

RELATÓRIO DE AUDITORIA EXTRAPLANO

1. ORDEM DE SERVIÇO

Nº 2016.08956.3 e 2018.06039

2. IDENTIFICAÇÃO

2.1. Objeto

TRANSPORTE – Consolidar informações do Transporte – Área 4 do Grupo Estrutural.

2.2. Objetivo

Cumprir determinação do Conselheiro Relator.

2.3. Unidades Fiscalizadas

20 - Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT).

2.4. Período da Realização

15.08.16 a 30.09.19

2.5. Período de Abrangência

Não aplicável.

2.6. Equipe Técnica

Adriano Pinheiro Bezerra de Menezes RF nº 20.290

Marcia S. Amaral C. Bueno RF nº 802

2.7. Procedimentos

- Elaborar histórico das contratações da Área 4 do Subsistema Estrutural;
- Relacionar todos os termos aditivos dos contratos vigentes até 09.09.19;
- Selecionar os termos aditivos mais relevantes;
- Apresentar as alterações realizadas nos termos aditivos selecionados;
- Apresentar o histórico da remuneração da Área 4 do Subsistema Estrutural.

2.8. Siglas

Sigla	Significado
Atende	Serviço de Atendimento Especial
DOC	Diário Oficial da Cidade
IQT	Índice de Qualidade do Transporte
SCP	Superintendência de Controle de Concessões e Permissões
SMT	Secretaria Municipal de Transportes
SPTrans	São Paulo Transporte S/A
TA	Termo de Aditamento
IDR	Índice Dinâmico de Reequilíbrio
Geipot	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

3. RESULTADO

3.1. Introdução - Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros

O atual Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo é disciplinado pela Lei Municipal nº 13.241/01 e durante os anos de 2002 a 2019 (período abarcado nesta Auditoria) esteve organizado da seguinte forma (artigo 2º):

I - Sistema Integrado composto por:

- a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade;
- b) Subsistema Local: conjunto de linhas que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural.

II - Serviços Complementares: serviços de caráter especial, com tarifa diferenciada.

A lei autorizou o Poder Público a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros da seguinte forma (artigo 6º):

- a) a concessão será outorgada à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;
- b) a permissão, a título precário, será outorgada a pessoa física ou jurídica.

O Poder Executivo regulamentou a Lei Municipal nº 13.241/01 no Decreto Municipal nº 42.736/02, no qual as áreas ficaram divididas da seguinte forma (conforme Anexos II e III do regulamento):

Figura 1 – Divisão de áreas do SMTc



Fonte: Anexos II e III do Decreto Municipal nº 42.736/02.

As Concorrências nº 12/02 (subsistema estrutural – concessão) e nº 13/02 (subsistema local – permissão) foram realizadas com fundamento nessa regulamentação.

Posteriormente, a mesma Lei Municipal nº 13.241/01 foi regulamentada pelo Decreto Municipal nº 53.887/13, revogando o regulamento anterior. Atualmente, a Lei Municipal nº 13.241/01 é regulamentada pelo Decreto Municipal nº 58.200/18.

Foi iniciado procedimento licitatório com a convocação de Audiências Públicas, no DOC de 17.01.13, e posterior divulgação de editais para Consulta Pública. Naquela oportunidade, a Área 4 do Subsistema Estrutural não estava incluída.

No período subsequente, ocorreram manifestações populares que questionavam a tarifa do serviço de transporte coletivo e foi constituída uma CPI na Câmara Municipal para avaliar as questões relacionadas aos custos do Sistema. Por tais razões, o procedimento licitatório foi declarado prejudicado, em publicação no DOC de 27.06.13.

A SPTrans providenciou contratação de empresas para realizar uma verificação independente dos contratos de concessão e permissão do Sistema (TCs nºs 3.337/2013 – Acompanhamento de Edital; 1.029/2014 – Análise do Contrato; 4.274/2014 – Inspeção; e 2.296/2014 – Acompanhamento de Execução Contratual) e para elaboração de plano da Rede de Referência (TC nº 156/2014 – Acompanhamento de Edital; e 3.558/2014 – Análise Contrato e Acompanhamento de Execução Contábil Financeira).

A Lei Municipal nº 13.241/01 foi regulamentada pelo Decreto Municipal nº 56.232/15, revogando o regulamento anterior. O novo regulamento foi analisado no TC nº 2.884/2015.

Foi iniciado novo procedimento licitatório com a publicação, no DOC de 04.03.15, de convocação de Audiência Pública que foi seguida de Consulta Pública (TC nº 2.845/2015 - Inspeção). A Área 4 foi incluída.

No DOC de 14.10.15, foram publicados os Avisos dos Editais das Concorrências nº 001/2015-SMT.GAB, nº 002/2015-SMT.GAB e nº 003/2015-SMT.GAB (cujos Editais foram Acompanhados nos TCs nºs 3.825/2015; 3.826/2015 e 3.830/2015, respectivamente) que tinham como objeto a concessão dos serviços de transporte coletivo público de passageiros.

Os procedimentos foram suspensos, conforme publicação no DOC de 13.11.15, por determinação desta Corte e só foram concluídos em 2019 (TC nº 4.904/2019 – Acompanhamento de Licitação).

Assim, verificou-se que, após o período de prorrogação dos contratos e até que as novas licitações fossem concluídas, foram celebrados contratos emergências de prestação de serviços com a SMT/PMSP para todo o Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo (Concessionários e Permissionários).

Este relatório visa consolidar as principais informações relativas às contratações da Concessão da Área 4 do Subsistema Estrutural, oriundas da Licitação de 2002 e Emergenciais, até a conclusão da Nova Concessão do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, cuja execução se iniciou em 09.09.19.

3.1.1. Histórico das contratações do Sistema

O Edital da Concorrência nº 12/02 para concessão do subsistema estrutural das 8 áreas definidas no regulamento foi analisado no TC nº 323/2003. A Auditoria considerou o edital irregular, em razão de infringências, entre as quais destacam-se: ausência de justificativa para a concessão; exigência de garagens dentro do perímetro da área – fator restritivo à participação; falta de clareza quanto à aplicação de penalidades.

O procedimento licitatório foi suspenso por determinação desta Corte que, posteriormente, autorizou o prosseguimento.

Foi realizado acompanhamento da licitação no TC nº 920/2003, cuja conclusão final ficou condicionada à análise da natureza jurídica da concessão (TC nº 1.258/2003).

Entendemos que o edital e a licitação foram tacitamente acolhidos no julgamento que acolheu a contratação da concessão da Área 2 (TC nº 5.096/2003).

Em julho/2003 foi firmado para a área 4 o Contrato de Concessão nº 704/03, cuja análise foi realizada no TC nº 5.098/2003 (ajuste acolhido com determinação).

Importante consignar que além do presente TC, no decorrer de todo o período da contratação foram autuadas diversas fiscalizações que abordaram questões relativas à concessão do subsistema estrutural e estão listadas no TC 5.822/2016.

3.2. Contratos de Concessão e Termos Aditivos da Área 4

3.2.1. Contrato de Concessão nº 704/03

O Contrato de Concessão nº 704/03, que a SMT firmou com a empresa Spbus Transportes Urbanos S/A, foi considerado irregular pela Auditoria em razão de constatação de infringências entre as quais destacamos: introdução da Cláusula 19ª – Disposições Transitórias, em ofensa aos princípios da vinculação ao instrumento convocatório e da isonomia e por descaracterizar a natureza jurídica da concessão; utilização de carta de fiança falsa.

A referida cláusula 19ª alterou significativamente as regras previstas no Edital de licitação e criou a “fase de transição” do antigo para o novo modelo.

A cláusula transitória foi acolhida no julgamento da contratação da concessão da Área 2 (TC nº 5.096/2003).

O prazo da concessão foi estabelecido em 10 anos, podendo ser prorrogado por outros 5 anos, com valor estimado em R\$ 1.700.000.000,00.

No entanto, a Spbus exerceu suas atividades apenas nos períodos: de 02.10.03 a 30.01.04 e de 12 a 30.03.04, em virtude do descumprimento de cláusulas e condições pactuadas. Não foi realizado acompanhamento de execução contratual.

O contrato foi rescindido em 19.02.04 (conforme publicação no D.O.M. em 20.02.04) e no período de 31.01 a 11.03.04 e 31.03 a 31.08.04, a referida área foi operada, em caráter provisório, pelo conjunto das outras concessionárias, com fundamento no item 4.2 do ajuste (fl. 15), visando garantir a continuidade do serviço público.

Para solucionar a questão, foi aberta licitação em 07.05.04, na modalidade Concorrência, sob nº 001/2004, do tipo melhor técnica, para outorga da concessão do serviço de transporte coletivo público de passageiros, na área 4 do subsistema estrutural, na Cidade de São Paulo.

No entanto, considerando o tempo decorrido entre o resultado da licitação sem que pudesse a Administração concretizar a contratação pretendida, em virtude de restar pendente decisão judicial, bem como o expreso desinteresse da empresa declarada vencedora do certame na formalização do contrato, o certame foi declarado PREJUDICADO (D.O.M. 31.12.04).

Assim, em dezembro de 2004 teve início o primeiro período de contratações emergenciais para operação da Área 4.

3.2.2. Primeiro Período de Contratações Emergenciais

Após a rescisão do Contrato 704/03, a SMT realizou contratações emergenciais com a empresa Himalaia Transportes Ltda.:

Quadro 1 - Contratos Emergenciais da Área 4

Contrato	Vigência	TC	TC julgado
240/04	30.12.04 a 27.06.05	3.009/2005	Sim, pela irregularidade do ajuste
005/05	28.06.05 a 26.12.05	4.736/2005	Sim, pela irregularidade do ajuste
020/05	27.12.05 a 23.06.06	1.733/2006	Sim, pela irregularidade do ajuste

021/06	24.06.06 a 21.12.06	4.443/2006	Sim, pela irregularidade do ajuste
046/06	22.12.06 a 19.06.07	---	---
017/07	18.06.07 a 12/12/07	---	---

Fonte: Própria.

As contratações foram consideradas irregulares pela Auditoria e julgadas irregulares, destacando-se os apontamentos de não caracterização de situação emergencial e falta de justificativa do preço contratado.

Realizou-se, ainda, o Acompanhamento de Execução do Contrato 21/06, no período de 11.09 a 19.12.06 (TC nº 3.635/2006). O ajuste foi julgado irregular, destacando-se os seguintes apontamentos: não apresentação dos balanços das empresas coligadas; não manutenção das condições contratadas; falta de prova da regularidade fiscal, previdenciária e do FGTS em relação às empresas coligadas; pagamento diário e não mensal do serviço Atende, em desacordo com o previsto. Houve interposição de recurso, mas negado seu provimento.

3.2.3. Concorrência nº 06/2006

Para delegar os serviços da Área 4, a SMT promoveu nova Concorrência (nº 006/2006-SMT.GAB), cujo edital foi analisado por esta Coordenadoria, quando se concluiu que a licitação não reunia condições de prosseguimento (TC 100/2007).

Naquela oportunidade, ficou consignado que os investimentos em bens reversíveis ficaram restritos aos novos trólebus para substituir os integrantes da frota pública; considerou-se, portanto, descaracterizada a natureza jurídica de concessão quanto ao serviço analisado.

Foi suspenso e posteriormente autorizado o prosseguimento do certame e, por fim, foi acolhido o edital.

O acompanhamento da licitação (TC 3.354/2007) concluiu pela irregularidade do procedimento licitatório, julgado irregular, com imposição de multa aos responsáveis. Os recursos interpostos foram improvidos.

Por fim, em 13.12.07 a SMT celebrou o Contrato de Concessão nº 037/07 com o Consórcio Leste 4.

3.2.4. Contrato de Concessão nº 037/07

3.2.4.1. Contratação

O Contrato de Concessão nº 037/07, firmado em 13.12.07, entre a SMT e o Consórcio Leste 4, constituído pelas empresas Himalaia Transportes S/A, Empresa de Transporte Coletivos Novo Horizonte S/A e Happy Play Tour Passagens, Turismo e Transporte de Passageiros Ltda. e o primeiro Termo Aditivo foram analisados no TC nº 1.791/2009..

O instrumento previa prazo de 10 anos e valor estimado de R\$ 1.592.000.000,00.

O contrato e o primeiro aditivo, por unanimidade, foram julgados irregulares, por derivar de licitação irregular. Há recurso pendente de julgamento.

Ao todo foram firmados seis TAs ao Contrato de Concessão nº 37/07:

Quadro 2 – Termos Aditivos Firmados

TA nº	Data	Elemento principal do objeto
1	25.08.08	Alterações no serviço ATENDE
2	03.12.10	Alterações no serviço ATENDE e adequação se débitos
3	23.04.12	Cisão parcial da Himalaia S/A
4	06.12.12	Reajuste e readequação da remuneração
5	13.03.13	Alteração da cláusula de renovação de trólebus
6	13.06.13	Alteração de denominação da empresa Novo Horizonte para Empresa de Transportes Itaquera Brasil S/A

Fonte: Própria.

Com exceção do TA nº 1, que foi analisado juntamente com o Contrato, os demais foram analisados no TC nº 1.854/2012.

A Auditoria concluiu que todos eles eram irregulares. O processo encontra-se pendente de julgamento.

3.2.4.2. Execução contratual

O Acompanhamento da Execução do Contrato de Concessão nº 37/07, realizado no período de 04.09.09 a 02.07.10, encontra-se no TC nº 2.507/2009. A Auditoria concluiu que a execução foi irregular.

Em 23.10.13, a execução contratual, no período acompanhado, foi julgada, por unanimidade, irregular; não foram aceitos os efeitos financeiros decorrentes e houve aplicação de multas.

3.2.4.3. Caducidade

A SPTTrans, no exercício das funções de fiscalização dos contratos de concessão dos serviços de transporte coletivo, em documento datado de 08.10.13, avaliou que estava configurada a inadimplência do Consórcio Leste 4 com as obrigações do Contrato de Concessão nº 037/07-SMT.GAB e encaminhou a avaliação para SMT para providências.

Neste documento, são destacados: ineficiência, falta de regularidade, pontualidade, conforto e segurança na prestação dos serviços; não recolhimento de INSS e FGTS pela empresa Itaquera Brasil; não manutenção dos índices econômico-financeiros exigidos; ocorrência de paralisações nos serviços por falta de pagamento dos empregados; avaliação ruim do IQT.

Em 12.10.13, foi publicado no DOC o Decreto Municipal nº 54.458/13, que declarou a caducidade do Contrato de Concessão nº 037/07-SMT.GAB.

Esta Coordenadoria V realizou inspeção sobre o tema no TC nº 500/2014. Não ficou evidenciado se houve aplicação de penalidade ao Consórcio Leste 4 por inexecução contratual e apuração de eventuais danos causados pela concessionária. A Origem não confrontou os valores devidos com os valores a serem indenizados pelos bens reversíveis.

Diante do exposto, teve início o segundo período de contratações emergenciais para operação da Área 4.

3.2.5. Segundo período de contratações emergenciais

Após a declaração de caducidade do Contrato de Concessão nº 37/07, foram firmados contratos emergenciais com as empresas Ambiental e Express. Naquela oportunidade, não realizamos fiscalização do tipo Análise, mas avaliamos os principais pontos dessas contratações.

Os contratos tendo como objeto “a delegação da prestação dos serviços de transporte coletivo público de passageiros na área 4”, eram semelhantes aos contratos de concessão.

Foram firmados os seguintes contratos emergenciais na Área 4 do Subsistema Estrutural:

Quadro 3 – Contratos emergenciais

Contrato nº	Data	Empresa
2013/0696 (*)	10.11.13	Ambiental Transportes Urbanos S/A
2013/0697 (*)	10.11.13	Express Transportes Urbanos Ltda.
009/14	06.06.14	Ambiental Transportes Urbanos S/A
008/14	06.06.14	Express Transportes Urbanos Ltda.
025/14	04.12.14	Ambiental Transportes Urbanos S/A
024/14	04.12.14	Express Transportes Urbanos Ltda.
021/15	03.06.15	Ambiental Transportes Urbanos S/A
022/15	03.06.15	Express Transportes Urbanos Ltda.
039/15	30.11.15	Ambiental Transportes Urbanos S/A
038/15	30.11.15	Express Transportes Urbanos Ltda.
016/16	30.05.16	Ambiental Transportes Urbanos S/A
017/16	30.05.16	Express Transportes Urbanos Ltda.
39/16	24.11.16	Ambiental Transportes Urbanos S/A
40/16	24.11.16	Express Transportes Urbanos Ltda.
15/17	11.05.17	Ambiental Transportes Urbanos S/A
16/17	11.05.17	Express Transportes Urbanos Ltda.
37/17	07.11.17	Ambiental Transportes Urbanos S/A
36/17	07.11.17	Express Transportes Urbanos Ltda.
09/18	04.05.18	Ambiental Transportes Urbanos S/A
10/18	04.05.18	Express Transportes Urbanos Ltda.
36/18	08.11.18	Ambiental Transportes Urbanos S/A
35/18	01.11.18	Express Transportes Urbanos Ltda.
17/19	30.04.19	Ambiental Transportes Urbanos S/A
18/19	30.04.19	Express Transportes Urbanos Ltda.

Fonte: Própria.

*Os 2 primeiros contratos foram firmados pela SPTrans e os demais pela SMT.

Dos contratos emergenciais constantes do quadro anterior, foram realizados dois Acompanhamentos de Execução Contratual, um para cada uma das empresas que atuavam na Área 4.

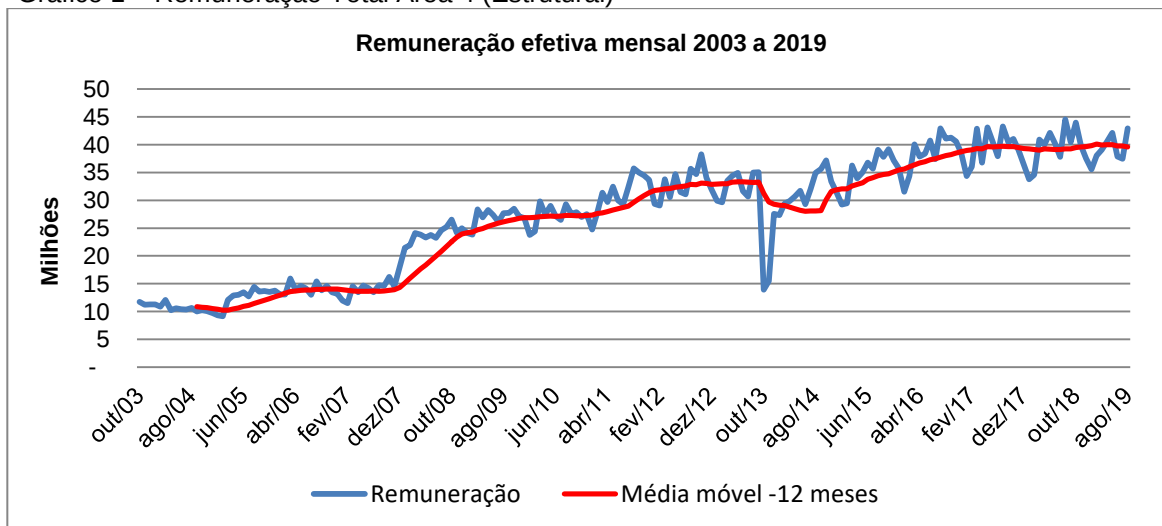
O TC 5.832/2016 tratou do contrato 16/16, da empresa Ambiental Transportes Urbanos S/A e o TC 5.833/2016, do contrato 17/16, da empresa Express Transportes Urbanos Ltda.

Em ambos os acompanhamentos de execução contratual, a Auditoria concluiu que não estavam sendo executados de acordo com as normas legais pertinentes e em conformidade com as cláusulas estabelecidas no ajuste. Os processos encontram-se pendentes de julgamento.

3.3. Remuneração

O presente item tem a finalidade de mostrar a evolução da remuneração paga pela prestação do serviço de transporte de passageiros às empresas da área 4 do Subsistema Estrutural, vide gráfico a seguir:

Gráfico 1 – Remuneração Total Área 4 (Estrutural)



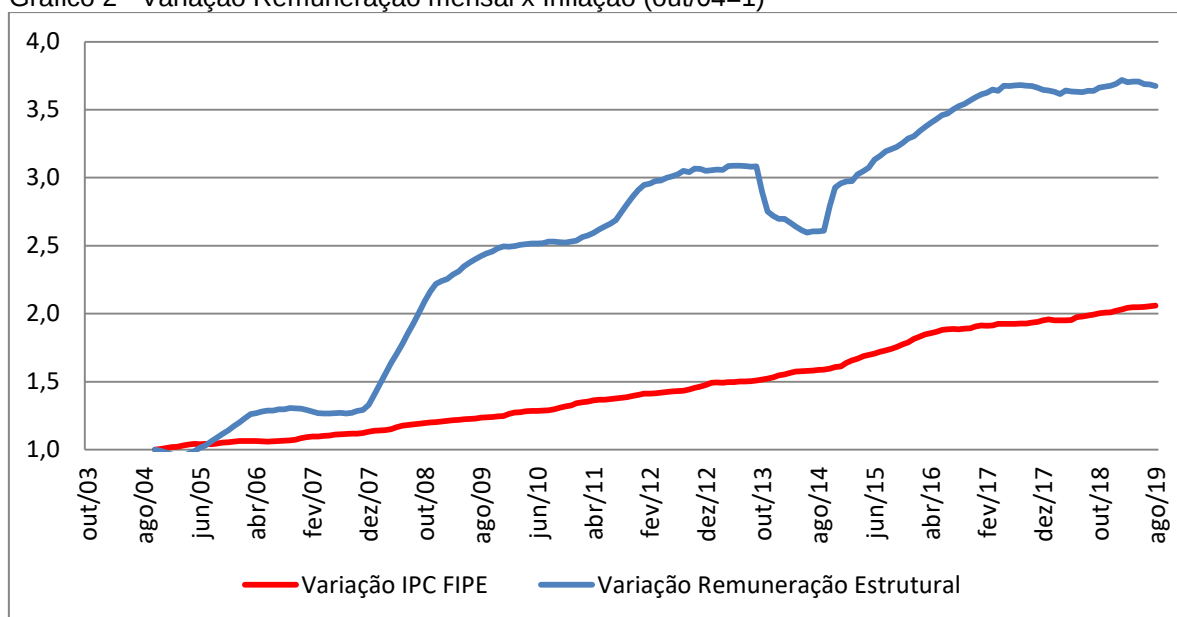
Fonte: SPTrans: (1) Planilha encaminhada à CPI dos Transportes em 2013. (2) Demonstrativos de Remuneração dos Operadores – disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php?p=154007.

A remuneração total mensal (média móvel 12 meses) saiu de um patamar de R\$ 10 milhões, em 2004, para aproximadamente R\$ 43 milhões¹ em agosto de 2019.

Cumpre salientar que a queda abrupta na remuneração paga entre os meses de outubro a novembro de 2013 ocorreu devido à redistribuição da área 4 para as empresas Ambiental e Express.

O quadro a seguir mostra que, ao longo do período todo, o crescimento da remuneração foi mais que o dobro da inflação, medida pelo IPC/FIPE. Ou seja, enquanto a remuneração mais que triplicou nesse período (267%), o índice de preços apenas dobrou (106%).

Gráfico 2 - Variação Remuneração mensal x Inflação (out/04=1)

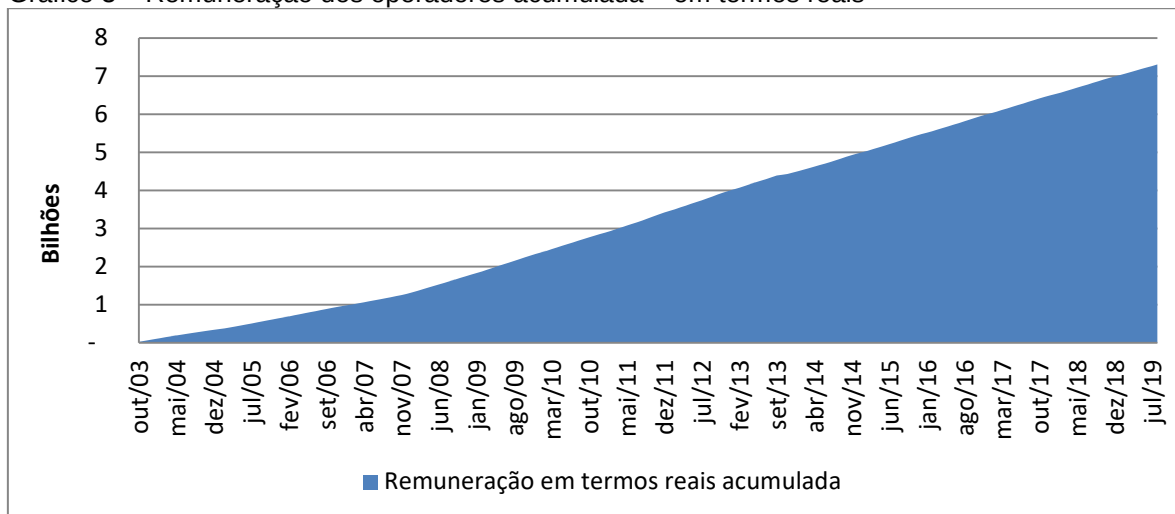


Fonte: SPTrans: (1) Planilha encaminhada à CPI dos Transportes em 2013. (2) Demonstrativos de Remuneração dos Concessionários; (3) IPC-FIPE.

O gráfico a seguir ilustra os valores acumulados da remuneração dos operadores em entre outubro de 2003 e agosto de 2019.

¹ Valores nominais de cada época, sem consideração de correções pela inflação.

Gráfico 3 – Remuneração dos operadores acumulada – em termos reais



Fonte: SPTrans: (1) Planilha encaminhada à CPI dos Transportes em 2013. (2) Demonstrativos de Remuneração dos Concessionários; (3) IPC-FIPE.

A partir do gráfico observamos que o total acumulado da remuneração dos operadores no período de outubro/2003 e agosto/2019, atualizado pelo IPC-FIPE Geral - a valores de agosto de 2019, foi de **R\$ 7,3 bilhões** apenas para a Área 4 do Subsistema Estrutural..

3.4. Conta Sistema

O artigo 31 da Lei Municipal nº 13.241/01 previu a criação de uma sociedade de economia mista, com a participação das concessionárias para realizar a gestão financeira das receitas e despesas do Sistema. O artigo 39 da mesma lei previu que, enquanto não criada a referida sociedade, essa atividade ficaria a cargo da SPTrans.

As principais transações financeiras registradas na Conta Sistema são: entrada de recursos provenientes da arrecadação tarifária e de multas, pagamento de remunerações às concessionárias e aos demais operadores, transferências de recursos derivados de multas e descontos contratuais, recebimento de subsídios da PMSP, despesas de taxas de gerenciamento, etc. A SPTrans elabora mensalmente demonstrativos da movimentação financeira das contas bancárias.

Os demonstrativos da Conta Sistema, que têm caráter extra contábil, são utilizados estritamente para controle interno da contabilidade da SPTrans, não geram Balanço Patrimonial e Demonstração do Resultado do Exercício, também não são submetidos à aprovação da Diretoria da SPTrans, da Secretaria Municipal de Transportes ou da Comissão de Acompanhamento.

A apuração do déficit do exercício 2019 está no quadro abaixo:

Quadro 4 – Apuração do Déficit do Exercício 2019 em R\$

Itens	Exercício 2019
Receitas Brutas	5.555.430.097,78
- Receitas de Passagem	5.555.430.097,78
Despesas ou Custo Serviços Prestados	-8.507.792.127,24
- Serviços de Terceiros – Municipalização	-8.230.152.660,45
- Comissão s/ Recarga de Créditos Eletrônicos	-93.337.808,66
- Cooperação Técnica	-101.299,23
- SPTrans – Lei nº 13.241	-184.200.358,90
Déficit Bruto	-2.952.362.029,46
Despesas Gerais, Administrativas e Deprec.	-85.754.913,48
- Despesas Legais e Judiciais	-85.707.633,08
- Despesas com Depreciações	-2.579,76
- Consumo de Água, Energia Elétrica e Gás	-34.589,81
- Decisão Judicial	-10.110,83
Variações Monetárias s/outras Obrigações	-855
Outras Receitas	3.348.659.418,52
- Subvenções da PMSP	3.252.439.075,65
- Receita de Publicidade	138.764,70
- Resultado Financeiro	786.913,14
- Resultados Extraordinários	86.282.833,21
- Receita de Aluguel	9.011.831,82
Resultado Não Operacional	-1.055,49
Superávit (Déficit) do Exercício	310.540.565,09

Fonte: Balancete analítico da Conta Sistema (Corporação 02) – TC nº 3.798/2020

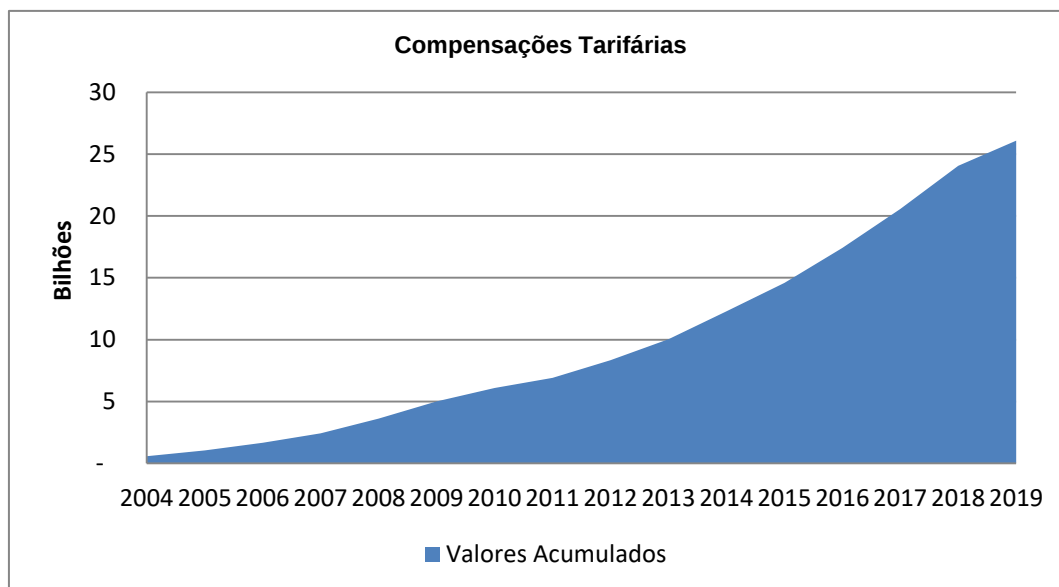
Conforme apontado no TC nº 3.798/2020, as Receitas de Passagem (Arrecadação Tarifária) totalizaram em 2019 o montante de R\$ 5.555.430.097,78. Em 31.12.19, os créditos eletrônicos do Bilhete Único em poder do público usuário se situavam em torno de R\$ 1,7 bilhão, correspondendo à SPTrans como gerenciadora do

Sistema R\$ 1,0 bilhão (58,8%), e o restante, R\$ 700 milhões (37,5%), ao Metrô, CPTM e Via Quatro.

Assim, em relação ao superavit de R\$ 310,5 milhões, apurado no exercício de 2019, deve ser ressaltado o fato de que não estão incluídos os efeitos do valor de R\$ 1,0 bilhão (créditos eletrônicos relativos ao Sistema de Transporte), distorcendo a apresentação dos resultados.

O gráfico a seguir ilustra os valores pagos (acumulado) pela PMSP através da dotação Compensações Tarifárias de janeiro de 2005 a agosto de 2019:

Gráfico 4 – Remuneração dos operadores acumulada – em termos reais²



Fonte: SPTrans: (1) Superintendência Financeira SPTrans. (2) IPC-FIPE Geral.

O valor acumulado de compensações tarifárias somou mais de R\$ 26 bilhões em termos reais entre janeiro de 2004 a agosto de 2019. Observa-se que, enquanto a remuneração dos operadores teve crescimento real linear ao longo dos anos, os valores pagos pela PMSP com compensações tarifárias apresentaram crescimento exponencial.

² Os valores nominais foram atualizados a valores de agosto de 2019. À exceção do próprio mês de agosto de 2019, para os demais anos foi utilizado o número índice do IPC-FIPE Geral do mês de dezembro dos respectivos anos.

3.5. Responsáveis pelas Informações

Nome	Cargo
Elisabete França	Secretária Municipal de Mobilidade e Transportes
Levi dos Santos Oliveira	Diretor Presidente da SPTrans

4. CONCLUSÃO

4.1. O contrato de concessão firmados entre o Poder Concedente e a empresa SPbus Transportes Urbanos S/A para a Área 4 do Subsistema Estrutural foi assinado em julho de 2003 com expectativa de vigor por 10 anos. No entanto, tais contratos foram rescindidos em 2004. **(Item 3.2.1)**

4.2. Após a rescisão do Contrato em 2004, a SMT realizou contratações emergenciais com a empresa Himalaia Transportes Ltda. até o ano de 2007. **(Item 3.2.2)**

4.3. Em 2007 foi lançado novo edital com posterior contratação do Consórcio Leste, composto pelas empresas Himalaia Transportes S/A, Empresa de Transporte Coletivo Novo Horizonte S/A e Happy Play Tour Passagens, Turismo e Transporte de Passageiros Ltda. para operar na Área 4. O prazo contratual que vigoraria por 10 anos, teve seu término encerrado precocemente em 2013 por declaração de caducidade. **(Itens 3.2.3 e 3.2.4)**

4.4. Após a declaração de caducidade do Contrato de Concessão nº 37/07, foram firmados contratos emergenciais com as empresas Ambiental e Express, os quais vigoraram até setembro de 2019. Após este período, foram assinados novos contratos de concessão para o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, encerrando-se o ciclo da concessão iniciada em 2003. **(Item 3.2.5)**

4.5. Entre outubro de 2003 a agosto de 2019, os operadores da Área 4 do Subsistema Estrutural obtiveram cerca de R\$ 7,3 bilhões de remuneração pela prestação dos serviços, a valores atualizados pelo IPC-FIPE Geral. Estes valores, em termos nominais cresceram aproximadamente 3,7 vezes, enquanto a inflação registrada no período foi duas vezes maior. **(Item 3.3)**

4.6. O valor acumulado de compensações tarifárias somou mais de **R\$ 26 bilhões** em termos reais (valores atualizados pelo IPC-FIPE Geral) entre janeiro de 2004 a agosto de 2019. Observa-se ainda que, enquanto a remuneração dos operadores teve crescimento real linear ao longo dos anos, os valores pagos pela PMSP com compensações tarifárias apresentaram crescimento exponencial. **(Item 3.4)**

Em 02.10.20

ADRIANO PINHEIRO BEZERRA DE MENEZES

Agente de Fiscalização

MARCIA S. AMARAL C. BUENO

Agente de Fiscalização