a maioria deles eram da empresa Maxtrack que, à época, se utilizava da rede de telefonia da Claro para as transmissões.

Na área de atuação do Consórcio Sete existia e ainda existem várias áreas de sombra que impossibilitam a transmissão.

No ano de 2018, foram homologados pela SPTRANS os equipamentos de AVL acoplados ao validador de propriedade da PRODATA, que utiliza a rede de telefonia da VIVO, com maior cobertura e significativamente mais estáveis.



Não há falar em infringência ao contrato, porquanto o problema gerado **não é pela falta de manutenção**, o que envolveria a atuação das empresas consorciadas, **mas exclusivamente de instabilidade de transmissão da rede**, não podendo este Consórcio ser responsabilizado por aquilo que não deu causa e está totalmente desprovido de culpa.

Por meio dos autos de infração - G-64 – verificam-se as viagens que não foram encontradas pelo SIM, através da informação enviada pelo equipamento AVL, que poderiam ser confirmadas ou retificadas pelos recursos existentes nos validadores eletrônicos que equipam toda a frota, evitando-se com isso uma série de equívocos nos apontamentos que são devidamente comprovados nos recursos administrativos enviados à COMIM.

Nesse sentido, o percentual de equipamentos que eventualmente apresentasse qualquer tipo de falha na transmissão, não comprometeria as informações de operação, pois o armazenamento é feito em **buffer** e **tão logo o equipamento volte a funcionar, a transmissão de todas as informações é feita. O órgão gestor não fica sem as informações.**

Vale destacar que o Consórcio, objetivando sempre atualizar e manter os equipamentos embarcados nos termos do contrato firmado passou a implantar do AVL através do GPS dos validadores novos, os quais são equipados com chips para garantir e aumentar a transmissão e a confiabilidade das informações, aumentando a média percentual de transmissão em quase 100%.

Derradeiramente, os documentos que a esta acompanha demonstram de forma clara tudo o quanto aqui alegado, destaque para as planilhas do sistema de bilhetagem, comprovando todas as viagens e partidas de suas consorciadas, que porventura não foram registradas pelo sistema SIM, inclusive.



Destarte, prestados os devidos esclarecimentos e apresentados os fundamentos e documentos que comprovam as alegações expostas, espera o arquivamento do presente, com total acolhimento dos argumentos técnicos aqui expostos, ou caso assim não entenda Vossa Excelência, seja refeito o Relatório, nos termos propostos, reabrindo-se o prazo para manifestação.

Por fim, requer que todas as intimações, publicações e notificações vindouras sejam feitas única e exclusivamente, em nome do patrono **Dr. MARCIO CEZAR JANJACOMO, inscrito na OAB/SP sob o nº 86.438**, com escritório na Avenida Nove de Julho, nº 4.492, Jardins – São Paulo, sob pena de nulidade de todos os atos processuais praticados.

Nestes termos,

Pede deferimento.

São Paulo, 31 de julho de 2020.

MÁRCIO CEZAR JANJACOMO

OAB/SP 86.438