ACO-UTR-342/2025

Processo	-	TC/001327/2015 (Apensados: TC/003521/2014, TC/001735/2015, TC/001737/2015, TC/001738/2015 e TC/002404/2015)
Interessada	-	São Paulo Transporte S.A.
Objeto	-	Balanço referente ao exercício 2014

10ª Sessão Extraordinária Não Presencial

BALANÇO. SPTRANS. 2014. PRESTAÇÃO DE CONTAS. 1. Inaplicabilidade da prescrição. Res. TCMSP 10/2023. 2. Os recursos gerados nas operações são insuficientes para a manutenção de suas atividades, sendo recorrente o aporte de recursos da PMSP. 3. Na análise dos demonstrativos contábeis, as movimentações financeiras e os atos administrativos foram conduzidos de acordo com a legislação vigente, incluindo a Lei de Responsabilidade Fiscal, a Lei de Licitações (Lei 8.666/1993) e a Constituição do Município, não identificadas irregularidades significativas que comprometam a integridade das contas da empresa. 4. A avaliação do desempenho operacional teve por base, principalmente, a realização de Auditoria há quase uma década, o que torna prejudicada a análise nesta oportunidade. Vide TC 3.521/2014. 5. Constatado que o processo de apuração dos resultados relacionado ao serviço de transporte coletivo deve ser aprimorado. LM 14.173/2006. 6. A arrecadação tarifária dos concessionários e permissionários, bem como suas respectivas remunerações, não produzem efeitos nos resultados, em razão da SPTrans ser apenas gestora do Sistema. LM 11.037/1991. LM 13.241/2001. 7. Do tempo decorrido desde as constatações de natureza fática e contábil, não se pode ignorar as mudanças que ocorreram nos principais contratos e licitações, notadamente os ligados ao sistema de transporte coletivo que vigora sob nova modelagem de concessão, desde 2019. REGULAR excepcionalmente. RECOMENDAÇÕES. Votação unânime.

A C Ó R D Ã O

Vistos e relatados estes autos, que tratam do exame das Contas da São Paulo Transporte S.A., relativas ao exercício financeiro 2014, dos quais é Relator o Conselheiro EDUARDO TUMA.

ACORDAM os Conselheiros do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, à unanimidade, de conformidade com o relatório e voto do Relator, em preliminar, quanto ao pedido de incidência de prescrição, considerando o entendimento que ora vem sendo explicitado nesta Corte em casos semelhantes a respeito do tema, ou seja, especificamente para

casos de balanço geral do exercício, mas tendo em perspectiva, precipuamente, a natureza do alcançado no presente, a partir das conclusões que integram a fiscalização e a instrução processual levada a efeito neste caso concreto, acompanhando os pareceres da Assessoria Jurídica e da Secretaria Geral, em declarar a inaplicabilidade da Resolução TCMSP 10/2023, na forma vigente.

ACORDAM, à unanimidade, com fundamento no artigo 71, inciso II, da Constituição Federal, bem como no artigo 31, inciso VI, do Regimento Interno desta Casa, e coerente com os últimos julgamentos (exercícios 2007, 2008, 2010 e 2011), em julgar excepcionalmente regulares as Contas da São Paulo Transporte S.A. – SPTrans relativas ao exercício 2014, ressalvados os atos não apreciados e pendentes de julgamento.

ACORDAM, à unanimidade, em transformar em recomendações as propostas de determinações identificadas no item 7.2 do Relatório Anual de Fiscalização do exercício 2014, ainda pendentes de regularização, exclusivamente para assegurar a eficácia do conteúdo orientador da Administração Pública, com enfoque pedagógico.

ACORDAM, por maioria, pelos votos dos Conselheiros RICARDO TORRES e JOÃO ANTONIO, ambos com declarações de voto apresentadas, em não transformar em recomendações as infringências identificadas no item 7.1 do Relatório Anual de Fiscalização.

Vencidos, quanto ao item 7.1, o Conselheiro EDUARDO TUMA – Relator, que transformou todas as infringências em recomendações, e o Conselheiro ROBERTO BRAGUIM – Revisor, que, nos termos de sua declaração de voto apresentada, acompanhou as infringências identificadas no item 7.1 do Relatório.

ACORDAM, à unanimidade, em não reiterar as demais determinações de exercícios anteriores, identificadas no item 8, ainda pendentes de regularização, tendo em vista que o assunto está sendo tratado nos autos do processo TC/002084/2023 (Contas do exercício 2022).

ACORDAM, à unanimidade, em determinar o envio de cópia do relatório e voto do Relator e deste Acórdão ao Prefeito Municipal, ao Diretor-Presidente da SPTrans, atual e à época, ao Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes, atual e à época, ao Comitê de Acompanhamento da Administração Indireta da Prefeitura Municipal de São Paulo e ao Controlador Geral do Município.

ACORDAM, afinal, à unanimidade, em determinar após o cumprimento das formalidades legais, o arquivamento dos autos.

São Paulo, 30 de abril de 2025.

DOMINGOS DISSEI – Presidente
EDUARDO TUMA – Relator
ROBERTO BRAGUIM – Revisor
RICARDO TORRES – Conselheiro
JOÃO ANTONIO – Conselheiro

/lsr

Assinado digitalmente por JOAO ANTONIO DA SILVA FILHO Data: 09/06/2025 15:25:13 -03:00
Assinado digitalmente por DOMINGOS ODONE DISSEI Data: 09/06/2025 15:58:02 -03:00
Assinado digitalmente por EDUARDO TUMA Data: 10/06/2025 11:52:19 -03:00
Assinado digitalmente por ROBERTO TANZI BRAGUIM Data: 11/06/2025 15:38:49 -03:00
Assinado digitalmente por RICARDO EZEQUIEL TORRES Data: 17/06/2025 15:32:27 -03:00
Signature powered by e-TCM Tribunal de Contas do Município de São Paulo

10ª SESSÃO EXORDINÁRIA NÃO PRESENCIAL

Itens 2 e 3

TC nº 1.190/2014. São Paulo Transporte S/A - Balanço referente ao exercício de 2013.
TC nº 1.327/2015. São Paulo Transporte S/A - Balanço referente ao exercício de 2014.

SPTrans. BALANÇO. EXERCÍCIOS 2013 e 2014. PRESTAÇÃO DE CONTAS. Constatação de apontamentos. Acolhimento de balanços de outros exercícios. APROVAÇÃO EXCEPCIONAL. Infringências remanescentes convertidas em RECOMENDAÇÕES com enfoque pedagógico

RELATÓRIO

TC 1.190/2014

I.INTRODUÇÃO

Trata o presente de prestação de contas relativas ao exercício de 2013 da São Paulo Transportes S/A - SPTRANS.

A São Paulo Transporte S.A. - SPTrans é uma sociedade anônima de economia mista vinculada à Secretaria Municipal de Transportes (SMT), cuja acionista majoritária é a Prefeitura do Município de São Paulo. Tem por objetivo a realização de estudos para planejamento, gestão, fiscalização e exploração de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, nos termos da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo.

II.PRESTAÇÃO DE CONTAS

A Empresa encaminhou tempestivamente suas contas relativas ao exercício de 2013 para julgamento (fls. 02/20, 28/36 e 38/50).

Em atendimento às exigências legais e estatutárias, a SPTrans publicou em 16/04/2014 no Diário Oficial do Estado de São Paulo – Empresarial (fls. 31/32) e no Diário do Comércio Indústria e Serviços (fl. 33) as Demonstrações Contábeis relativas ao exercício de 2013.

As Demonstrações Contábeis foram auditadas pela empresa Maciel Auditores S/S EPP. (fls. 15/16) com ressalva, conforme segue:

"A empresa apresenta um passivo de R$ 62.099 mil, sem alteração nos últimos

exercícios, relativo ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, conforme divulgado na nota explicativa nº 9, para o qual não foi possível através de testes alternativos de auditoria formarmos opinião a respeito, bem como, os possíveis reflexos sobre o patrimônio líquido."

Destaca-se que **essa ressalva vem sendo apontada pela Auditoria deste Tribunal desde o Relatório Anual de Fiscalização (RAF) de 2002 - TC 72.002.368/03-56**. No relatório da Auditoria, este assunto foi tratado no subitem 4.2.1-b.

O Conselho Fiscal emitiu parecer em 31.03.2014 (fl. 19) no sentido de que as demonstrações contábeis refletem a situação das contas da Empresa em 31.12.2013, reunindo condições para serem apreciadas e aprovadas pelos Acionistas, e o Conselho de Administração emitiu parecer em 31.03.2014 (fls. 20), concluindo que as demonstrações contábeis de 2013 reuniam condições para serem apreciadas e aprovadas pelos Acionistas, que em Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas, realizada em 30.04.2014 (fls. 34/36 e 238/239), as aprovou.

III.GESTÃO FINANCEIRA

A SPTRANS tinha como saldo inicial o montante de R$ 26.595.618 (vinte e seis milhões, quinhentos e noventa e cinco mil, seiscentos e dezoito reais) e apresentou no final do exercício de 2013 o montante R$ 14.881.162 (quatorze milhões, oitocentos e oitenta e um mil, cento e sessenta e dois reais) correspondendo, portanto, a 56% (cinquenta e seis por cento) do valor inicial.

A principal fonte de recursos é oriunda do Tesouro Municipal, através da dotação orçamentária "Gerenciamento de Transportes", decorrente de contratos firmados com a Secretaria Municipal de Transportes (SMT) para execução das atividades da SPTrans (serviços de gerenciamento, fiscalização, administração e engenharia de transportes), representando 85,2% (oitenta e cinco vírgula dois por cento) do total das entradas.

As aplicações de recursos totalizaram R$ 505,8 milhões, 2,9% inferior ao montante de 2012, R$ 520,7 milhões.

Em relação às contas a receber da PSMP, destacam-se os pedidos de indenização, cujas pendências em 31.12.2013 totalizavam R$ 99,7 milhões.

Esclareceu a Auditoria que não ficou evidenciada a prestação de serviços de gerenciamento de transportes sem lastro contratual e/ou orçamentário no exercício de 2013. Contudo, a prática ocorreu em relação aos valores gerenciados do projeto Monotrilho, no total de R$ 2,6 milhões, referente aos meses de setembro e outubro de 2013. Essa irregularidade resultou em pendências de pagamento junto a fornecedores do projeto Monotrilho.

Assim, a Auditoria verificou as seguintes infringências:

"Cometidas pela PMSP:

Infringência ao artigo 167, inciso II da Constituição Federal c/c artigos 35, II, 37 e

> *60 da Lei Federal nº 4.320/64, tendo em vista a vedação à realização de despesas sem prévio empenho, bem como a utilização de Despesas de Exercícios Anteriores (DEAs) para o pagamento de despesas que eram previamente conhecidas pela Administração Municipal.*
>
> *Cometida pela SPTrans:*
>
> *A SPTrans descumpriu o disposto no parágrafo único do artigo 60 da Lei Federal nº 8.666/93, ao executar contratos terceirizados sem lastro contratual e/ou orçamentário, para posterior pedido de pagamento a título de "Indenização por Serviços Prestados*".

Destaca-se, também, o valor de R$ 17,9 milhões pendente de repasse pela PMSP, por conta de serviços de transporte de pessoas portadoras de necessidades especiais - ATENDE nos exercícios de 2012 e 2013 (Sistema Municipal de Transporte Coletivo). Ao não repassar os recursos por serviços efetivamente prestados, a PMSP transfere o problema para a administração financeira da SPTrans, ocasionando atrasos no cumprimento dos compromissos assumidos com terceiros, sujeitando-a a prejuízos decorrentes de encargos moratórios, e reduzindo sua autonomia na obtenção e gestão dos recursos econômico-financeiros para atingir seus objetivos sociais.

Quanto aos valores a pagar, ao final do exercício de 2013, a SPTrans possuía um total de R$ 9.982.248,88 em pendências a pagar, com destaque para o valor de R$ 2.495.718,53 referente a serviços prestados por fornecedores relacionados ao projeto Monotrilho, vencidos em novembro e dezembro de 2013, pendentes em virtude de atraso no repasse de recursos nas dotações específicas desse projeto, conforme já comentado.

Sobre a Ordem Cronológica de Pagamentos, os exames efetuados pela Auditoria por amostragem e na extensão julgada necessária, relativamente aos pagamentos efetuados nos meses abril, agosto e dezembro/2013, não revelaram irregularidades quanto ao cumprimento do artigo 5º da Lei Federal nº 8.666/93.

Foi salientado pela Auditoria o risco a que está sujeita a gestão financeira da SPTrans em decorrência de relevantes demandas judiciais em face da Empresa e de parcelamento de débitos tributários, como segue:

> *"a) Decorrentes de diversas ações movidas por empresas operadoras do Sistema de Transporte que pleiteiam diferenças relacionadas à remuneração, sendo* ***R$ 633,4 milhões considerados de risco provável*** *segundo a Assessoria Jurídica da Empresa -* ***valor não provisionado contabilmente****.*
>
> *b)* ***Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público*** *objetivando a disponibilização de ao menos um veículo acessível em cada uma das linhas de transporte coletivo. As multas aplicadas à SPTrans totalizaram, até setembro de 2010,* ***o valor de R$ 442,7 milhões*** *-* ***valor não provisionado contabilmente****.*
>
> *c)* ***Há provisão contábil para contingências tributárias no total de R$ 151,4 milhões****, relativas a COFINS, IRPJ, PASEP e INSS - provisão contábil.*
>
> *d) Existência de processos derivados de autuações do INSS pela falta de retenção de 11% das empresas contratadas pela SPTrans que prestavam serviços de transporte coletivo em períodos anteriores ao regime atual de concessão,* ***no montante de R$ 1,3 bilhão****, com risco classificado como "Perda Possível" pela*

*Assessoria Jurídica da Empresa - valor **não provisionado contabilmente.***

*e) Parcelamentos consolidados de tributos, em 31.12.2013, **no total de R$ 189,3 milhões**, referentes a INSS, PASEP, COFINS, Imposto de Renda e Contribuição Social, registrados contabilmente em diversas contas do Passivo Circulante e do Passivo Não Circulante.".*

A Auditoria apresentou resumo da prestação de contas do contrato de gestão evidenciando a situação em relação ao exercício de 2013. A Auditoria informou que para honrar seus compromissos, inclusive aqueles relacionados ao Sistema, a SPTrans elabora fluxo de caixa confrontando as despesas totais com as receitas totais, ou seja, uma "conta de chegada". Que a Empresa fatura apenas o necessário ao equilíbrio de seu fluxo de caixa financeiro, contrariando, assim, o Princípio da Entidade, estabelecido no artigo 4º da Resolução CFC nº 750/1993, alterada pela Resolução CFC nº 1.282/10, que reconhece o patrimônio como objeto da Contabilidade e afirma a Autonomia Patrimonial, a necessidade de diferenciação de um patrimônio particular no universo dos patrimônios existentes (o patrimônio da entidade não se confunde com os de seus acionistas).

Sobre a complementação da aposentadoria introduzida na Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) em 07.01.1957 (Aviso nº 64), a Auditoria informou que enquanto não houver a totalidade da documentação comprobatória, nos termos do artigo 2º, parágrafo único, da Lei Municipal nº 14.141/05, não há como emitir opinião acerca da regularidade na aplicação dos valores transferidos pela PMSP para complementação de aposentadorias e pensões, que representaram R$ 33,8 milhões em 2013.

IV.GESTÃO PATRIMONIAL

Preliminarmente, confere a Auditoria que desde a edição da Lei Municipal nº 11.037, de 25 de julho de 1991, substituída pela Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, **a arrecadação tarifária dos concessionários e permissionários do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nos Subsistemas Local e Estrutural, bem como suas respectivas remunerações, não produzem efeitos nos resultados, em razão da SPTrans ser apenas gestora do Sistema.**

O balanço patrimonial da SPTrans em 31.12.2013 foi assim representado:

Ativo		**Passivo**	
Circulante	167.548.946,61	**Circulante**	198.068.082,01
Não Circulante	140.778.575,19	**Não Circulante**	438.921.938,36
		Passivo a Descoberto	**-328.662.498,57**
ATIVO TOTAL	**308.327.521,80**	**PASSIVO TOTAL**	**308.327.521,80**

Em relação aos exames realizados nas contas a receber do Ativo Circulante, a Auditoria destacou a conta "Serviços Prestados a Terceiros - Outros Clientes". A esse respeito, a Auditoria entendeu que a SPTrans deveria promover medidas necessárias para cobrar judicialmente valores antigos a receber, a fim de evitar prescrição dos direitos, tendo em vista nossos exames acerca da cessão de empregados aos seguintes órgãos: ARTESP; METRO; e Secretaria Estadual de Gestão Pública. Assim, propôs a Determinação nº 7.2-3.

Na conta "Serviços Prestados a Terceiros - Contas a Emitir" a Auditoria destacou a existência de valores a receber da SMT/PMSP, no total de R$ 28.521.331,58, relativo aos exercícios de 2005 e 2007, que não foi registrado contabilmente como receita, procedimento que contraria o regime de competência, de forma que não há simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas, em descumprimento ao artigo 177, caput, da L.F. nº 6.404/76 e ao artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993 (com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10).

Por fim, sobre a conta "Outras Contas a Receber", destacou o valor de R$ 5.292.785,32 referente a pendências do Sistema Municipal de Transporte Coletivo por empréstimos realizados pela SPTrans, em março de 2010.

Quanto ao Ativo Não Circulante, informou a Auditoria que a Contabilidade, baseada em parecer da Gerência Tributária, baixou diretamente para despesas valores referentes a "Bloqueios Judiciais/Depósitos em Garantia", sendo que alguns desses valores foram revertidos para receitas, por terem sido restituídos aos cofres da Empresa. A Auditoria entendeu que essa prática contábil se mostra inconsistente e que, como esses mesmos efeitos podem ainda ocorrer em exercícios subsequentes, a Auditoria não tem como estimar possíveis efeitos nas demonstrações contábeis e reflexos tributários, de forma que o saldo de R$ 397.269,81 da conta "Bloqueios Judiciais/Depósitos em Garantia" está sujeito a alterações. Que este procedimento contraria o regime de competência, de forma que não há simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas, em descumprimento ao artigo 177, caput, da L.F. nº 6.404/76 e ao artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993 (com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10).

Em relação ao total de R$ 27.503.055,21 de depósitos judiciais em 31.12.2013, destacou a Auditoria o valor de R$ 20.798.125,06 referente aos Depósitos Recursais Trabalhistas do FGTS, que difere da posição da Gerência de Recursos Humanos – GRH em R$ 3.388.208,00. Para a GRH o valor é de R$ 24.186.333,06 tendo como base em informações da Caixa Econômica Federal.

Por fim, informou a Auditoria que os controles internos relativos aos bens do ativo imobilizado não são adequados e carecem de aprimoramentos, de forma que a SPTrans deve implantar procedimentos adequados para controle físico dos bens pertencentes ao ativo imobilizado, principalmente em relação aos controles de movimentação dos bens e quanto às providências a serem adotadas para os bens não localizados nos inventários físicos.

No Passivo Circulante, conta "Arrecadação por Conta de Terceiros - Arrecadação por Conta da Municipalidade (SMTC)", evidencia-se o valor de R$ 62.099.404,83 (Conta Contábil 21.52.01) que não apresenta lastro financeiro (não possui contrapartida em contas correntes bancárias); também, devido à natureza de seu registro da movimentação financeira, não há composição do saldo, razão pela qual a Auditoria se viu impedida de emitir opinião acerca da sua regularidade.

No Passivo Não Circulante a Auditoria ressaltou que "*a administração da SPTrans, fundamentada na opinião de sua Superintendência Jurídica, baseia-se em estimativas para o registro de certas transações que afetam os ativos e passivos, receitas e despesas, bem como a divulgação de informações sobre dados das suas demonstrações contábeis*". E que desta forma os "*resultados finais dessas transações e informações, quando de suas efetivas realizações em períodos subsequentes, podem diferir dessas estimativas.*"

Ainda, afirmou que existem contingências cíveis não provisionadas que podem inviabilizar a administração financeira da SPTrans, quais sejam*:*

> - *"Decorrentes de diversas ações movidas por antigas empresas operadoras do Sistema de Transporte que pleiteiam diferenças relacionadas à remuneração, sendo R$ 633,4 milhões considerados de risco provável segundo a Assessoria Jurídica da Empresa (Auditoria Extraplano TC 72.000.836/13-93).*
> - *Ação Civil Pública proposta pelo MP em 1999 objetivando a disponibilização de ao menos um veículo acessível em cada uma das linhas de transporte coletivo. Os valores das multas aplicadas totalizaram até setembro de 2010: R$ 904.080.805,16 para a PMSP; e R$ 442.703.608,91 para a SPTrans (Inspeção - TC 72.001.707/13-86)."*

Em decorrência da constatação desta falta de provisionamento, a Auditoria salientou que a SPTrans não elaborou nota explicativa acerca dessas contingências*, "procedimento que deveria ter sido adotado, visando à transparência das demonstrações contábeis, de forma a proporcionar aos diversos interessados conhecimento de eventuais efeitos financeiros, de forma que a Empresa está sujeita a variações no seu patrimônio."*

Quanto as Contingências Tributárias a Auditoria apontou que a SPTrans infringiu às Normas Brasileiras de Contabilidade uma vez que "As *informações da SPTrans são insuficientes para permitir que os usuários das demonstrações contábeis entendam a natureza, oportunidade e valor das diversas demandas tributárias que deram origem às contingências provisionadas".*

E, quanto as Contingências Previdenciárias não Provisionadas a Auditoria destacou que:

> "*A área jurídica da SPTrans informa que não foi constituída provisão de contingências por entender que as autuações foram lavradas de maneira equivocada. Informa, ainda, que tem obtido êxito nas ações judiciais. Em que pesem os argumentos da SPTrans, deve ser elaborada nota explicativa mencionando os valores envolvidos com ações judiciais previdenciárias, visando à transparência das demonstrações contábeis, de forma a proporcionar aos diversos interessados conhecimento de eventuais efeitos financeiros, sendo que a empresa está sujeita à variações no seu patrimônio, haja vista o risco envolvido*

nesses processos classificados como "Perdas Possíveis", em desacordo com a NBC TG 25 - Normas Brasileiras de Contabilidade."

O **Patrimônio Líquido** da SPTrans em 31.12.2013 estava negativo em R$ 328.662.498,57.

A **Demonstração dos Fluxos de Caixa** de 2013 e 2012 constam no **Anexo IV (**fl. 263) e, de acordo com a Auditoria, em 2013 resumidamente evidenciou:

- diminuição do Caixa em R$ 13.251 mil; e,
- o principal motivo para a diminuição do caixa em 2013 foi o decréscimo de R$ 13.691 mil decorrente das atividades operacionais da Empresa.

Quanto ao **Desempenho Econômico-Financeiro**, o balanço patrimonial e a demonstração do resultado dos três últimos exercícios sociais (2011 a 2013) constam dos **Anexos V e VI** (fls. 264/266), respectivamente, a partir dos quais foram extraídos pela Auditoria os principais indicadores da situação econômica e financeira da Empresa, conforme apresentados no **Anexo VII** (fl. 267), ficando evidenciada, sob o aspecto técnico, a **situação de insolvência da Empresa**.

Não fosse a PMSP, acionista majoritária e seus sucessivos repasses de recursos, a continuidade da Empresa estaria comprometida. Em 31.12.2013, o "Passivo a Descoberto" era de R$ 328,7 milhões (para um total de ativos no montante de R$ 308,3 milhões).

Em 31.12.2013, os prejuízos acumulados totalizavam a cifra de R$ 1,7 bilhão. A Auditoria apresentou entendimento de que *"**não há como se vislumbrar que tal valor, em curto, médio ou longo prazo (considerando os atuais parâmetros operacionais, financeiros e econômicos), seja recuperado simplesmente com as operações da SPTrans, ou seja, sua eventual compensação somente poderá ser viabilizada com aporte de recursos da acionista majoritária (PMSP), para cobertura do elevado déficit patrimonial.**"*.

Isso porque *"os recursos gerados nas operações da SPTrans são insuficientes para a manutenção de suas atividades, ou seja, a **geração de caixa operacional da Empresa é negativa**. Consequentemente a precária situação econômica e financeira da Empresa está evidenciada nos índices de estrutura de capital, de liquidez e de resultados, conforme constam do **Anexo VII** (fl. 267). A falta de capital de giro da SPTrans deriva, basicamente, de problema financeiro e orçamentário da SMT/PMSP, com reflexos negativos no fluxo de caixa da Empresa.".*

Quanto à **Demonstração dos Resultado do Exercício**, a Auditoria apontou:

1.inexistência de simultaneidade da confrontação de receitas e despesas evidenciando o descumprimento da Lei Federal nº 6.404/76 e de Resolução do Conselho Federal de Contabilidade pois "*Além das distorções contábeis, também ocorre distorção na*

apuração das bases tributárias, em face de resultados contábeis inconsistentes mês a mês (resultados positivos e negativos em apurações mensais alternadas). O Princípio da Competência não está relacionado com recebimentos ou pagamentos (regime de caixa), mas sim com o reconhecimento das receitas geradas e das despesas incorridas no período."

2. o registro de **Receitas Extraordinárias** no montante de R$ 271.283.590,73, com destaque para:

a) R$ 244.991.334,77 derivados do trânsito em julgado em decisão favorável, em face de contestação da SPTrans quanto à exigibilidade de Contribuição Social sobre o lucro inflacionário no período de 1991 a 1993;

b) R$ 19.012.963,54 referem-se ao valor cobrado para o gerenciamento da bilhetagem eletrônica do METRÔ e da CPTM. Há dúvidas se esses recursos não seriam da conta do Sistema Municipal de Transporte Coletivo;

c) R$ 1.809.830,40 registrados como receita de aluguel relativa aos pontos comerciais locados nos terminais, os quais deveriam ser registrados como receitas na conta do Sistema Municipal de Transporte Coletivo;

d) R$ 750.576,10 relacionados às taxas de remoção e estadia dos veículos apreendidos em fiscalização. A Auditoria entendeu que essas taxas, relacionadas à aplicação do RESAM - Decreto nº 42.184/2002 deveriam ser registradas na conta "Multas e Descontos Contratuais".

De acordo com a Auditoria, as **Demonstrações Contábeis da SPTrans encerradas em 31.12.2013 representam adequadamente, nos aspectos relevantes examinados, a posição financeira e patrimonial e o desempenho de suas operações,** com **<u>exceção</u>** quanto aos seguintes aspectos:

a) O resultado da Empresa não é apurado de acordo com o regime de competência, não há simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas, em descumprimento ao artigo 177, caput, da L.F. nº 6.404/76 e ao artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993 (com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10).

b) A Contabilidade, baseada em parecer da Gerência Tributária, baixou diretamente para despesas valores referentes a "*Bloqueios Judiciais - Depósitos em Garantia*", sendo que alguns desses valores foram revertidos para receitas, por terem sido restituídos aos cofres da Empresa. A Auditoria entendeu que essa prática contábil se mostra inconsistente. E assim, considerando as informações disponibilizadas pela Empresa, e tendo em vista que esses mesmos efeitos podem ainda ocorrer em exercícios subsequentes, a Auditoria informou não ter como estimar possíveis efeitos nas demonstrações contábeis e reflexos tributários, de forma que o saldo de R$ 397.269,81 da conta "*Bloqueios Judiciais - Depósitos em Garantia*", está sujeito a alterações.

c) Os controles internos relativos aos bens do ativo imobilizado não são adequados e carecem de aprimoramentos, principalmente quanto aos bens não localizados em inventários físicos.

d) A conta "21.52.01 - Sistema Municipal de Transporte Coletivo", que registra transitoriamente valores pertencentes ao Sistema, apresenta saldo em 31.12.2013 de R$ 62,1 milhões, sem lastro financeiro em contas correntes bancárias.

e) A falta de Nota Explicativa às Demonstrações Contábeis não oferece transparência no sentido de proporcionar, aos diversos interessados, conhecimento de

eventuais efeitos financeiros que podem advir de relevantes valores envolvidos em processos judiciais contra a Empresa (Cíveis, Previdenciários e Tributários), de forma que há descumprimento da Norma Brasileira de Contabilidade (NBC) TG 25.

f) Não está evidenciado nos registros da conta "Receitas Extraordinárias" se os valores pertencem somente à SPTrans ou se existem valores pertencentes ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo.

Quanto à **Administração de Pessoal** as principais constatações da Auditoria foram derivadas da Auditoria Extraplano, constante do TC 72.002.129/14-68, das quais se destacam:

1. Do Quadro de Pessoal (Cargos de Carreira e de Confiança):

A SPTrans possui 2.311 vagas aprovadas. No exercício de 2013 não houve alteração no quadro de pessoal de carreira, e no quadro de pessoal de confiança houve a transformação de um cargo de Assessor Técnico em Assessor Especial da Presidência, procedimento realizado sem consulta aos órgãos responsáveis pela administração da Empresa (Conselho de Administração e Diretoria). A Auditoria ressaltou, ainda, a ausência de motivação do ato, sem que tenham sido apresentadas as pertinentes justificativas, reputando-se, assim, nulo o referido ato, vez que não foi demonstrada a conveniência e oportunidade dessa transformação - descumprimento do artigo 37, caput, da Constituição Federal.

2. Da Movimentação de Pessoal:

Sobre a movimentação de pessoal em 2013, a auditoria salientou a **redução do número de cargos de carreira ocupados, que passou de 1.737 (2012) para 1.627 (2013), ou seja, uma** redução **de 110 empregados**.

A Auditoria informou que no exercício de 2013, a SPTrans instituiu por meio do Comunicado da Presidência nº 071/13 o **Programa de Desligamento Voluntário (PDV),** visando dar cumprimento ao disposto no artigo 3º, inciso III, e seu §1º, incisos I e II, do Decreto Municipal nº 53.916/13. Que o referido programa respondeu por 74 (53,62%) das 138 demissões de cargos de carreira ocorridas no exercício e que, em razão de sua própria natureza, a adesão ao plano não foi concedida aos ocupantes dos cargos de confiança. A Auditoria entendeu que a **efetividade de tal medida é questionável**, considerando que sua aplicação reduz o quadro de pessoal somente em relação aos cargos de carreira.

Constou no relatório de Auditoria que a SPTrans esclareceu que além do PDV foram processados mais 47 desligamentos por iniciativa do Empregador e sem justa causa, todos visando à redução do quadro de pessoal e referentes à cargos de carreira.

Destacou a Auditoria que essas **ações voltadas à redução do quadro exclusivamente de carreira aumentaram a representatividade dos cargos de confiança, de 13,75% em 2012, para 14,59% em 2013**. Que, desta forma, a pretexto de dar

cumprimento ao Decreto Municipal nº 53.916/13, **a SPTrans acabou por ampliar, proporcionalmente, a parcela de cargos de confiança empregada na gestão da empresa, o que notoriamente não guarda relação com a preservação do patrimônio público, economicidade e qualidade da Administração Indireta,** assim como não objetiva racionalizar e otimizar a utilização dos recursos públicos, propostas almejadas pelo regulamento.

Ainda referente às demissões, verificou que, para as efetuadas "por justa causa", não houve instauração de processo administrativo específico, visando atender aos princípios do devido processo legal e do contraditório, oferecendo a oportunidade de defesa. Essa situação fragiliza a caracterização da justa causa, o que eventualmente poderá ensejar demandas judiciais trabalhistas.

A Auditoria identificou impropriedade que evidenciava a falta de controle do quadro de pessoal e de suas alterações e a necessidade de que as decisões de demissões sejam tomadas por meio de processo administrativo específico, visando assegurar a regularidade do procedimento, inclusive, com parecer jurídico trabalhista da Empresa, como forma de minimizar eventuais revisões dessas dispensas pelo Judiciário.

3. Dos Excedentes do Quadro de Pessoal:

Constatou também a Auditoria que o número de profissionais era superior ao número de vagas existentes nos cargos, conforme Resolução de Diretoria 020/10 (inclusive com empregados em cargos em extinção, cujas vagas aprovadas são iguais a zero na planilha da SPTrans).

4. Demais constatações da Auditoria:

a) Na amostra de **admissões para cargos em comissão não se verificou a exigência de apresentação das Certidões de Execuções Criminais e de Distribuições Cíveis**, documentos exigidos para as contratações dos cargos de carreira, exigindo-se apenas mera declaração negativa do candidato, violando o Princípio Constitucional da Igualdade de todos perante a lei, inserido no caput do artigo 5º da CF/88, bem como o da impessoalidade, do interesse público e da moralidade.

b) Em quatro dos seis prontuários analisados (RFs 123.949-0, 123.951-1, 123.944-9 e 123.908-2) os **Atestados de Saúde Ocupacional (ASO**), emitidos por ocasião das admissões, indicavam de forma equivocada o cargo de *Assessor*.

c) A SPTrans apresentou cópia das publicações das declarações de bens dos diretores e dos membros do Conselho de Administração. Contudo, tais publicações revelaram-se extemporâneas em relação aos atos de posse e/ou desligamentos dos dirigentes, conforme se observa pelo quadro retro.

d) A SPTrans apresentou a relação de empregados cedidos a outros órgãos/empresas. A cessão é realizada mediante o ressarcimento dos salários, à exceção de uma empregada cedida à Câmara Municipal de São Paulo.

e) A SPTrans efetua os recolhimento da contribuição ao RAT sob a alíquota de 1%, em discordância com o enquadramento de sua atividade econômica, em razão da matéria encontrar-se sub judice, sem qualquer provisionamento contábil das diferenças entre as alíquotas e/ou elaboração de nota explicativa às

demonstrações contábeis, a fim de dar cumprimento aos preceitos contábeis que regem a matéria **(Infringência nº 7.1-5)**.

f) A Auditoria constatou ainda que não foram tomadas providências para regularização das funções de natureza técnica exercidas por empregados de confiança, embora a Diretoria já tenha deliberado nesse sentido desde 2009, resta caracterizada ofensa ao artigo 37, inciso V da CF.

g) Por fim, informou ter verificado infringência ao inciso V do artigo 37 da Constituição Federal, uma vez que o quadro de pessoal não observa a segregação constitucional entre as funções públicas gratificadas, a serem atribuídas exclusivamente a profissionais de carreira, e os cargos em comissão, de livre provimento.

Quanto aos **estagiários da SPTrans,** verificou-se alteração em 2013, tendo sido mantido o número de vagas para curso de nível superior, reduzido de 78 para 20 o número de vagas para curso técnico, e aumentado de 214 para 272 o número de vagas do nível médio, mantido o total geral de vagas. Basicamente, houve a migração de 58 vagas de curso técnico para o ensino médio. Tal modificação foi aprovada pela Resolução da Diretoria nº 13/035, de 16 de abril de 2013, que também aprovou a proposta de pagamento de auxílio-transporte. Contudo, até o mês de abril de 2013, os estagiários utilizavam o transporte coletivo público apresentando o crachá da Empresa. Assim, houve infringência ao artigo 12 da Lei Federal nº 11.788/08.

Salientou a Auditoria que **estagiários não devem se prestar a desenvolver atividades típicas de empregados,** devendo a Empresa proporcionar a realização de atividades de extensão compatíveis com o currículo do curso frequentado. Que se caracterizado o desvirtuamento do contrato de estágio, o que implica em precarização da relação de emprego, mais propriamente uma exploração de mão-de-obra, por ser de baixo custo e não oferecer as devidas garantias trabalhistas, verifica-se a possibilidade do reconhecimento do vínculo empregatício (conforme prevê o art. 15 da L.F. nº 11.788/08).

Constou ainda do relatório de Auditoria que o número excessivo de estagiários de nível médio motivou o encaminhamento de irregularidade nesse sentido pela fiscalização do Ministério do Trabalho ao **Ministério Público do Trabalho**.

A SPTrans ainda não dispõe de regulamento interno acerca da atividade de estágio e em 31.12.13 não mantinha estagiários portadores de deficiência, infringindo o disposto no §5º, do artigo 17 da L.F. nº 11.788/08.

Quanto aos **Menores Aprendizes** a Auditoria constatou que a SPTrans infringiu o artigo 429 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) "*tendo em vista que não mantém em seu quadro de pessoal menores aprendizes. A cota de aprendizes está fixada entre 5%, no mínimo, e 15%, no máximo, por estabelecimento, calculada sobre o total de empregados cujas funções demandem formação profissional. Ressaltamos que essa irregularidade pode ser objeto de notificação por parte dos fiscais do Ministério do Trabalho*".

Quanto aos **Cargos de Confiança e Cargos em Comissão** destacam-se as seguintes constatações da Auditoria:

a) as descrições apresentadas pela SPTrans para os cargos de confiança "*são excessivamente genéricas e os requisitos para provimento da maioria desses cargos são ínfimos, impossibilitando, assim, a avaliação da compatibilidade dos cargos com as necessidades da Empresa*".

b) as funções técnicas estratégicas "*são conferidas aos ocupantes de cargos em comissão, tornando a estatal vulnerável no tocante ao acervo histórico de informações, especialmente, nos períodos de transição de gestão municipal, em que se verifica a substituição dos nomeados para os cargos dessa natureza*."

c) a SPTrans violou o Princípio Constitucional da Igualdade pois, em amostra de admissões "*não se verificou a exigência de apresentação das Certidões de Execuções Criminais e de Distribuições Cíveis, documentos exigidos para as contratações dos cargos de carreira, exigindo-se apenas mera declaração negativa do candidato*".

d) em "quatro dos seis prontuários analisados (...) os Atestados de Saúde Ocupacional (ASO), emitidos por ocasião das admissões, indicavam de forma equivocada o cargo de *Assessor*."

Quanto as **Declarações de Bens de Dirigentes** a Auditoria constatou que as mesmas foram publicadas de forma extemporânea "*em relação aos atos de posse e/ou desligamentos dos dirigentes"* e ressaltou que a SPTrans descumpriu a Lei Orgânica visto que "*a ausência dos valores econômicos dos bens relacionados, ainda que de forma global (total do patrimônio), inviabiliza a avaliação da evolução patrimonial, sendo absolutamente impossível aferir por meio de tais declarações se houve ou não aumento no patrimônio do declarante, e em caso de aumento, se esse é compatível com o cargo ocupado. Resta assim, frustrado o objetivo da lei* ***(Infringência nº 7.1-14)***.

Sobre a **Cessão de Pessoal,** a Auditoria informou que a cessão é realizada mediante ressarcimento dos salários, à exceção de uma empregada e quanto aos **Riscos Ambientais do Trabalho** constatou que a SPTrans "*efetua os recolhimento da contribuição ao RAT sob a alíquota de 1%, em discordância com o enquadramento de sua atividade econômica, em razão da matéria encontrar-se sub judice, sem qualquer provisionamento contábil das diferenças entre as alíquotas e/ou elaboração de nota explicativa às demonstrações contábeis, a fim de dar cumprimento aos preceitos contábeis que regem a matéria*".

V.DESEMPENHO OPERACIONAL

A Auditoria informou que a avaliação do desempenho operacional da SPTrans teve por base, principalmente, a realização de Auditoria Extraplano acerca dos Indicadores do Sistema de Transporte - TC 72.002.862/13-74, vistorias realizadas em terminais de ônibus, e outras informações obtidas dos relatórios operacionais da Empresa.

5.1 - Indicadores de Desempenho do Transporte

5.1.1 - Índice de Qualidade do Transporte (IQT) - Apuração Semestral

O Índice de Qualidade do Transporte – IQT é o processo de avaliação dos serviços de transporte realizado pela SPTrans, e tem seu resultado classificado como "ótimo", "bom", "regular" ou "ruim". Em relação aos resultados dos seis primeiros ciclos (semestres), do 1º semestre/2011 até o 2º semestre/2013, destacamos informação constantes às fls. 53/54:

> a) IQT por Área/Consórcio - Em geral, considerando-se concessão e permissão, constata-se que a maioria das áreas/consórcios apresenta desempenho avaliado como "regular" nos seis semestres.
>
> b) IQT por Área/Operadora - Os resultados apresentados por área/operadora causam maior preocupação, pois se verificam muitas notas ruins, principalmente na permissão. De 180 notas atribuídas (30 operadoras em 6 semestres), 3 foram ótimas (1,7%), 33 boas (18,3%), 101 regulares (56,1%) e 43 ruins (23,9%).

Assim, a Auditoria observou que SPTrans deve adotar medidas em relação aos operadores do Sistema de Transporte que apresentam resultados inferiores na apuração do IQT, a fim de elevar o desempenho do Sistema.

5.1.2 - Reclamações de Usuários - Transporte Coletivo

Tipos de Reclamações - em 2013 o Sistema (Concessão e Permissão) motivou 120.107 reclamações.

5.2 - Qualidade dos Serviços Públicos - L.M. nº 14.173/06

A L.M. nº 14.173/06 estabelece indicadores de desempenho relativos à qualidade dos serviços públicos em São Paulo, e foi regulamentada pelo D.M. nº 47.972/06, sendo que os indicadores de desempenho dos serviços de transporte coletivo urbano do Município de São Paulo estão definidos no art. 18 da referida lei.

A Auditoria apresentou os seguintes comentários sobre os indicadores:

5.2.1 - Nível médio de pontualidade por empresa - Indicador alternativo utilizado: Índice de Cumprimento de Partidas (ICP).

> *"O percentual médio de cumprimento em 2012, considerando todos os operadores (concessão e permissão), foi de 91%, apresentando melhora em relação aos anos anteriores: 2009 (83%); 2010 (86%); e, 2011 (84%). Em 2013 o percentual caiu para 89%, fl. 55.*
>
> *No entanto, considerando a média de cumprimento no período de 2009 a 2013, verifica-se grande disparidade entre os resultados de determinados operadores, com ocorrências de baixos níveis de cumprimento em alguns casos (...).*
>
> *A reiterada ocorrência de descumprimento de partidas resulta na superlotação dos veículos, comprometendo a segurança e a confiabilidade do Sistema. Essa irregularidade consta entre as principais reclamações dos usuários. A aplicação,*

apenas, de multas nos moldes do Regulamento de Sanções e Multas (RESAM) não tem sido eficaz para inibir tal prática, em prejuízo à qualidade dos serviços prestados.".

5.2.2 - Nível de limpeza, conservação e manutenção da frota - Indicador alternativo utilizado: índice de Conformidade dos Processos de Limpeza, Conservação e Manutenção da Frota de Veículos em Operação no Sistema de Transporte.

"Considerando a pontuação de 0 a 100, a média das piores avaliações no período de 2009 a 2013 foram: Itaquera Brasil (área 4 – concessão) – média 80; Transcooper (área 4 – permissão) – média 81; Transcooper (área 2 – permissão) – média 83; Associação Paulistana (área 3 – permissão) – média 83; Cidade Dutra (área 6 – concessão) – média 84; e, Cooper Pam (área 7 – permissão) – média 84."

5.3 - Velocidade Média Mensal - Corredores de Ônibus

A Auditoria apresentou *"(...) as velocidades médias de alguns corredores/trechos, nos picos da manhã (06h00 às 08h59) e da tarde (17h00 às 20h59), relativas aos meses de dezembro/2011, dezembro/2012 e dezembro/2013 (...)*

Ressaltam-se duas constatações negativas em relação à maioria dos corredores/trechos: 1) ocorreu diminuição da velocidade média, comparando-se dezembro/2013 a dezembro/2012 e dezembro/2011; 2) A velocidade média apurada em dezembro/2013 se encontra, na maioria dos casos, classificada como moderada e lenta. A velocidade média nos corredores, considerando-se os objetivos de priorizar o transporte coletivo e a necessidade de reduzir o trânsito, é um dos importantes indicadores que a Administração deve enfrentar. Entre outras variáveis que devem ser avaliadas, destacamos a questão do confinamento e falta de área para ultrapassagem de ônibus, a ineficácia crônica do sistema de semáforos inteligentes, deficiências na sinalização, problemas na pavimentação das vias, a necessidade de maior fiscalização para inibir a invasão por veículos não autorizados, a utilização por outros veículos (táxi), parada de ônibus nos dois lados da mesma via etc.".

5.4 - Frota do Sistema de Transporte

5.4.1 - Frota Patrimonial (Cadastrada) e de Referência

A Auditoria constatou que *"No período analisado, a quantidade de veículos da frota patrimonial (cadastrada) da concessão e permissão apresentou certa estabilidade, sem grandes variações."*

"Já em relação à frota de referência, enquanto na concessão houve redução (menos 3,37% entre dez/2009 e dez/2013), na permissão ocorreu aumento (4,00% nesse mesmo período). As variações verificadas na frota de referência não significaram redução da quantidade de vagas disponibilizadas no Sistema, uma vez que houve aumento na disponibilização de veículos articulados e biarticulados na concessão, em substituição a veículos menores (comentado no subitem 5.4.5). Nesse mesmo período, a oferta de lugares em horário de pico,

para todo o Sistema, aumentou 7,08% (519.344 para 556.109 lugares)."

5.4.2 - Idade Média da Frota – Concessão

Sobre este item a Auditoria observou *"(...) na maioria das áreas, aumento progressivo da idade média da frota. (...)*

> *Tomando por base o mês de dezembro/2013, com exceção da área 3 (Consórcio PLUS), as demais permanecem apresentando irregularidades quanto à renovação de suas frotas.".*

5.4.3 - Idade Média da Frota – Permissão

Em relação à frota da permissão, a Auditoria verificou *"que em dezembro/2013 a idade média era inferior à de dezembro/2009 e dezembro/2010, mas superior à apurada em dezembro/2011 e dezembro/2012. Ressalta-se que no caso da Permissão, não vigia a cláusula que determinava idade média de 05 anos para a respectiva frota, tal como determinado nos contratos da Concessão.".*

5.4.4 - Frota Patrimonial com Acessibilidade

Indicou também a Auditoria que houve *"significativo aumento da frota acessível total (concessão e permissão) no período de dezembro/2009 a dezembro/2013. Em dezembro/2009, a frota acessível representava apenas 26,4% do total da frota patrimonial, enquanto em dezembro/2013 essa relação passou a ser de 64,6%. Apesar de a quantidade de veículos acessíveis ter aumentado, denota-se que dificilmente ocorrerá o cumprimento do prazo final de adequação (100,0% da frota em 03.12.2014), previsto no parágrafo 3º, artigo 38, do D.F. nº 5.296/2004. (...)".*

Contudo, em que pese a informação sobre o aumento da quantidade de veículos acessíveis, constatou a Auditoria no item "**5.7 - Acessibilidade - Transporte Público"**, que:

> *"(...) <u>O serviço de transporte público voltado às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida tem apresentado deficiências</u>, com destaque para: veículos acessíveis circulando com elevadores inoperantes; descumprimento de horário de partidas programadas com veículos acessíveis; existência de linhas com baixa quantidade de veículos acessíveis; e motorista ou cobrador não habilitado a operar o elevador, representando risco aos usuários cadeirantes. Além disso, constatamos que o Serviço Atende não está sendo suficiente à demanda existente, além de existir demanda pelo horário noturno. (...)".*

5.4.5 - Frota por Tecnologia

A Auditoria informou que *"O cálculo da capacidade média considera taxa de ocupação de 06 (seis) pessoas por m² em veículos com acessibilidade. Verificam-se, entre outras variações, diminuição do veículo "Básico" (menos 27,9%), e aumento do "Padron"*

(mais 15,6%), "Articulado" (mais 64,3%), e "Biarticulado" (mais 153,9%)."

5.5 - Passageiros Transportados

Sobre este item, esclareceu a Auditoria que considerando-se *"o total do Sistema, verifica-se certa estabilidade na quantidade de passageiros transportados (aumento de 1,9% entre 2009 e 2013), embora, nesse período, os registros relativos à concessão tenham diminuído 4,7%, e os da permissão tenham aumentado 11,7%.".*

5.6 - Avaliação do IPK, PVD e PMM

A Auditoria informou também que não *"ficou demonstrada a metodologia de avaliação dos índices "IPK - Índice de Passageiros por Quilômetro", "PVD - Passageiro por Veículo por Dia" e "PMM – Percurso Médio Mensal", por parte da SPTrans, que pudesse esclarecer se as variações ocorridas nos últimos anos (tanto concessão como permissão) estão dentro de parâmetros aceitáveis sob o ponto de vista da qualidade dos serviços prestados aos usuários, ou se colaboraram para o desconforto nas viagens.".*

5.6.1 - Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK)

A Auditoria apresentou o Índice de Passageiros por Quilômetro - IPK, por área de concessão e por área de permissão, nos meses de dezembro de 2009 a 2013, e constatou "*aumento do IPK em geral, por área de operação, com exceção da área 4, que em dezembro/2009 apresentou índice de 2,93, diminuindo para 2,85 em dezembro/2012."* e *"do IPK em geral, por área de operação."*

5.6.2 - Passageiros por Veículo por Dia (PVD)

O PVD (Passageiros por Veículo por Dia) é o quociente entre a média obtida dos embarques de passageiros por dia útil de operação e a quantidade média de frota de veículos em operação.

A Auditoria apresentou o PVD por área de concessão, nos meses de dezembro de 2009 a 2013, conforme demonstrado a seguir, constatando *"diminuição do PVD em geral, por área de operação, até dezembro/2011. A partir de 2012, com exceção das áreas 4 e 8, verifica-se aumento dos resultados dos indicadores."*.

5.6.3 - Percurso Médio Mensal (PMM)

O Percurso Médio Mensal - PMM (quociente do total de quilômetro percorrido no mês pela frota média em operação) por área de concessão e por área de permissão, nos meses de dezembro de 2009 a 2013, foi apresentado pela Auditoria, constatando-se uma

diminuição de forma geral.

5.7 - Acessibilidade - Transporte Público

Esse assunto foi abordado no item 5.4.4 - Frota Patrimonial com Acessibilidade.

5.8 - Administração e Operação nos Terminais de Ônibus

Tendo por base vistorias realizadas em alguns terminais de ônibus, a Auditoria destacou algumas constatações:

5.8.1 - Intervalo de Partidas - demora prolongada entre partidas, em descumprimento à programação constante nas Ordens de Serviços Operacionais, motivada, dentre outros, pela falta de operadores (motoristas e cobradores) e por motivo de frota incompleta.

5.8.2 - Limpeza de Veículos - principalmente em relação a empresas que operam no regime de concessão.

5.8.3 - Carregamento de Créditos do Bilhete Único - em diversos terminais de ônibus constatou-se equipamentos inoperantes para carregamento de créditos do bilhete único.

5.8.4 - Certificado de Condutores e Cobradores – CONDUBUS (documento que identifica os profissionais em condições de prestar serviço nos veículos do Sistema) - Não há procedimento padrão, nos terminais, quanto à exigência da portabilidade do CONDUBUS, durante a operação, pelos motoristas e cobradores, que não o disponibilizam.

5.8.5 - Express Transportes Urbanos Ltda. - não foi possível à Auditoria atestar a regularidade trabalhista e de cadastro dos operadores que trabalham para a empresa Express Transportes Urbanos Ltda., constatando apenas que não há regularidade quanto aos recolhimentos previdenciários e de FGTS.

5.8.6 - Partidas de Veículos sem Cobrador – a Auditoria constatou ocorrências de partida de veículo, no regime de permissão, sem a presença de cobrador: Cooper Pam (Cooperativa) nos Terminais Varginha e Grajaú.

5.9 - Situação Econômico-Financeira e Fiscal dos Operadores

5.9.1 - Situação Econômico-Financeira dos Operadores

Com base nas demonstrações contábeis de 2012 das concessionárias e permissionárias entregues à SPTrans em 2013, a Auditoria destacou a existência concessionários que não mantêm as condições financeiras e econômicas exigidas na licitação para habilitação e qualificação, descumprindo o artigo 13, § único, inciso XIV, L.M.

nº 13.241/01 e de diversas ressalvas e parágrafos de ênfase, relevantes, nos relatórios dos auditores independentes, de forma que devem ser avaliados pela SMT/PMSP, a fim de constatar eventuais riscos ao Sistema.

Concluindo que permanece *"a necessidade de que a SPTrans aprimore os procedimentos de acompanhamento e fiscalização da situação econômico-financeira dos operadores, de forma a minimizar a possibilidade do Sistema Municipal de Transporte Coletivo incorrer em transtornos operacionais e prejuízos financeiros, e de demandas judiciais em face do Poder Público Municipal.".*

5.9.2 - Situação Fiscal dos Operadores

A Auditoria constatou casos em que não se mantêm as condições exigidas na licitação para habilitação e qualificação, descumprindo o artigo 13, parágrafo único, inciso XIV, Lei Municipal nº 13.241/01.

5.10 - Situação Contratual da Concessão e Permissão

Confere a Auditoria que os contratos de concessão e permissão foram assinados em julho/2003 com a SMT/PMSP e, atualmente, com exceção da área 4 da Concessão, foram firmados aditivos para prorrogação por mais 12 (doze) meses, a partir de julho/2013, até que se efetivem as novas licitações (sem previsão do período de realização).

5.11 - Situação Econômico-Financeira do Sistema de Transporte

5.11.1 - Fluxo de Caixa do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (SMTC)

Tendo por base o demonstrativo "Fontes e Usos do Sistema Integrado", temos que a Auditoria apurou que, em 2013, o Sistema apurou déficit econômico de R$ 1,74 bilhão, correspondente a 27,6% da despesa total do Sistema (R$ 6,31 bilhões). O déficit de 2013 elevou-se em relação a 2012, evidenciando aumento de 17,3% (R$ 1,49 bilhão em 2012).

A receita total de 2013, adicionada da verba orçamentária para compensações tarifárias, totalizou R$ 5.758 milhões, insuficientes para cobrir o custo total do Sistema no valor de R$ 6.313 milhões, restando, portanto, R$ 555 milhões para atingir o equilíbrio. Em 2013, o montante de R$ 5.758 milhões não foi suficiente para cobrir sequer a remuneração dos operadores (R$ 5.846 milhões).

A Auditoria informou que a *"cada ano torna-se evidente o desequilíbrio entre receitas e despesas do Sistema de Transporte, a despeito dos constantes aportes de recursos por parte da PMSP, que no ano de 2013 foi de R$ 1,21 bilhão (compensações tarifárias)."*

Quanto ao demonstrativo financeiro, foi informado ainda que o Sistema buscou recursos em outras fontes para poder equilibrar seu resultado financeiro, de forma que o saldo positivo de caixa em 31.12.2013, R$ 2.971.864, não reflete a real situação financeira da conta Sistema, tendo em vista, dentre outros fatores, que:

→ *"Foram utilizados recursos arrecadados com multas e descontos contratuais aplicados aos operadores do Sistema (R$ 69,1 milhões em 2013).*

→ *O Sistema não gera receitas para arcar com os custos de Operação dos Terminais, Comercialização e Gerenciamento, Fiscalização e Planejamento Operacional, cujo montante previsto no Demonstrativo de Fontes e Usos, em 2013, era de R$ 465,1 milhões, dos quais apenas R$ 23,9 milhões foram cobertos pela arrecadação tarifária.*

→ *A Administração Municipal se utiliza indevidamente de recursos da dotação orçamentária "Gerenciamento de Transportes", para empenho de despesas relativas aos terminais de ônibus, comercialização, fiscalização e gerenciamento (comentado no item 3.6). Essa prática não oferece a transparência na execução orçamentária quanto ao valor efetivo de subsídio público ao Sistema de Transporte.*

→ *Em 31.12.2013, os créditos eletrônicos do Bilhete Único em poder do público usuário se situavam em torno de R$ 1,1 bilhão, correspondendo à SPTrans R$ 696,1 milhões, 63,6%, cabendo o restante ao METRÔ e à CPTM, R$ 398,8 milhões (36,4%). O saldo final no caixa do Sistema, na mesma data, é de R$ 2,9 milhões, revelando que os créditos adquiridos antecipadamente, e ainda não utilizados pelos usuários, já foram praticamente utilizados para pagamentos de compromissos do Sistema, representando elevados riscos para a sua administração financeira.*

→ *A SPTrans, de forma indireta, em face da forma de execução de seus contratos com a SMT/PMSP, também subsidia o déficit na medida em que deduz receitas próprias (R$ 66,7 milhões em 2013) ao processar seu faturamento contra a SMT/PMSP, conforme consignado no item 3.6* ***(Infringência nº 7.1-2)****."*

5.11.2 - Gestão Financeira da Conta "Multas e Descontos Contratuais"

A Auditoria informou que o *"montante arrecadado no exercício de 2013 com multas descontadas dos operadores foi de R$ 88,2 milhões, o qual, quando não penhorado ou bloqueado por ordem judicial, foi integralmente utilizado na gestão financeira do Sistema, revelando a total descaracterização das finalidades previstas no Decreto Municipal nº 42.184/02, alterado pelo Decreto nº 54.580/13.",* concluindo, assim, *"que os valores arrecadados com multas e descontos contratuais não têm sido utilizados em investimentos visando à melhoria do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (...)".*

5.12 - Demonstrativos Extracontábeis do Sistema de Transporte

5.12.1 - Gestão Financeira das Receitas e Despesas do Sistema de Transporte

Sobre este item, informou a Auditoria que decorridos mais de doze anos da edição da L.M. n° 13.241/01 e *"considerando que a SPTrans tem gerido os recursos do Sistema, cabe à PMSP definir quanto à criação de empresa específica para a gestão financeira das receitas e despesas do Sistema, nos termos da referida legislação, ou encaminhar projeto ao Chefe do Executivo Municipal se desnecessário.".*

5.12.2 - Conclusões acerca dos demonstrativos extracontábeis da Corp 02 e Corp 03

Em que pese a Auditoria ter deixado de emitir opinião sobre os demonstrativos das Corporações 02 e 03 por serem extracontábeis, não serem elaboradas as demonstrações contábeis correspondentes e não serem apreciados e aprovados pela administração da SPTrans e/ou Secretaria Municipal de Transportes, apresentou algumas considerações, como segue:

> *"b) Os demonstrativos extracontábeis da Corporação 02 (Sistema Municipal de Transporte Coletivo) foram apurados considerando o regime de caixa para o registro das receitas e de competência para as despesas. Dessa forma, não há simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas, em descumprimento ao Princípio de Competência - art. 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1933, com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10* ***(Infringência nº 7.1-18)****.*
>
> *c) No ativo do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (Corporação 02) permanece saldo de R$ 62,1 milhões sem composição e definição quanto à sua forma de recebimento.*
>
> *d) Importante ressaltar, em relação ao superávit apurado na Corporação 02, R$ 367,6 milhões, que despesas foram pagas com recursos do Executivo Municipal e não estão registradas no demonstrativo extracontábil do Sistema Municipal de Transporte Coletivo."*

5.12.3 – Comissão de Acompanhamento da Conta Sistema

A Auditoria identificou que a Comissão de Acompanhamento da Conta Sistema, criada pelo D.M. nº 47.139, de 27.03.06 que deve apreciar, entre outros assuntos, o comportamento da receita e a remuneração dos operadores, não atendeu o artigo 8º do Regimento Interno da Comissão uma vez que a comissão não se reuniu nos meses de janeiro, fevereiro, março, por motivo de falta de nomeação dos novos representantes, e nos meses de junho, julho, agosto, novembro e dezembro/2013, pela falta de presença 50% dos membros da Comissão.

5.13 - Compromisso de Desempenho Institucional

A Auditoria efetuou comentários acerca de alguns itens constantes do Compromisso de Desempenho Institucional, considerando metas estipuladas para 2013, reproduzidos a seguir:

> ***"I- Resultado Econômico***
>
> *O Resultado Operacional Bruto previsto para 2013 é um prejuízo de R$ 16.191 mil. Em 2013 a SPTrans apurou lucro bruto de R$ 90.588 mil. Trata-se de meta*

inconsistente. Conforme se verifica à fl. 236, no período de 2010 a 2012 a SPTrans apurou lucro bruto.

Não se justifica a adoção de prejuízo bruto operacional como meta para 2013, pois é um indicador inconsistente, ou seja, em sentido contrário ao objetivo de se alavancar o desempenho da Empresa. Um prejuízo operacional bruto, antes de se computar as demais despesas administrativas, financeiras e tributárias, agravaria ainda mais a difícil situação econômica, financeira e patrimonial da Empresa.

II- Resultado Financeiro

A esse respeito, a Auditoria informou que *"No geral, houve pouca variação em relação aos valores totais previstos para Ingresso e Desembolso de Recursos (-1,0% e -3,5%, respectivamente), apurando-se um resultado financeiro negativo de R$ 11.753 mil, contra uma previsão de um resultado negativo de R$ 25.117 mil. (...)*

Ressaltamos as limitações para a avaliação efetiva do desempenho financeiro da SPTrans, tendo em vista que a Empresa para honrar seus compromissos, inclusive aqueles relacionados ao Sistema de Transporte, fatura apenas o necessário ao equilíbrio de seu fluxo de caixa financeiro, ou seja, uma "conta de chegada", conforme apontamos no item 3.6.

III- Despesa de Pessoal

A Auditoria informou que, após algumas considerações, o DECAP/SF considerou os valores de realização de Despesa de Pessoal no total de 228.843 mil reais (Quantidade de Pessoal de 1.908).

V- Plano de Investimentos

A esse respeito, a Auditoria informou que *"Segundo a SPTrans, parte do Plano de Investimentos foi comprometida devido à transferência de competência (Monotrilho), suspensão de licitação, condições climáticas e fatores técnicos operacionais".*

VI- Qualidade na Prestação de Atividades de Interesse Público

Nesse item, a Auditoria destacou que *"De acordo com o relatório do DECAP/SF, quanto ao indicador "Grau de Satisfação do Usuário", o método de apuração adotado no Compromisso não corresponde ao utilizado atualmente pela SPTrans. Merece destacar, quanto à velocidade nos corredores, que esta meta depende também da atuação da CET, cabendo à SPTrans, principalmente, o papel de fiscalização. Nesse sentido, a meta merece ser reavaliada pela Administração para que possibilite uma efetiva avaliação do desempenho da SPTrans.*

VII- Ações Visando ao Aumento de Produtividade

A Auditoria destacou *"o bom desempenho na implantação de "Faixas exclusivas de ônibus à direta" (873,3% a mais). Por outro lado verifica-se apenas 4,5% de veículos com combustível limpo, quando a meta era de 20%. <u>As faixas exclusivas</u>*

foram implantadas pela CET. As metas relacionadas a acessibilidade, combustível limpo e número de linhas 24h dependem de diretrizes da SMT.

*No geral, estamos propondo a **Determinação nº 7.2-27**, no sentido de que a SPTrans reavalie, em conjunto com a PMSP, as metas estipuladas no Compromisso de Desempenho Institucional, para que possibilite uma efetiva avaliação do desempenho da Empresa."*

5.14 - Sistema de Guiagem Magnética

A Auditoria apresentou as seguintes informações a respeito deste item:

"Em relação ao Contrato nº 87/03 firmado com a Fundação Valeparaibana de Ensino, no valor de R$ 19.205.752,21 (valor inicial), devido ao largo tempo transcorrido sem esclarecimentos acerca da real situação de execução do contrato para implantação do Sistema de Guiagem Magnética e seus efetivos resultados práticos (o contrato está suspenso desde 2008), permanece não atendida a seguinte proposta de Recomendação constante no RAF/2008 TC 72.000.938/09-87 (pendente de julgamento):

'Apurar os eventuais prejuízos e respectivos responsáveis, tendo em vista que não se vislumbra a efetivação da implantação do Sistema de Guiagem Magnética no Corredor Expresso Tiradentes, o qual já consumiu relevantes recursos públicos desde 2003, e tomar as demais providências que se fizerem necessárias.'

Acórdão deste Tribunal, relativo às contas da PMSP do exercício de 2011, já determinou (TC 72.000.716/12-50):

'À Administração, para apurar, junto à SPTrans, os eventuais prejuízos e respectivos responsáveis quanto à implantação do 'Sistema de Guiagem Magnética' no Corredor Expresso Tiradentes, dando ciência a este Tribunal do quanto apurado.'
O contrato nº 87/2003, firmado pela SPTrans com a Fundação Valeparaibana de Ensino, para desenvolvimento, projeto, integração, implantação e certificação de tecnologia do Sistema de Guiagem Magnética, do Sistema Inteligente de Gestão de Terminais e Paradas e do Sistema de Monitoramento Automático da Frota de 15 (quinze) Veículos, em Trecho de Via do Sistema VLP - Veículo Leve Sobre Pneus, foi analisado no TC 72.005.527/03-74 e considerado irregular pela Auditoria, em função principalmente da falta de justificativa de preço e pelo fato de que a subcontratação dos serviços fere os princípios da isonomia, da legalidade, da moralidade, da impessoalidade e da proposta mais vantajosa para a Administração Pública (processo não julgado). (...)

Com relação ao Sistema de Guiagem Magnética, foi objeto de Inspeção - TC 72.001.658/08-05, tendo sido constatadas consequências negativas derivadas da execução contratual, pois não se vislumbra aplicação efetiva para este Sistema, face à situação em que se encontra o atual estágio de desenvolvimento, certificação, validação e aplicação da Tecnologia no âmbito do Município. (...)

A Administração não apresentou os resultados da apuração dos eventuais prejuízos e respectivos responsáveis. Efetivamente os produtos e serviços

contratados junto à Fundação Valeparaibana de Ensino (Contrato nº 87/2003) não foram entregues. ***Em face de todo o exposto, a situação reclama, à consideração superior, a instauração de Tomada de Contas prevista nos artigos 79 a 84 do Regimento Interno desta Corte, para que sejam apurados todos os fatos e respectivos responsáveis (Infringência nº 7.1-21).***"

5.15 - Fiscalização Exercida pela SPTrans

A Auditoria constatou que a SPTrans não fiscaliza adequadamente a execução dos contratos de concessão e termos de permissão, expondo o Sistema Municipal de Transporte Coletivo a riscos de transtornos operacionais e prejuízos financeiros.

Lembrou que os contratos congregam valores significativos, além da essencialidade dos serviços que devem ser prestados aos munícipes desta Cidade e que não se pode afastar a hipótese de demandas judiciais contra a Administração Pública por conta de descumprimentos relacionados às obrigações trabalhistas e previdenciárias dos operadores do Sistema.

VI.LICITAÇÕES E CONTRATOS

A Auditoria incluiu em seu Relatório as principais fiscalizações pertinentes às licitações e contratos constantes do **Anexo XII**, fls. 274/275, devido à relevância dos apontamentos realizados.

Quanto à **análise e Acompanhamento**, a Auditoria concluiu que os processos de licitação e de contratação *"carecem de aprimoramento, tendo em vista que não oferecem garantia de observância do princípio constitucional da isonomia, e nem asseguram a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, havendo desconformidade com princípios básicos, dentre eles, da legalidade, da igualdade, da probidade administrativa e do julgamento objetivo - descumprimento do artigo 3º, da L.F. nº 8.666/93".*

Em relação às fiscalizações realizadas de **acompanhamento de execução contratual**, a Auditoria destacou *"os resultados relativos ao Contrato nº 2012/0051-01-00 - prestação de serviços de vigilância e segurança patrimonial nas instalações e ao longo do trajeto do Expresso Tiradentes, firmado com a empresa Presseg Serviços de Segurança Ltda. - TC 72.002.742/13-12, concluindo que sua execução é irregular devido, principalmente, aos seguintes aspectos:*

- *Não apresentação de atestado de antecedentes criminais e laudo de avaliação técnica e psicológica, bem como a existência de exames médicos sem a assinatura do Coordenador Médico do PCMSO.*
- *Não comprovação da qualificação técnica específica (Certificado de Curso de Formação de Vigilantes e Carteira Nacional de Vigilantes) dos Vigilantes.*

- *Não comprovação de vínculo empregatício.*
- *Alocação de funcionários em quantidade insuficiente para a cobertura dos postos nos horários de refeição."*

Constatou, também, *"fragilidade dos procedimentos de acompanhamento e fiscalização da execução do contrato, por parte da SPTrans, em descumprimento ao disposto no artigo 67 da L.F. nº 8.666/93".*

VII.INFRINGÊNCIAS E PROPOSTAS DE DETERMINAÇÕES DO EXERCÍCIO

As infringências, decorrentes da inobservância de expressa disposição legal, estão apresentadas no subitem 7.1, e as impropriedades relacionadas às falhas formais e/ou de controle resultaram nas propostas de recomendações listadas no subitem 7.2.

À fl. 346, consta a manifestação do Subsecretário de Fiscalização e Controle, endossando o resultado alcançado pela equipe técnica.

Em cumprimento ao determinado à fl. 347, foi encaminhado ofício à SPTrans (fl. 355) para conhecimento e apresentação de justificativas para os fatos apontados no Relatório Anual de Fiscalização.

A documentação de fls. 361/751 apresentada pela empresa foi analisada pela Coordenadoria V que, em manifestação de fls. 770/786 ratificou todas as infringências apontadas às fls. 336/339 (numeradas de 1 a 22), informou que 25 (vinte e cinco) das 27 (vinte e sete) propostas de determinações permaneciam não atendidas e que não restavam determinações de exercícios anteriores a serem regularizadas.

Assim, restaram pendentes as seguintes irregularidades:

7.1 – INFRINGÊNCIAS

As 22 (vinte e duas) infringências apontadas pela Auditoria, decorrentes da inobservância de expressa disposição legal, continuam pendentes e estão apresentadas em seguida:

> **1)** A SPTrans descumpriu o disposto no parágrafo único do artigo 60 da Lei Federal nº 8.666/93, ao executar contratos terceirizados sem lastro contratual e/ou orçamentário, para posterior pedido de pagamento a título de "Indenização por Serviços Prestados" (item 3.2).
> **2)** A SPTrans fatura contra a SMT/PMSP apenas o necessário ao equilíbrio de seu fluxo de caixa financeiro, contrariando, assim, o Princípio da Entidade estabelecido no artigo 4º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, alterada pela Resolução CFC nº 1.282/10 (item 3.6 e subitem 5.11.1).
> **3)** Enquanto não houver a totalidade da documentação comprobatória, nos

termos do artigo 2º, parágrafo único, da Lei Municipal nº 14.141/05, não há como emitir opinião acerca da regularidade na aplicação dos valores transferidos pela PMSP para complementação de aposentadorias e pensões, que representaram R$ 33,8 milhões em 2013 (item 3.7).

4) O resultado da SPTrans não é apurado de acordo com o regime de competência, não há simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas, em descumprimento ao artigo 177, caput, da L.F. nº 6.404/76 e ao artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10 (subitens "4.1.1-b.2", "4.1.2-a.1" e "4.5.1").

5) A falta de Nota Explicativa às Demonstrações Contábeis da SPTrans não oferece transparência no sentido de proporcionar, aos diversos interessados, conhecimento de eventuais efeitos financeiros que podem advir de relevantes valores envolvidos em processos judiciais contra a Empresa (Cíveis, Previdenciários e Tributários), de forma que há descumprimento da Norma Brasileira de Contabilidade (NBC) TG 25 (subitens "4.2.2-b", "4.2.2-c" e "4.7.7").

6) Reputa-se nulo o ato de transformação do cargo de confiança de Assessor Técnico em Assessor Especial da Presidência no quadro de pessoal de confiança, vez que não foi demonstrada sua conveniência e oportunidade - descumprimento do artigo 37, caput, da Constituição Federal (subitem 4.7.1).

7) Há ofensa ao artigo 37, inciso V da Constituição Federal, na medida em que empregados comissionados exercem atividade de natureza técnica e descrita no quadro de carreira (subitens "4.7.1-b" e "4.7.4-a").

8) Inobservância da Resolução de Diretoria nº 020/10, em razão do excedente no preenchimento de vagas do quadro de pessoal (subitem 4.7.1-c).

9) Não restou evidenciado o preenchimento de 10% das vagas de estagiários por pessoas portadoras de deficiência, caracterizando descumprimento ao parágrafo 5º, artigo 17, L.F. nº 11.788/08 (subitem 4.7.2-b).

10) Não foi concedido auxílio transporte aos estagiários de janeiro a abril de 2013, em infringência ao artigo 12 da L.F. nº 11.788/08 (subitem 4.7.2-c).

11) A SPTrans infringe o artigo 429 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), tendo em vista que não mantém em seu quadro de pessoal menores aprendizes (subitem 4.7.3).

12) O quadro de pessoal não observa a segregação constitucional entre as funções públicas gratificadas, a serem atribuídas exclusivamente a profissionais de carreira, e os cargos em comissão, de livre provimento, com infringência ao inciso V, do artigo 37 da Constituição Federal (subitem 4.7.4-a).

13) Não há exigência de apresentação de certidões de antecedentes cíveis e criminais para os cargos de confiança, sendo aceitas meras declarações, em ofensa ao princípio constitucional da isonomia, eis que para os cargos de carreira são exigidas as referidas certidões - descumprimento do artigo 5º, caput, da Constituição Federal (subitem 4.7.4-b).

14) Extemporaneidade da publicação da declaração de bens de dirigentes e, ainda, ausência de valor econômico dos bens nas declarações, com infringência ao inciso V, do artigo 83 da Lei Orgânica Municipal (subitem 4.7.5).

15) Há operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo que não mantêm todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação, descumprindo o artigo 13, parágrafo único, inciso XIV, da L.M. nº 13.241/01 (subitens "5.9.1-a" e "5.9.2").

16) Descumprimento do artigo 4º, do Decreto Municipal nº 42.184/02, pela não evidenciação da existência de cronograma de investimentos previamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes (subitem 5.11.2).

17) Os recursos arrecadados com aplicação de multas e descontos contratuais aos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo foram utilizados de forma inadequada, infringindo o artigo 2º, parágrafo único do Decreto Municipal nº 42.184/02, com redação dada pelo Decreto Municipal nº 54.580/13 (subitem 5.11.2).

18) Os demonstrativos extracontábeis da Corporação 02 (Sistema Municipal de Transporte Coletivo) foram apurados considerando o regime de caixa para o registro das receitas e de competência para as despesas. Dessa forma, há descumprimento ao Princípio de Competência - artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10 (subitem 5.12.2-b).

19) A Comissão de Acompanhamento da Conta Sistema não se reuniu uma vez por mês, conforme prevê o artigo o artigo 8º do Regimento Interno (subitem 5.12.3).

20) A SPTrans não fiscaliza adequadamente a execução dos contratos de concessão e termos de permissão, expondo o Sistema Municipal de Transporte Coletivo a riscos de transtornos operacionais e prejuízos financeiros, além disso, não se pode afastar a hipótese de demandas judiciais contra a Administração Pública, infringindo o artigo 29, inciso II, da L.M. nº 13.241/01 (item 5.15).

21) Os processos de licitação e de contratação carecem de aprimoramento, tendo em vista que não oferecem garantia de observância do princípio constitucional da isonomia, e nem asseguram a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, havendo desconformidade com princípios básicos, dentre eles, da legalidade, da igualdade, da probidade administrativa e do julgamento objetivo - descumprimento do artigo 3º, da L.F. nº 8.666/93 (itens 6.1 e 5.14).

22) A SPTrans incorre em falhas no acompanhamento e fiscalização da execução de contratos, descumprindo o disposto no artigo 67 da L.F. nº 8.666/93 (item 6.2).

7.2 - DETERMINAÇÕES PROPOSTAS

Das propostas de determinações apresentadas pela Auditoria em decorrência das impropriedades relacionadas às falhas formais e/ou de controle, restaram pendentes de atendimento 25 (vinte e cindo) que estão elencadas a seguir:

1) Tomar providências, junto à Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam regularizadas as pendências de repasse relacionadas aos serviços de transporte de pessoas portadoras de necessidades especiais - ATENDE (Sistema Municipal de Transporte Coletivo) - item 3.2.

2) Obter a documentação bancária em tempo hábil para a efetivação dos registros contábeis correspondentes (subitem 4.1.1-a).

3) Cobrar judicialmente os valores envolvidos com reembolso de empregados cedidos a outros órgãos, a fim de evitar prescrição do crédito (subitem 4.1.1-b.1).

4) Adotar critério consistente para registro contábil de bloqueios judiciais/depósitos em garantia (subitem 4.1.2-a.1).

5) Conciliar o saldo relativo aos depósitos recursais trabalhistas (FGTS), tendo em vista as divergências entre as informações da Contabilidade e os valores informados pela Caixa Econômica Federal (CEF) - subitem 4.1.2-a.2.

6) Analisar os registros relativos aos encargos e contribuições de FGTS, a fim de verificar a necessidade de ajustes contábeis (subitem 4.2.1-a).

7) Aperfeiçoar o controle das vagas do quadro de pessoal, e processar suas modificações sempre por meio de Resolução de Diretoria (subitem 4.7.1).

8) Instruir as demissões em processo administrativo específico, visando assegurar a regularidade do procedimento, inclusive, com parecer jurídico trabalhista da empresa, como forma de minimizar eventuais revisões dessas dispensas pelo Judiciário, e assegurando nas demissões por justa causa o direito de defesa do empregado (subitens “4.7.1-a” e “4.7.1-d”).

9) Adotar providências a fim de atender até maio de 2015 o disposto na Resolução de Diretoria nº 13/036, no que tange à transição dos cargos de confiança para os de carreira, considerando deliberação da Diretoria nesse sentido desde 2009 (subitem 4.7.1-b).

12) Ultime as providências na elaboração de descritivo das atribuições dos cargos de confiança e em comissão, e que a indicação de profissional para ocupar cargos dessa natureza seja acompanhada por tal documento, em prol das aspirações preconizadas pelo Decreto instituidor do Conselho Municipal de Administração Pública (COMAP) (subitem 4.7.4).

13) Regularizar o ressarcimento relativo aos vencimentos da cessão de empregado a outros órgãos (subitem 4.7.6).

14) Adotar medidas em relação aos operadores do Sistema de Transporte que apresentam resultados inferiores na apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), a fim de elevar o desempenho do Sistema (subitem 5.1.1).

15) Adotar medidas junto aos operadores do Sistema de Transporte, nos regimes de concessão e permissão, com objetivo de diminuir o índice de reclamação dos usuários em relação à tripulação (conduta inadequada dos operadores) - subitem 5.1.2-b.

16) Aprimorar o processo de apuração dos resultados relacionados aos indicadores de desempenho dos serviços de transporte coletivo urbano, para que esses atendam ao preconizado na legislação vigente (item 5.2).

17) Tomar providências no sentido de que a frota de veículos do Sistema Municipal de Transporte Coletivo esteja totalmente acessível, atentando para o prazo final de adequação previsto legalmente (subitem 5.4.4).

18) Criar sistemática de avaliação do Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK), do Passageiro por Veículo por Dia (PVD) e do Percurso Médio Mensal (PMM), de forma a aprimorar o planejamento do Sistema de Transporte, estabelecendo metas, avaliando e cobrando o seu cumprimento (item 5.6).

19) Aprimorar o serviço de transporte público voltado às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida (item 5.7).

20) Adotar medidas a fim de diminuir a ocorrência de intervalo prolongado de partida, em decorrência da falta de operador (subitem 5.8.1).

21) Tomar providências para que os equipamentos para carregamento de créditos do bilhete único, disponibilizados nos terminais de ônibus, operem de forma adequada às necessidades dos usuários do Sistema de Transporte (subitem 5.8.3).

22) Exigir que durante a operação no Sistema de Transporte o motorista e o cobrador portem o Certificado de Condutores e Cobradores (CONDUBUS), para identificação dos profissionais que estão em condição de prestar serviço nos veículos do Sistema (subitem 5.8.4).

23) Fiscalizar a situação trabalhista e de cadastro dos operadores que trabalham em nome da empresa Express Transportes Urbanos Ltda., verificando se os recolhimentos previdenciários e de FGTS estão sendo efetuados de forma regular (subitem 5.8.5).

24) Avaliar a situação de ocorrências de partida de veículo sem a presença de cobrador, no regime de permissão, e tomar as providências que se fizerem necessárias (subitem 5.8.6).

25) Avaliar as ressalvas que constam do relatório dos auditores independentes acerca das demonstrações contábeis dos operadores do Sistema de Transporte, a fim de identificar eventuais riscos de transtornos financeiros e/ou operacionais ao Sistema, e tomar as providências que se fizerem necessárias (subitem 5.9.1-b).

26) Exigir dos operadores dos serviços de transporte coletivo de passageiros a comprovação da regularidade junto ao INSS e FGTS (subitem 5.9.2).

27) Reavaliar, em conjunto com a PMSP, as metas estipuladas no Compromisso de Desempenho Institucional, para que possibilite uma efetiva avaliação do desempenho da Empresa (item 5.13).

VIII.DETERMINAÇÕES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES

A Auditoria informou (fls. 785vº) que das *"Determinações exaradas até o exercício de 2002 (última conta da SPTrans julgada), não restam determinações de exercícios anteriores a serem regularizadas."*.

IX. DO POSICIONAMENTO DA AJ, PFM E DA SG

A Assessoria Jurídica (fls. 788 a 793) acompanhou as conclusões alcançadas pela Auditoria *"pela manutenção das infringências e determinações, à exceção dos subitens*

7.2.10 e 7.2.11, considerados cumpridos".

A Procuradoria da Fazenda Municipal (fls. 797 a 827) entendeu que "em face dos dados e subsídios apresentados pelos Srs. Auditores de natureza eminentemente contábil, financeira e orçamentária, e levando-se em consideração que a Empresa tomou e vem tomando todas as providências cabíveis para sanar as falhas apontadas, **esta Procuradoria da Fazenda perfilha pela regularidade das contas em apreço**". (grifo nosso)

E a Secretaria Geral (fls. 829 a 837) entendeu que

> "*ainda que os argumentos trazidos durante a instrução processual indiquem que a entidade tem envidado esforços para corrigir as falhas apontadas pela Auditoria,* ***não há como ignorar a ocorrência e a repercussão das infringências e impropriedades na prestação de contas ora analisada****. (...)*
>
> *Diante do exposto e embasado nos documentos que instruem o presente, entendo que as contas da São Paulo Transportes S/A relativas ao exercício de 2013 encontram-se em condições de serem apreciadas e julgadas, sem prejuízo das recomendações e determinações (...) necessárias, ressalvados os atos não apreciados e pendentes de julgamento."* (grifo nosso)

Tendo em vista a juntada de pedido de reconhecimento da **prescrição** (peças 14/18) os autos foram encaminhados à **Assessoria Jurídica**, que se manifestou nos seguintes termos (peça 22):

> *"(...)* ***dos balanços não decorrem, em regra, julgamentos de aplicação de penalidades ou com determinações de ressarcimento*** *– vieses aptos a serem atingidos pelo regramento da prescrição –,* ***mas sim entendimentos com natureza declaratória, os quais não se submetem aos prazos prescricionais constantes da Resolução nº 10/23****.*
>
> *Nada obstante, avaliando o tema sob exame nos presentes autos, verificamos que, do último marco interruptivo, consubstanciado na manifestação da Auditoria de fl. 337, peça 9[1], de 22 de julho de 2009, decorreram-se mais de 5 anos (art. 5, II, CC art. 6, inciso I, da Resolução n. 10/2023).*
>
> *Saliente-se que, de toda sorte, que, conquanto aplicáveis ao controle externo os prazos de prescrição das pretensões punitiva e ressarcitória,* ***resta preservada a função declaratória do provimento de mérito dos julgados nos Tribunais de Contas, inclusive no que diz respeito às eventuais determinações, recomendações e/ou outras providências de igual natureza (art. 13[2]).***
>
> *Por fim, observa-se que o eventual reconhecimento da prescrição – nos matizes ressarcitório e sancionatório – em sede processual de controle externo não irradia efeitos para outros procedimentos que extrapolem as suas atribuições/competências, notadamente aqueles conduzidos pelo Ministério*

[1] Folha 786 dos autos físicos.

[2] Art. 13. O reconhecimento da prescrição da pretensão punitiva e da pretensão ressarcitória, a despeito de obstar a imposição de sanção e de reparação do dano, não impede o julgamento do processo, a expedição de determinações, recomendações ou outras providências motivadas por esses fatos, destinadas a reorientar a atuação administrativa.

> *Público ou pelo órgão de Origem, para fins de apuração de atos de improbidade – cujas ações de reparação são imprescritíveis, nos termos do Tema 897 de repercussão geral - e/ou criminais."*

Sob o mesmo aspecto se manifestou a **Procuradoria da Fazenda** (peça 24), como segue:

> *"A Procuradoria da Fazenda Municipal, ciente de todo o processado, registra que nada tem a opor quanto ao eventual reconhecimento da prescrição da pretensão punitiva e/ou de ressarcimento, exclusivamente no âmbito do controle externo, nos termos da Resolução nº 10/2023 e em conformidade com os entendimentos dos órgãos técnicos e especializados dessa E. Corte de Contas.*

A **Secretaria Geral** (peça 25) analisou a matéria como reproduzido a seguir:

> *(...) acompanho parecer da AJCE e PFM no sentido de que as pretensões punitivas e ressarcitórias foram fulminadas pelo instituto da prescrição, nos termos dos artigos 4º, 5º e 6º da Resolução nº 10/23.*
>
> *Sem prejuízo de eventual acolhimento da tese prescricional descrita no parágrafo anterior, entendo que, a critério dos Nobres Conselheiros,* ***com amparo nos artigos 12 e 13 da Resolução nº 10/2023, poderá ser dada continuidade ao processo em relação aos demais aspectos da instrução ou do julgamento, observados os critérios de materialidade, risco e relevância dos envolvidos e nesse caso, quanto ao mérito, acompanhamos a AJCE*** *ou, em hipótese de deliberação pela não continuidade do mesmo, deverá se proceder a sua extinção por decisão do Pleno."*

É o relatório do TC 1.190/2014.

TC 1.327/2015

I – INTRODUÇÃO

Trata o presente de prestação de contas relativas do exercício de 2014 da São Paulo Transportes S/A - SPTRANS.

A São Paulo Transporte S.A. - SPTrans é uma sociedade anônima de economia mista, cuja acionista majoritária é a Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP), estando vinculada à Secretaria Municipal de Transportes (SMT) e tem por objetivo a realização de estudos para planejamento, gestão, fiscalização e exploração de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, nos termos da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo.

Observa-se que os "*trabalhos de auditoria foram desenvolvidos com base nas Normas e Procedimentos de Auditoria, abrangendo as fiscalizações aludidas no artigo 70 da Constituição Federal. Os exames procedidos extrapolaram o universo contábil, incluindo não só a identificação e a avaliação dos controles internos mantidos para a administração do patrimônio, mas também avaliações acerca do desempenho operacional da Empresa, e*

consubstanciaram-se nas fiscalizações previstas no Plano Anual de Fiscalização de 2014."

II – DA PRESTAÇÃO DE CONTAS

A Empresa encaminhou tempestivamente suas contas relativas ao exercício de 2014 para julgamento (fls. 02/20, 28/33, 36/39 e 117/119).

A auditoria destacou, inicialmente, as seguintes notas explicativas elaboradas pela Administração da SPTrans, fl. 16:

> "*As demonstrações contábeis da Sociedade devem ser interpretadas dentro do contexto em que a empresa atua como agente do Poder Público Municipal, o que limita a forma de condução da política de obtenção e gestão de seus recursos econômico-financeiros*."
>
> "*As transações da Sociedade com seu acionista majoritário são efetuadas em condições diferentes às que seriam aplicadas entre partes não relacionadas, uma vez que no preço dos serviços prestados não está contido lucro*."

De acordo com a auditoria nos "*itens 3.4 e 4.4 constata-se que a SPTrans contraria o Princípio da Entidade, estabelecido no artigo 4º da Resolução CFC nº 750/1993, que reconhece o patrimônio como objeto da Contabilidade e afirma a Autonomia Patrimonial, a necessidade de diferenciação de um patrimônio particular no universo dos patrimônios existentes (o patrimônio da entidade não se confunde com os de seus acionistas).*

> *Nesse sentido, destacamos que em 31.12.2014 o passivo a descoberto da SPTrans é de R$ 305 milhões, e os prejuízos acumulados totalizam 1,75 bilhão. Não fosse a PMSP, acionista majoritária, a continuidade da Empresa estaria comprometida.*
>
> *Não há como se vislumbrar que tal valor, em curto prazo (considerando os atuais parâmetros operacionais, financeiros e econômicos), seja recuperado simplesmente com as operações da SPTrans, ou seja, sua eventual compensação somente poderá ser viabilizada com aporte de recursos da PMSP, para* cobertura do elevado déficit patrimonial. A geração de caixa operacional da Empresa é negativa.".

Em atendimento às determinações legais e estatutárias, a SPTrans publicou no Diário Oficial do Estado de São Paulo – Empresarial e no Jornal Diário de São Paulo, em 11.04.2015, e no Jornal Diário do Comércio, em 11, 12 e 13.04.2015, as Demonstrações Contábeis relativas ao exercício social de 2014.

As Demonstrações Contábeis foram auditadas pela empresa Maciel Auditores S/S ME que emitiu, em 20.02.2015, relatório com a seguinte ressalva, fls. 07/08:

> *"A empresa apresenta um passivo de R$ 62.099 mil, sem alteração nos últimos exercícios, relativo ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, conforme divulgado na nota explicativa nº 8, para o qual não foi possível através de testes alternativos de auditoria formarmos opinião a respeito, bem como, os possíveis reflexos sobre o patrimônio líquido."*

Destaca-se que "*essa ressalva vem sendo apontada pela Auditoria deste Tribunal desde o Relatório Anual de Fiscalização (RAF) de 2002 - TC 72.002.368/03-56. No presente, este assunto está tratado no subitem 4.2.1-b.".*

O Conselho Fiscal emitiu parecer no sentido de que "*as demonstrações contábeis refletem a situação econômico-financeira da Empresa, em 31.12.2014, reunindo condições para serem apreciadas e aprovadas pelos Acionistas*" e o Conselho de Administração também entendeu "*que as demonstrações contábeis de 2014 reuniam condições para serem apreciadas e aprovadas pelos Acionistas*".

A Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas, realizada em 17.04.2015, aprovou as demonstrações contábeis relativas ao exercício social de 2014.

III – DA GESTÃO FINANCEIRA

Quanto à **Origem dos Recursos**, conforme apontado pela auditoria:

> *"A principal fonte dos recursos é oriunda do Tesouro Municipal, decorrente dos contratos firmados com a SMT para execução das atividades da SPTrans (serviços de gerenciamento, fiscalização, administração e engenharia de transportes), cujo montante foi R$ 469,5 milhões, aumento de 11,6% em relação ao exercício anterior.*
>
> *Conforme já apontado em exercícios anteriores, na análise dos contratos de prestação de serviços de gerenciamento de transportes, verifica-se que os valores contratados têm relação direta com os desequilíbrios financeiros do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (SMTC), em função da insuficiência da arrecadação tarifária que, mesmo com o aporte de recursos via compensações tarifárias, ainda necessita de recursos adicionais para cobrir os gastos com as atividades de administração e operação de terminais, comercialização e taxa de gerenciamento.*".

Quanto a **Aplicação de Recursos** a auditoria destacou:

> ***"a) Pessoal Ativo***
>
> *Os gastos com salários e ordenados, encargos trabalhistas e benefícios aumentaram 2,3% em relação a 2013. (...).*
>
> ***b) Indenizações***

> *O valor gasto com indenizações passou de R$ 23,8 milhões em 2013 para R$ 60,0 milhões em 2014, representando aumento de 152,0%, com destaque para o pagamento de R$ 44,1 milhões por conta do processo judicial movido pela empresa Tupi Transportes Urbanos Piratininga Ltda."*

Quanto às **Contas a Receber da PMSP – Pedidos de Indenização,** destacou a auditoria *"os pedidos de indenização, cujas pendências em 31.12.2014 totalizavam R$ 97,8 milhões*", sendo que:

> *"A maior parte dos valores (R$ 77,3 milhões) é relativa à prestação de serviços especializados de gerenciamento, fiscalização, administração e engenharia de transportes voltados ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo. Esse montante corresponde ao saldo não empenhado pela SMT/PMSP nos exercícios 2005, 2007, 2008 e 2011, decorrente da prestação de serviços sem lastro contratual e/ou orçamentário.*
>
> *Há também o montante de R$ 17,8 milhões referente ao serviço Atende (exercícios de 2012 e 2013), e R$ 2,6 milhões relativos a medições de serviços ligados ao Projeto Monotrilho (exercício de 2013).*
>
> *Tal prática, além de irregular, tem gerado consequências negativas na gestão financeira da Empresa, ao reduzir sua autonomia na obtenção e gestão dos recursos econômico-financeiros para atingir seus objetivos sociais.*
>
> *Ao não repassar os recursos por serviços efetivamente prestados, a PMSP gera problemas para a administração financeira da Empresa, ocasionando atrasos no cumprimento dos compromissos assumidos com terceiros, sujeitando a Empresa a prejuízos decorrentes de encargos moratórios.*
>
> *Estas irregularidades foram apontadas nos Relatórios Anuais de Fiscalização dos respectivos exercícios em que ocorreram. Não foram encontradas evidências de serviços prestados sem lastro contratual e/ou orçamentário no exercício de 2014."*

Quanto aos **Relatórios Financeiros - Contas a Receber** alertou a auditoria que **"***Permanece a necessidade de aprimoramento dos relatórios fornecidos pelas Gerências de Orçamento e de Finanças, tendo em vista que não há conciliação destes com as informações constantes da contabilidade*.".

Quanto ao **Contrato de Gerenciamento de Transportes - Prestação de Contas,** a auditoria informou que:

> *"Por meio da dotação 'Operação e Manutenção do Sistema Municipal de Transporte Coletivo' foram recebidos R$ 469,5 milhões da SMT/PMSP e, também, R$ 73,9 milhões a título de adiantamento para futuro aumento de capital.*
>
> *Considerando para análise, também, a prestação de contas à SMT/PMSP dos serviços de administração e engenharia de transportes (Contrato de Gerenciamento de Transportes), constata-se que a SPTrans deduz as suas receitas próprias das despesas operacionais, para efeito de apurar qual o montante a ser faturado contra a SMT/PMSP, procedimento inadequado.*

> *Na prestação de contas também são solicitados recursos para pagamento de despesas relacionadas ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos, sob a forma de repasse.*
>
> *Para honrar seus compromissos, inclusive aqueles relacionados ao Sistema, a SPTrans elabora fluxo de caixa, confrontando as despesas totais com as receitas totais, faturando apenas o necessário ao equilíbrio de seu fluxo financeiro, o que resulta numa "conta de chegada".*
>
> *Portanto, a SPTrans contraria o Princípio da Entidade, estabelecido no artigo 4º da Resolução CFC nº 750/1993, que reconhece o patrimônio como objeto da Contabilidade e afirma a Autonomia Patrimonial, a necessidade de diferenciação de um patrimônio particular no universo dos patrimônios existentes (o patrimônio da entidade não se confunde com os de seus acionistas) – (Infringência nº 7.1-1)."*

Quanto aos **Fornecedores – Pendências,** a auditoria identificou que ao "*final do exercício, 31.12.2014, a SPTrans possuía um total de R$ 9.468.612,26 em pendências a pagar, com destaque para o valor de R$ 2.495.718,53 referente a serviços prestados por fornecedores relacionados ao Projeto Monotrilho (vencidos em novembro e dezembro de 2013), pendentes em virtude de atraso no repasse de recursos nas dotações específicas desse projeto* ***(Determinação nº 7.2-1)***." e verificou "*também, valores pendentes devido a não apresentação, pelo contratado, de documentação prevista contratualmente, por ocasião da medição*.".

Quanto aos **Pagamentos Efetuados com Atraso,** a auditoria identificou alguns atrasos, assim descrito "*Selecionamos os meses de janeiro, junho e setembro de 2014 para exames, e constatamos alguns atrasos em função da indefinição para a liberação dos recursos do contrato de gerenciamento de transportes, por parte da SMT/PMSP*.".

Quanto à **Ordem Cronológica de Pagamentos,** a auditoria informou que "*Nossos exames, realizados por amostragem e na extensão julgada necessária, relativamente aos pagamentos efetuados nos meses de janeiro, junho e setembro de 2014, não revelaram irregularidades quanto ao cumprimento do artigo 5º da Lei Federal nº 8.666/93*.".

Quanto aos **Riscos para a Gestão do Fluxo de Caixa,** salientou a auditoria "*o risco a que está sujeita a gestão financeira da SPTrans em decorrência dos seguintes fatos:*

> ***a)*** *Há provisão contábil para contingências trabalhistas, cíveis e tributárias no total de R$ 281,1 milhões, demonstrada no subitem 4.2.2-c.*
>
> ***b)*** *Existência de ações judiciais movidas pelas empresas operadoras do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, pleiteando diferenças de remuneração inerentes aos contratos de prestação de serviços de transporte coletivo sob a égide da L.M. nº 11.037/91, onde os contratos eram firmados com a antiga CMTC, tendo a PMSP como anuente (valores não provisionados contabilmente), conforme consta no subitem 4.2.2-c.2.*
>
> ***c)*** *Existência de processos derivados de autuações do INSS pela falta de retenção de 11% das empresas contratadas pela SPTrans que prestavam serviços de*

transporte coletivo em períodos anteriores ao regime atual de concessão (valores não provisionados contabilmente), conforme consta no subitem 4.2.2-c.3.

***d)** Relevante passivo de parcelamento de impostos e contribuições no total de R$ 189,8 milhões, comentado no subitem 4.2.1-a.*

***e)** Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público objetivando a disponibilização de ao menos um veículo acessível em cada uma das linhas de transporte coletivo. As multas aplicadas à SPTrans totalizaram, até setembro de 2010, o valor de R$ 442,7 milhões - valor não provisionado contabilmente.*

Por fim, destacou a auditoria que em "*31.12.2014 o passivo a descoberto da SPTrans (valor contábil) é de R$ 305milhões*.".

Quanto à **Aposentadoria Complementar,** mencionou a auditoria que a "*complementação da aposentadoria foi introduzida na Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) em 07.01.1957 (Aviso nº 64), para contemplar empregados com 30 anos de serviço na CMTC ou nas empresas das quais se tornou sucessora legal. Trata-se de prestação devida pela SPTrans a ex-empregador seus ou de empresas sucedidas ou seus dependentes, em obrigação integrante do contrato de trabalho. A SPTrans se manifestou informando que já revisou os prontuários de aposentados e pensionistas constantes em folha de pagamento, e solicitou a apresentação de documento a todos aqueles que tiveram irregularidade constatada em seus prontuários (fl. 930 do TC 72.000.932/13-87 - RAF/2012 da PMSP).".*

De acordo com a auditoria a *"SPTrans anunciou as providências, visando à efetivação da regularização dos prontuários dos empregados, no entanto, isso não restou comprovado, conforme consta no TC 72.000.217/10-29.".*

Entretanto, a auditoria destacou "*como não ficou evidenciada a existência da totalidade da documentação comprobatória, nos termos do artigo 2º, parágrafo único, da L.M. nº 14.141/05, não há como emitir opinião acerca da regularidade na aplicação dos valores transferidos pela PMSP para complementação de aposentadorias e pensões, que representaram R$ 35,1 milhões em 2014 - **Infringência nº 7.1-2***."

IV – DA GESTÃO PATRIMONIAL

Informou a Auditoria que de "*acordo com nota explicativa às demonstrações contábeis (nº 3.2), elaborada pela administração da SPTrans, fl. 16, desde a edição da L.M. nº 11.037, de 25.07.1991, revogada pela L.M. nº 13.241, de 12.12.2001, a arrecadação tarifária do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, bem como as remunerações pagas aos Subsistemas Local e Estrutural, não produzem efeitos nos resultados e patrimônio, em razão da Sociedade ser apenas gestora de tais recursos.".*

Quanto ao **Ativo,** a auditoria informou que:

1. O Ativo Circulante em 31.12.2014 estava composto do total de R$ 235.735.864,73 e O Ativo Não Circulante em 31.12.2014 estava composto do total de R$

135.702.587,55.

Quanto ao **Passivo** a auditoria informou que:

1. O Passivo Circulante em 31.12.2014 estava composto do total de R$ 202.194.286,69 e O Passivo Não Circulante em 31.12.2014 estava composto do total de R$ 474.720.452,11.

2. O Passivo Descoberto em 31.12.2014 estava composto do total de R$ 305.476.286,52, ou seja, a entidade apresentou no exercício de 2014 um Patrimônio Líquido Negativo, e composto de:

> ***"a) Capital Social***
>
> *Em 31.12.2014 o capital social autorizado é de R$ 1.966.770.254,00 e o capital integralizado totaliza R$ 1.302.381.351,00. O capital integralizado é representado por 116.025.573.293 ações ordinárias nominativas sem valor nominal, sendo que a PMSP detém 115.985.541.852 ações (99,9%).*
>
> ***b) Prejuízos Acumulados***
>
> *Em 2014 a empresa apurou prejuízo líquido de R$ 50.751.094,48, acumulando prejuízos de R$ 1.749.731.069,87.*
>
> ***c) Adiantamentos para Aumento de Capital***
>
> *Os adiantamentos para aumento de capital são considerados como parte do Patrimônio Líquido, excluindo-se quaisquer exigibilidades. São representados por valores aportados exclusivamente pela PMSP. Em 31.12.2014 o saldo é de R$ 78.058.247,41."*

Quanto a **Demonstração dos Fluxos de Caixa** a auditoria evidenciou:

> *" aumento de caixa e equivalentes de caixa no montante de R$ 17,5 milhões;*
>
> *as atividades operacionais resultaram em diminuição de R$ 9,9 milhões, enquanto as atividades de financiamento um aumento de R$ 26,7 milhões;*
>
> *destacam-se nas atividades de financiamento os recursos repassados pela PMSP para futuros aumentos de capital, no total de R$ 73,9 milhões."*

Quanto a **Desempenho Econômico-Financeiro** a auditoria alertou que:

> *"Independentemente de qualquer modelo de previsão utilizado em análise de balanços ou comparações com indicadores de outras empresas, fica claramente evidenciada, sob o aspecto técnico, a situação de insolvência da Empresa. Não há como se vislumbrar que tal valor, em curto prazo (considerando os atuais parâmetros operacionais, financeiros e econômicos), seja recuperado simplesmente com as operações da SPTrans, ou seja, sua eventual compensação somente poderá ser viabilizada com aporte de recursos da acionista majoritária (PMSP), para cobertura do elevado déficit patrimonial.*
>
> *Pela análise financeira das demonstrações contábeis, nota-se que os recursos gerados nas operações da SPTrans são insuficientes para a manutenção de suas atividades, sendo constantemente necessário o repasse de recursos para aportes de capital, ou seja, a geração de caixa operacional da Empresa é negativa.*
>
> *Consequentemente a precária situação econômica e financeira da Empresa está evidenciada nos índices de estrutura de capital, de liquidez e de resultados, (...).*

> *A falta de capital de giro da SPTrans deriva, basicamente, de problema financeiro e orçamentário da SMT/PMSP, com reflexos negativos no fluxo de caixa da Empresa.*
>
> *A Empresa não tem autonomia, atua como agente do Poder Público, o qual limita a forma de condução da política de obtenção e gestão de seus recursos econômico-financeiros.*
>
> *Conforme comentado no item 3.4, a SPTrans fatura contra a SMT/PMSP apenas o necessário ao equilíbrio de seu fluxo de caixa financeiro, de forma que não há respeito ao Princípio da Entidade, estabelecido no artigo 4º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, que reconhece o patrimônio como objeto da Contabilidade e afirma a Autonomia Patrimonial, a necessidade de diferenciação de um patrimônio particular no universo dos patrimônios existentes (o patrimônio da entidade não se confunde com os de seus acionistas) - **Infringência nº 7.1-1**."*

Quanto à **Demonstração do Resultado do Exercício** a auditoria destacou que no exame por amostragem das informações constantes do Relatório de Prestação de Contas à SMT/PMSP do mês de outubro de 2014 foram constatadas despesas cujo fato gerador refere-se ao mês de setembro de 2014. E que o "*Princípio da Competência não está relacionado com recebimentos ou pagamentos (regime de caixa), mas sim com o reconhecimento das receitas geradas e das despesas incorridas no período."* portanto "*há descumprimento do artigo 177, caput, da L.F. nº 6.404/76 e do artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993 (com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10) - **Infringência nº 7.1-3***.".

Ainda, quanto às "Receitas Extraordinárias", de acordo com a auditoria totalizaram no exercício de 2014 o montante de R$ 29.818.870,09, e foi destacado pela auditoria que:

> *"R$ 19.281.211,33 referem-se ao valor cobrado para o gerenciamento da bilhetagem eletrônica do METRÔ e da CPTM;*
>
> *R$ 2.380.411,11 referem-se ao valor cobrado para o gerenciamento da bilhetagem eletrônica da EMTU (Terminais: Grajaú, Sacomã e Pinheiros).*
>
> *Há dúvidas se esses recursos seriam da conta do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, de forma que permanece a necessidade de que a SPTrans analise os registros de 'Receitas Extraordinárias', visando esclarecer se existem valores pertencentes ao Sistema, encaminhando, se constatadas inconsistências, as medidas que se fizerem necessárias."*

Por fim, quanto às **Demonstrações Contábeis,** a auditoria concluiu o que segue:

*As Demonstrações Contábeis da SPTrans encerradas em 31.12.2014 **representam adequadamente, nos aspectos relevantes examinados, a posição financeira e patrimonial e o desempenho de suas operações,** com **ressalva** quanto aos seguintes aspectos:*

> *a) O resultado da Empresa não é apurado de acordo com o regime de competência, não há simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas, em descumprimento ao artigo 177, caput, da L.F. nº 6.404/76 e ao artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993*

(com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10 (subitens "4.1.1-b.2", "4.1.1-b.5", "4.1.2-a.2" e "4.5.1").

b) A Contabilidade, baseada em parecer da Gerência Tributária, baixou diretamente para despesas valores relativos a "Bloqueios Judiciais - Depósitos em Garantia". Posteriormente, tendo por base exames realizados por amostragem, constatamos que alguns desses valores foram revertidos para receitas, por terem sido restituídos aos cofres da Empresa. Essa prática contábil se mostra inconsistente.

Considerando as informações disponibilizadas pela Empresa, e tendo em vista que esses mesmos efeitos podem ainda ocorrer em exercícios subsequentes, a Auditoria deste Tribunal não tem como estimar possíveis efeitos nas demonstrações contábeis e reflexos tributários, de forma que o saldo de R$ 458.770,68 da conta "Bloqueios Judiciais - Depósitos em Garantia" está sujeito a alterações (subitem 4.1.2-a.2).

c) Os controles internos relativos aos bens do ativo imobilizado não são adequados e carecem de aprimoramentos, de forma que a SPTrans deve implantar procedimentos adequados para controle físico dos bens pertencentes ao ativo imobilizado, principalmente em relação aos controles de movimentação dos bens e quanto às providências a serem adotadas para os bens não localizados nos inventários físicos. Tendo em vista a fragilidade dos controles internos, a quantidade relevante de itens não localizados, a necessidade de avaliação quanto à obsolescência ou dano físico dos bens, deve a Empresa efetuar análise sobre a recuperação dos valores registrados no ativo imobilizado, objetivando registrar eventuais perdas de valor do capital aplicado, em cumprimento ao parágrafo 3º, artigo 183 da L.F. nº 6.404/76.

Portanto, os saldos dos bens do ativo imobilizado estão sujeitos a ajustes, os quais não temos condições de estimar (subitens "4.1.2-b.2" e "4.1.2-b.3").

d) A conta "21.52.01 - Sistema Municipal de Transporte Coletivo", que registra transitoriamente valores pertencentes ao Sistema, apresenta saldo em 31.12.2014 de R$ 62,1 milhões, sem lastro financeiro em contas correntes bancárias (subitem 4.2.1-b).

No mesmo sentido, os auditores independentes ressalvaram o saldo desta conta, nos seguintes termos:

'A empresa apresenta um passivo de R$ 62.099 mil, sem alteração nos últimos exercícios, relativo ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, conforme divulgado na nota explicativa nº 8, para o qual não foi possível através de testes alternativos de auditoria formarmos opinião a respeito, bem como, os possíveis reflexos sobre o patrimônio líquido.'

e) Não está evidenciado nos registros da conta "Receitas Extraordinárias" se os valores pertencem somente à SPTrans ou se existem valores pertencentes ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo (subitem 4.5.2).

Quanto à **Administração de Pessoal,** foram constatadas diversas situações que merecem destaque:

1) *"A ocupação do quadro de carreira é de apenas 76,3%, enquanto o de confiança está 98,2% ocupado. Em 31.12.2010 a ocupação de cargos de carreira era de 85,7% e o de confiança de 89,3% (RAF de 2010 - TC 72.000.990/11-11), evidenciando dimuição na ocupação de carreira e aumento na de confiança.*

Em 31.12.2014 havia 1.597 cargos de carreira ocupados, uma diminuição de 8,3% em relação a 31.12.2010 (1.742 cargos).

Em 31.12.2014, havia 274 cargos de confiança ocupados, um aumento de 10,0% em relação a 31.12.2010 (249 cargos)."

2) *"Reiteramos as conclusões que constam no RAF de 2013 (TC 72.001.190/14-33),no sentido de que não foram empreendidos estudos que evidenciem que a redução do quadro de pessoal de carreira se mostrava como medida adequada às necessidades da Empresa, considerando não se tratar de único meio de redução de despesas ou mesmo do quadro geral de pessoal. A efetividade de tal medida é questionável, considerando que sua aplicação reduz o quadro de pessoal somente em relação aos cargos de carreira.*

Em 2014 foram admitidos 27 empregados em cargos de confiança, incluindo 02 Administradores Técnicos de Projetos, fl. 140. As atividades desse cargo, pela sua natureza, deveriam ser desempenhadas por profissionais de carreira técnica/concursados.

(...)

Desta forma, a pretexto de dar cumprimento ao desiderato do D.M. nº 53.916/13, a SPTrans acabou por ampliar, proporcionalmente, a parcela de cargos de confiança empregada na gestão da Empresa.

Assim, a Empresa poderá incorrer em desaparelhamento, notadamente técnico, o que fatalmente irá repercutir na prestação do serviço que lhe foi delegado (Determinação nº 7.2-6).

Portanto, como ainda não foram regularizadas as funções de natureza técnica exercidas por empregados de confiança, embora a Diretoria já tenha deliberado nesse sentido desde 2009, resta caracterizada ofensa ao artigo 37, inciso V da CF (Infringência nº 7.1-4)."

3) *"**Processo Seletivo Público - Edital 001/2012***

(...)

*Em 14.04.2015 foi publicada a prorrogação da validade do processo seletivo, por 02 anos, até 08.05.2017, exceto para os cargos de Médico Auditor e Médico do Trabalho. Reiteramos, portanto, que a SPTrans poderá incorrer em desaparelhamento, notadamente técnico, o que fatalmente irá repercutir na prestação do serviço que lhe foi delegado **(Determinação nº 7.2-6)**."*

4) *"**Horas Extras***

(...)

*Tendo em vista a elevada quantidade de horas extras praticadas na jornada de trabalho, constata-se descumprimento do artigo 59 da CLT que estabelece o limite máximo de duas horas extras diárias **(Infringência nº 7.1-5)**.*

Ressaltamos que uma das funções desse cargo refere-se à fiscalização do Sistema de Transporte.

*Nesse sentido, em vistorias realizadas em alguns terminais de ônibus constatamos a insuficiência de empregados da SPTrans atuando na fiscalização (subitem 5.10.10). Cabe à Empresa avaliar se a atual alocação de Agentes de Fiscalização é suficiente para atuação nos terminais de ônibus que apresentam operação intensa, principalmente nos horários de pico **(Determinação nº 7.2-7)**."*

5) *"**Excedentes do Quadro de Pessoal***

*(...) verifica-se que no exercício de 2014 o preenchimento das vagas do quadro de pessoal não estava regularizado, motivo do apontamento da **Infringência nº 7.1-6**."*

6) *"**Empregados Portadores de Deficiência***

Nos termos do inciso VIII do art. 37 da Constituição Federal é assegurado às pessoas portadoras de deficiência percentual dos cargos e empregos públicos. A L.F. nº 8.213/91, em seu art. 93, dispõe que a empresa com mais de 1.001 funcionários está obrigada a preencher 5% dos seus cargos com beneficiários reabilitados ou pessoas portadoras de deficiência.

Considerando o número de vagas preenchidas do quadro de pessoal da empresa, 1.871 vagas, em 31.12.2014, entre cargos de carreira e de confiança, a Empresa deveria manter o percentual de 5% das vagas preenchidas por pessoas portadoras de deficiência ou reabilitadas, correspondente a 94 vagas.

*A Gerência de Administração de Recursos Humanos informou que em 31.12.2014 mantinha em seu quadro de pessoal 82 funcionários portadores de deficiência, fls. 142/143, o que corresponde a 4,4% dos cargos preenchidos – **Infringência nº 7.1-7**."*

7) *"**Estágios***

(...)

Portadores de Deficiências

*A Empresa em 31.12.2014 não mantinha estagiários portadores de deficiência, infringindo o disposto no § 5º, do artigo 17 da L.F. nº 11.788/08, o qual preconiza que 10% das vagas de estágio devem ser asseguradas aos portadores de deficiência, fl. 141 **(Infringência nº 7.1-8)**."*

8) *"**Cessão de Pessoal***

A SPTrans apresentou a relação de empregados cedidos a outros órgãos/empresas. A cessão é realizada mediante o ressarcimento dos salários, à exceção [de alguns] empregados (posição de 31.12.2014),(...).

(...)

*O ressarcimento relativo aos vencimentos de empregados cedidos a outros órgãos deve ser regularizado **(Determinação nº 7.2-8)**."*

9) *"**Funções de Confiança***

*Importante distinguir os cargos em comissão, de livre provimento e nomeação, das funções públicas gratificadas, também de confiança, porém exercidas exclusivamente por funcionários de carreira (artigo 37, inciso V da CF). Ocorre que no quadro de pessoal da SPTrans não há essa distinção, e ambos os casos são denominados genericamente como cargos de confiança, sem ser observada a segregação constitucional entre as funções públicas gratificadas, a serem atribuídas exclusivamente a profissionais de carreira, e os cargos em comissão, de livre provimento, fl. 146 - **Infringência nº 7.1-9**.".*

10) ***"Admissões de Empregados em Cargos de Confiança***

O D.M. nº 50.514/09 criou o Conselho Municipal de Administração Pública (COMAP) com a função de zelar pelo cumprimento dos princípios da legalidade,

impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência na Administração Pública Direta e Indireta do Município de São Paulo, bem como pelo respeito aos preceitos do artigo 37 da CF.

O artigo 6º do citado decreto, com redação dada pelo D.M. nº 50.675/09, dispõe que compete ao COMAP aprovar, previamente, a nomeação das funções de confiança e dos cargos em comissão das autarquias, das fundações e das empresas que a PMSP seja acionista majoritária, além de manifestar-se nos casos de nomeação para cargos e funções de confiança da Administração Direta que lhe vierem ser submetidos.

Conforme já apontamos, a SPTrans não distingue os cargos em comissão, de livre provimento e nomeação, das funções públicas gratificadas, também de confiança, que devem ser exercidas exclusivamente por funcionários de carreira.

Cumpre registrar que a Empresa não dispõe de descritivo de atividades e dos requisitos dos cargos em comissão e de confiança que compõem seu quadro de pessoal. As descrições dos cargos de confiança são excessivamente genéricas e os requisitos para provimento da maioria desses cargos são ínfimos, impossibilitando, assim, a avaliação da compatibilidade dos cargos com as necessidades da Empresa, fls. 183/202. A ausência de descritivo das atividades não permite aferir com objetividade a pertinência, caso a caso, das indicações.

Selecionamos 11 (onze) empregados admitidos em 2014 com a denominação genérica de cargo de confiança para avaliação do processo de contratação (...). Os exames realizados evidenciaram que nos ofícios da SPTrans de encaminhamento ao COMAP constavam apenas informações genéricas acerca das funções a serem exercidas pelos indicados.

Entende-se que a indicação de profissional para aprovação do COMAP deveria informar de forma detalhada as atribuições do cargo em comissão a ser preenchido fornecendo subsídios para a perfeita avaliação da compatibilidade destas com a formação acadêmica e experiência profissional do candidato.

Em nosso entendimento, a apreciação pelo COMAP, sem qualquer balizamento acerca de requisitos e atividades do cargo a ser preenchido, revela-se inócua para os fins propostos pelo D.M. nº 50.514/09, que em seu artigo 1º, ao dispor acerca da função almejada pela criação do Colegiado, expressamente, destaca a de zelar pelo cumprimento dos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência na Administração, além do respeito aos preceitos do artigo 37 da Constituição Federal.

Depreende-se assim, que ao apreciar as indicações, o COMAP deveria buscar amparo em informações dessa natureza, sem as quais não há como reputar adequada a nomeação. Portanto, permanece a necessidade de que a Empresa elabore descritivo das atribuições dos cargos de confiança e em comissão, e que a indicação de profissional para ocupar cargos dessa natureza seja acompanhada por tal documento, em prol das aspirações preconizadas pelo Decreto instituidor do Conselho Municipal de Administração Pública (COMAP).”

11) *“**Declarações de Bens de Dirigentes***

Nos termos do inciso V, do artigo 83 da Lei Orgânica Municipal é obrigatória a declaração pública de bens, no ato de posse e de desligamento de todo dirigente da administração direta e indireta.

Cumpre ressaltar que a ausência dos valores econômicos dos bens relacionados,

ainda que de forma global (total do patrimônio), fls. 157/175, inviabiliza a avaliação da evolução patrimonial e sua aferição por meio de tais declarações se houve ou não aumento no patrimônio do declarante, e em caso de aumento, se esse é compatível com a remuneração do cargo ocupado. Resta assim, frustrado o objetivo da lei ***(Infringência nº 7.1-10)****."*

12) ***"Empregados em Cargos de Confiança - Certidões***

Selecionamos 11 (onze) admissões de empregados em cargos de confiança ocorridas no exercício de 2014, para exames, constatando 3 (três) casos em que não constavam nos prontuários as Certidões de Execuções Criminais e de Distribuições Cíveis (...) - ***Determinação nº 7.2-9****."*

13) ***"Demissões por Justa Causa***

Permanece a necessidade de que as decisões de demissões por justa causa sejam tomadas por meio de processo administrativo específico, visando assegurar a regularidade do procedimento, inclusive, com parecer jurídico trabalhista da Empresa, como forma de minimizar eventuais revisões dessas dispensas pelo Judiciário. Esse procedimento, que não tem relação com a sindicância prevista no artigo 482 da CLT, se adotado em tempo hábil, não representa prejuízo ao cumprimento do princípio da imediaticidade, conforme alegado pela SPTrans. Em 2014 constatamos que em duas demissões por justa causa (...) não houve processo administrativo, (...)".

V – DESEMPENHO OPERACIONAL

Quanto ao **Desempenho Operacional** informou a auditoria que a "*avaliação do desempenho operacional da SPTrans teve por base, principalmente, a realização de Auditoria Programada - TC 72.003.521/14-70, vistorias realizadas em terminais de ônibus e informações obtidas dos relatórios operacionais da Empresa.".*

Quanto aos **Indicadores de Desempenho de Transportes,** destacam-se dos apontamentos da Auditoria:

"Entre março e agosto de 2014 foram levantados os dados da mais recente Pesquisa de Imagem dos Transportes na Região Metropolitana de São Paulo coordenada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). No geral, a avaliação é fraca.

Razões de Queixas do Transporte Coletivo da Região Metropolitana

As principais queixas foram: lotação (75%); tempo de espera nos pontos de ônibus (42%); desrespeito aos assentos preferenciais (18%); e falta de educação das pessoas (18%).

Avaliação dos Meios de Transporte

(...)

Em 2014 os resultados, no geral, foram inferiores aos de 2012 e 2011. Nos casos de "Ônibus Municipal da Capital" e "Microônibus da Capital" verificam-se avaliações negativas, apenas 34% e 33%, respectivamente, consideram os serviços "excelente" ou "bom", merecendo avaliação e tomada de providências por parte da Administração para que esses indicadores sejam revertidos.

O meio "Ônibus nos Corredores da Capital" tem mantido avaliação razoável no período em análise (na casa dos 54%). Importante salientar a piora considerável na avaliação do "Expresso Tiradentes" que chegou a ter aprovação de 85% em 2012 (em 2014 caiu para 57%).

Percepção de melhora dos meios nos últimos anos

(...)

Em geral, é nítida a queda de percepção de melhoras em 2014. As principais mudanças percebidas, em relação ao Ônibus Municipal da Capital, foram:

Melhorou: rapidez (34%); aumento de frota (27%); mais corredores de ônibus (26%); e modernização da frota (24%).

Piorou: tempo de espera/intervalos (47%); e lotação (38%).

Avaliação da tarifa em relação à qualidade do serviço

(...)

As alterações no valor da tarifa do transporte da capital desde 2011 foram: R$ 3,00 a partir de 05.01.11; R$ 3,20 a partir de 02.06.13; R$ 3,00 a partir de 24.06.13; e R$ 3,50 a partir de 06.01.15. A tarifa avaliada em função da qualidade dos serviços evidencia resultados bastante negativos, com exceção ao "Ônibus no Corredor São Mateus-Jabaquara", administrado pela EMTU."

Quanto ao **Índice de Cumprimento de Viagens (ICV) - Dia Útil,** destacam-se dos apontamentos da auditoria:

"O descumprimento de viagens consta entre as principais reclamações dos usuários, comprometendo a segurança e a confiabilidade do Sistema, além de representar ganhos indevidos para os operadores, por conta da diminuição de seus custos operacionais.

Em dezembro de 2014, o índice médio de cumprimento de viagens na Concessão foi de 89,5%, enquanto no Subsistema Local foi de 87,4%. Há disparidade entre os resultados de determinados operadores, com ocorrências de baixos níveis de cumprimento em alguns casos, conforme exemplos:

⇒ *Concessão: **piores índices**: Campo Belo (área 7) 81,5%; Cidade Dutra (área 6) 82,2%; Mobibrasil (área 6) 83,7%; e Via Sul (área 5) 86,8%.*

***melhores índices**: Gatusa (área 7) 98,0%; Express (área 4) 97,5%; Ambiental (área 4) 95,6%; e Transkuba (área 7) 95,0%.*

⇒ *Subsistema Local: **piores índices**: Transcooperleste (área 4.0) 70,1%; Qualityação (área 3) 77,5%; e Nova Aliança (área 5.0) 82,7%.*

***melhores índices**: Transcooper (área 1.0) 93,0%; Fênix (área 1.0) 93,0%; e Unicoopers (área 8) 91,5%.*

A aplicação, apenas, de multas nos moldes do Regulamento de Sanções e Multas (RESAM) não tem sido eficaz para inibir a prática das irregularidades."

Quanto ao **Índice de Qualidade do Transporte (IQT) - Apuração Semestral,** destacam-se dos apontamentos da auditoria:

"A Administração deve intensificar a fiscalização em relação aos operadores do Sistema de Transporte que apresentam resultados inferiores na apuração do IQT,

> *a fim de elevar o desempenho do Sistema*
>
> *O IQT, processo de avaliação dos serviços de transporte realizado pela SPTrans, tem seu resultado classificado como "ótimo", "bom", "regular" ou "ruim", sendo realizado por ciclo (correspondente a um semestre).*
>
> *De janeiro/2011 a dezembro/2014 foram apurados 8 (oito) ciclos. Nos 7 (sete) primeiros ciclos, a maioria dos operadores do Sistema (Concessão e Subsistema local) apresentava pontuação classificada como "Regular" ou "Ruim".*
>
> *A partir do 8º ciclo (2º semestre/2014) foi adotada nova metodologia de apuração do IQT, neste semestre todos os operadores apresentaram pontuação classificada como "Regular" (59% das avaliações) ou "Bom" (41%).*
>
> *(...)*
>
> *Embora não tenhamos realizado auditoria para avaliação dos critérios e verificação da consistência dos dados que serviram para apuração das pontuações apresentadas, os resultados a partir do 2º Semestre de 2014 não refletem diversas deficiências operacionais constatadas em vistorias realizadas pela Auditoria deste Tribunal em terminais e corredores de ônibus, e nem os resultados negativos da Pesquisa de Imagem dos Transportes coordenada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).*
>
> *Considerando-se os problemas constatados relacionados, principalmente, aos descumprimentos de partidas (incluindo veículos acessíveis), intervalos prolongados entre partidas, descumprimentos contratuais quanto à renovação da frota, limpeza dos veículos, e reclamações pela conduta inadequada do operador, não evidenciamos que houve melhora geral da qualidade dos serviços prestados, ao compararmos os desempenhos do 1º e do 2º semestre de 2014.".*

Quanto à **Reclamação de Usuários - Relatórios da SPTrans,** destacam-se dos apontamentos da auditoria:

> *"**Tipos de Reclamações** – (...) A quantidade total de reclamações de 2014 diminuiu 47,6% em comparação a 2013.*
>
> *As principais reclamações continuam sendo "Intervalo excessivo da linha" e "Motorista não atender embarque/desembarque".*
>
> ***Classes de Reclamações** - Tomando por base dezembro de 2014, de um total de 4.497 reclamações a Concessão teve 3.088 (68,7%) e o Subsistema Local 1.409 (31,3%). (...) As reclamações referentes à tripulação apresentam índices altos, tanto na Concessão (65,1%) como no Subsistema Local (77,5%)."*

Quanto à **Velocidade Média Mensal nos Corredores de Ônibus,** a auditoria informou que "A p*artir do 2º semestre de 2013, o cálculo da velocidade média passou por alterações*."

A auditoria destacou que *"Entre outros problemas a serem avaliados pela Administração para aumento da velocidade, citamos o confinamento e falta de área para ultrapassagem dos ônibus, a ineficácia do sistema de semáforos inteligentes, deficiências na sinalização, problemas na pavimentação das vias, a necessidade de maior fiscalização para inibir a invasão por veículos não autorizados, a utilização por outros veículos (táxi), parada de ônibus nos dois lados da mesma via etc."*

Quanto à **Avaliação do IPK, PVD e PMM,** a auditoria*"Não ficou demonstrada a metodologia de avaliação dos índices "IPK", "PVD" e "PMM", que pudesse esclarecer se as variações ocorridas nos últimos anos (tanto na Concessão como no Subsistema Local) estão dentro de parâmetros aceitáveis sob o ponto de vista da qualidade dos serviços prestados aos usuários, ou se colaboraram para o desconforto nas viagens.*

A falta de parâmetros adequados não oferece condições para uma melhor avaliação dos índices por área dentro de um mesmo subsistema, ou mesmo entre subsistemas. Visando atingir um equilíbrio entre as demandas dos operadores (entre elas a rentabilidade) e a qualidade dos serviços aos usuários do Sistema de Transporte, a Administração deve avaliar, entre outros, os seguintes aspectos:

- *a elevada ocorrência de descumprimento de partidas/viagens, e intervalos prolongados entre partidas;*
- *pesquisa coordenada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em 2014, demonstrou a insatisfação dos usuários de transporte com o excesso de lotação e o tempo de espera/intervalos."*

*1. **"Do Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) -** Varia de acordo com cada área e as respectivas características operacionais (linhas, demandas, integrações etc.). O IPK é o quociente entre o número de embarques de passageiros em média por dia útil (incluindo transferências, gratuidades e escolares) e a quantidade de quilômetros percorridos nos dias úteis. É um dos indicadores da produtividade do Sistema. (...)*

Após sucessivos aumentos do IPK, em dezembro de 2014 verificou-se queda desses indicadores, principalmente na concessão (-5,6% em relação a dezembro de 2013). Os operadores recebem sua remuneração tendo por base os passageiros transportados.

Valores muito baixos podem demonstrar pequena renovação de passageiros, ou mesmo excessiva quilometragem percorrida em relação à demanda efetiva. Por outro lado, índices muito elevados evidenciam menor conforto na viagem."

*2. "**Passageiros por Veículo por Dia (PVD)** - Quociente entre a média obtida dos embarques de passageiros por dia útil de operação e a quantidade média de frota de veículos em operação.*

(...)

Na Concessão o índice de dezembro/2014 é 7,4% superior ao de dezembro/2011, enquanto no Subsistema Local o índice de dezembro de 2014 é 9,3% superior ao de dezembro de 2010."

*3. **"Percurso Médio Mensal (PMM) -** Quociente do total de quilômetros percorridos no mês pela frota média em operação.*

(...)

Os indicadores de dezembro de 2011 a dezembro de 2014 apresentam certa estabilidade, mas inferiores aos apurados em dezembro de 2010."

Quanto à **Qualidade dos Serviços Públicos – L. M. nº 14.1736/06,** de acordo com a auditoria o "*processo de apuração dos resultados relacionados aos indicadores de*

desempenho, na área de Transporte Coletivo, deve ser aprimorado para atender ao preconizado na legislação vigente.

> *A L.M. nº 14.173/06 estabelece indicadores de desempenho relativos à qualidade dos serviços públicos em São Paulo, e foi regulamentada pelo D.M. nº 47.972/06. Os indicadores de desempenho dos serviços de transporte coletivo urbano do Município de São Paulo estão definidos no art. 18 da citada lei:*
>
> *'I - tempo médio de espera nos terminais de transferência utilizados para o embarque de passageiros para o transporte urbano;*
>
> *II - tempo médio de espera nas paradas intermediárias entre o terminal de transferência de saída e o de chegada;*
>
> *III - tempo médio para o deslocamento dos trabalhadores de seus domicílios aos locais de trabalho;*
>
> *IV - velocidade média do deslocamento do ônibus em horário normal e em horário de pico;*
>
> *V - nível médio de pontualidade por empresa;*
>
> *VI - nível de limpeza da área de circulação dos terminais de transferência;*
>
> *VII - nível de limpeza dos banheiros públicos dos terminais de transferência;*
>
> *VIII - nível de limpeza, conservação e manutenção da frota'.*
>
> *A SPTrans desenvolveu indicadores alternativos relacionados aos temas abordados, sendo que, em alguns casos, foi necessário considerar uma base amostral. Para os indicadores II e III, os alternativos não correspondem exatamente aos objetivos determinados em lei. Verificamos, também, em relação aos indicadores I, II e III, que não foram estabelecidas metas diretamente associadas a eles.*
>
> *Quanto aos demais (IV a VIII), embora disponham de critérios para entendimento do que seja um serviço bem executado, também não dispõem de metas estabelecidas de atingimento. Portanto, houve infringência ao art. 18 da L.M. nº 14.173/06.."*

Quanto à **Frota do Sistema de Transporte,** a auditoria destacou:

> 1. "**Frota Patrimonial (Cadastrada) e de Referência":** no período analisado pela auditoria (dezembro dos exercícios de 2010 a 2014) *"a quantidade de veículos da frota apresentou certa estabilidade, sem grandes variações, mas houve acréscimo de veículos articulados e biarticulados na Concessão e de Midiônibus no Subsistema Local, em substituição a veículos menores (ver subitem a seguir). A oferta de lugares em horário de pico (programadas), em todo o Sistema, aumentou 8,8% (527.430 para 574.109 lugares).".*
>
> 2. "**Frota por Tecnologia":** no período analisado (dezembro dos exercícios de 2010 e 2014) com relação a "Concessão-Tecnologia" a auditoria constatou "*entre outras variações, diminuição do veículo "Básico" (menos 40,1%), e aumento do "Padron" (mais 17,6%), "Articulado" (mais 99,5%), e "Biarticulado" (mais 21,8%)."* E com relação ao "Subsistema Local" destacou a "*diminuição do "Minibus/Miniônibus" (menos 21,1%), e o aumento do "Midiônibus" (inclusão no Sistema de 1.111 veículos). O Sistema está oferecendo veículos com maior disponibilidade de vagas*.".

3. "**Frota com Acessibilidade":** no período analisado (dezembro dos exercícios de 2010 e 2014) a auditoria apontou que "*Em dezembro de 2010, a frota acessível total do Sistema representava apenas 33,1% do total da frota patrimonial, enquanto em dezembro de 2014 essa relação passou a ser de 79,0%. No entanto, não houve o cumprimento no prazo final de adequação (100,0% da frota em 03.12.2014), previsto no parágrafo 3º, artigo 38, do D.F. nº 5.296/2004, situação que expõe o Poder Público ao ajuizamento de demandas judiciais.".*

4. **"Idade Média da Frota – Concessão**": em relação ao período analisado (dezembro dos exercícios de 2010 e 2014) salientou a auditoria que em *"dezembro de 2014 houve diminuição na idade média total da frota da concessão, em relação aos períodos anteriores em análise."* e destacou que *o "problema apontado reiteradamente pela Auditoria é o descumprimento da idade média máxima da frota (contratualmente de cinco anos). Tomando por base o mês de dezembro de 2014, as áreas 1, 5, 6, 7 e 8 apresentam irregularidades.".*

5. **"Idade Média da Frota – Subsistema Local**": quanto ao período analisado (dezembro dos exercícios de 2010 e 2014) salientou a auditoria que em *"dezembro de 2014 houve aumento na idade média total da frota do Subsistema Local, em relação aos períodos anteriores em análise. Nesse subsistema não há cláusula contratual que determine idade média máxima para a respectiva frota, tal como determinado nos contratos da Concessão." e que "de acordo com os contratos, a frota não pode incluir ônibus com mais de dez anos e para os demais veículos a idade máxima é de sete anos. Em 31.12.2014, havia um total de 75 (setenta e cinco) veículos com idade superior ao permitido, das seguintes operadoras: Transcooper; Fênix; Cooper Líder; e Cooper Pam.".*

Quanto aos **Passageiros Transportados,** de acordo com a auditoria considerando "*o total do Sistema, verifica-se estabilidade na quantidade de passageiros transportados (aumento de apenas 0,13% entre 2010 e 2014), embora, nesse período, os registros relativos à Concessão tenham diminuído 3,5%, e os do Subsistema Local tenham aumentado 5,4%*.".

Quanto aos **Registros Trabalhistas e Encargos Sociais – Sistema de Transporte,** a Auditoria constatou que "*não se evidencia regularidade quanto aos recolhimentos previdenciários e do FGTS. A Administração Municipal falha ao não acompanhar efetivamente a situação de recolhimento desses encargos sociais, ao se restringir à obtenção das certidões CND-INSS e CRF-FGTS das operadoras que mantém contrato com a SMT/PMSP. Não há evidências do regular recolhimento dos encargos previdenciários e do FGTS, por parte dos operadores, os quais constam na planilha de custos do Sistema de Transporte. Ainda que os regimes de Concessão e Permissão sejam diferentes dos contratos de prestação de serviços, não se pode afastar a hipótese de demandas judiciais contra a Administração Pública por conta de descumprimentos relacionados às obrigações trabalhistas e previdenciárias dos operadores do Sistema* ***(Determinação nº 7.2-10)****.".*

Quanto aos **Cobradores – Subsistema Local,** a Auditoria destacou que "*Não restou evidenciada justificativa técnica para que os veículos do Subsistema Local trafeguem sem cobrador. O anunciado critério de redução de 50% do custo do cobrador não foi objeto de fiscalização por parte da Auditoria deste Tribunal.".* E que houve descumprimento da Lei Municipal nº 13.207, de 09.11.2001, uma vez que "*previa em seu artigo 1º: 'Os ônibus*

que integram o sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo deverão ter, no mínimo, um funcionário, além do motorista, para fins de orientação e auxílio ao usuário, além da cobrança da passagem quando for o caso' (g.n.)." ***(Infringência nº 7.1-11)***.

Entretanto, abordou que "*em 29.12.2014, foi editada a L.M. nº 16.097 que institui o Programa de Parcelamento Incentivado de 2014, destinado a promover a regularização dos débitos decorrentes de créditos tributários e não tributários, inclusive os inscritos em Dívida Ativa, sendo que o artigo 16 modificou o artigo 1º da L.M. nº 13.207 para: 'Os ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo poderão ter, no mínimo, um funcionário, além do motorista, para fins de orientação e auxílio ao usuário, além da cobrança da passagem quando for o caso' (g.n.).".*

Quanto ao **Certificado de Condutores e Cobradores (CONDUBUS),** a Auditoria informou que "*Segundo a SPTrans, a exigência da apresentação do CONDUBUS foi suspensa, temporariamente, fls. 80/116."* e que *"Tendo por base exames realizados por amostragem, quando de vistorias em alguns terminais de ônibus, evidenciamos a falta de cadastro, no Sistema Infotrans (SPTrans), de alguns motoristas que prestavam serviços no Subsistema Local (cooperativas)."*

Quanto à **Administração e Operação nos Terminais de Ônibus,** a Auditoria tendo por base vistorias em alguns terminais de ônibus destacou as seguintes constatações:

> *1.* ***Intervalos de Partidas: "****Dos problemas que resultam na demora prolongada entre partidas de ônibus, ressaltamos a falta de operadores (motorista e/ou cobrador), com forte intensidade nos fins de semana, causando tempo excessivo de espera pelos usuários, superlotação e desconforto. As ocorrências se concentram nas concessionárias."*
>
> *2.* ***Acessibilidade: "****Constatamos descumprimento de partidas de veículo acessível com relação à Ordem de Serviço Operacional (OSO), com destaque para aquelas motivadas por: falta de operador; frota reduzida; e veículo avariado* ***(Determinação nº 7.2-11)****."*
>
> *3.* ***Carregamento de Créditos do Bilhete Único: "****Nos terminais Campo Limpo e Grajaú constatamos transtornos aos usuários do Sistema por conta de equipamentos inoperantes para carregamento de créditos do bilhete único."*
>
> *4.* ***Limpeza de Veículos: "****O Poder Público deve tomar as medidas que se fizerem necessárias para que as operadoras procedam a regular limpeza e higienização dos veículos, principalmente em relação às concessionárias Cidade Dutra e VIP* ***(Determinação nº 7.2-12)"****.*
>
> *5.* ***Condições dos Veículos:*** *Constatamos alguns problemas relacionados às condições do veículo:*
>
> *Bancos soltos: VIP; Cidade Dutra; e Mobibrasil (concessão).*
>
> *Pneus em condições inadequadas: Transppass (concessão); e Cooper Pam (subsistema local).*
>
> *6.* ***Fluxo de Passageiros: "****O Terminal Grajaú tem intenso fluxo de veículos e passageiros nos horários de pico, sendo que, em algumas linhas, formam-se filas de difícil controle, com certa aglomeração e desconforto aos usuários do Sistema*

de Transporte. Pelo que pudemos observar, os seguintes aspectos colaboram para essa situação:

as áreas projetadas para as plataformas não se mostram adequadas ao fluxo de passageiros e à formação de filas nos horários de pico;

dificuldades para manobra dos veículos no interior do terminal;

grande fluxo de passageiros provenientes da Estação Grajaú da CPTM; e

trânsito na região. ***(Determinação nº 7.2-13)***

7. ***Limpeza dos Terminais de Ônibus: "****Com base nas avaliações realizadas pela SPTrans, verificamos que a empresa Centro Saneamento e Serviços Avançados Ltda. apresenta reiterados conceitos ruins em relação a determinados itens das avaliações, nos seguintes terminais: Casa Verde; Vila Nova Cachoeirinha; Pirituba; Pinheiros; e Campo Limpo. Além disso, de nossas vistorias nos terminais de ônibus, destacamos sujeira nos pisos dos terminais Bandeira e Grajaú, principalmente na região onde há comércio de alimentos* ***(Determinação nº 7.2-14)****."*

8. ***Vestuário dos operadores: "****Em nossas vistorias nos terminais de ônibus, verificamos que não há um procedimento padrão quanto à exigência de vestuário próprio para os operadores, principalmente em relação à concessão. No entanto, em face da L.M. nº 15.916/13 e do D.M. nº 55.090/14, normas complementares deverão ser estabelecidas, mediante portaria da SMT, para implementação de procedimento em que os operadores do Sistema de Transporte deverão disponibilizar vestuário padronizado para os seus trabalhadores, arcando integralmente com os Respectivos custos, sem qualquer ônus para o trabalhador."*

9. ***Administração e apoio à operação dos terminais de ônibus: "****Evidenciamos reiterado descumprimento do quadro mínimo de pessoal referenciado contratualmente, sem a devida reposição pela empresa Socicam, principalmente quanto aos cargos de Agente de Apoio Operacional e de Operador de Sistemas Computacionais. Embora esses descumprimentos contratuais sejam incluídos nos procedimentos da SPTrans para apuração e desconto das devidas glosas no faturamento da Socicam, deve-se ressaltar que eles ocorrem repetidamente, em prejuízo à administração e apoio à operação dos terminais de ônibus. Foi proposta a* ***Determinação nº 7.2-15****."*

10. ***Fiscalização nos Terminais de Ônibus: "****Persiste a utilização no apoio à fiscalização de recursos humanos de empresa contratada para apoio na gestão de terminais (SOCICAM), indicando a insuficiência de empregados da SPTrans destinados à fiscalização, além de evidenciar irregularidade, pois a fiscalização dos serviços de transporte coletivo de passageiros é função inerente ao Poder Público, ou seja, só o Município tem legitimidade para exercê-la. Os apontamentos de cumprimento de partidas nos terminais de ônibus continuam sendo realizados por funcionários da SOCICAM. O Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) não é utilizado como instrumento de fiscalização eletrônica para imputação de multas por descumprimento de partidas.*

Nos terminais de ônibus visitados pela Auditoria deste Tribunal, constatamos que em grande parte, inclusive nos horários de pico (manhã e tarde), a fiscalização é exercida, na média, apenas por um Agente da SPTrans.

É fato que a Socicam presta serviços de apoio técnico e administrativo importantes nos terminais, como orientações aos usuários, aos operadores, levantamentos de dados técnico-operacionais imprescindíveis para gestão e controle das atividades nos Terminais e Paradas de Ônibus, entre outros.

Contudo, nos chamados horários de pico, onde as atividades operacionais se mostram mais intensas, a presença de maior quantidade de Agentes da SPTrans se mostra necessária, pois apenas estes tem a competência legal de notificar e autuar os operadores por irregularidades cometidas, além de serem o responsável por organizar as operações e responder ali (Terminal), em nome do Poder Público, por problemas relativos à operação não regular do Transporte Municipal por Ônibus.

Cabe à SPTrans avaliar se a atual alocação de Agentes de fiscalização é suficiente para atuação nos terminais de ônibus que apresentam operação intensa, principalmente nos horários de pico ***(Determinação nº 7.2-7)****.*

Portanto, a fiscalização dos serviços de transporte coletivo de passageiros em terminais de ônibus está sendo exercida, principalmente, por empresa terceirizada que apresenta interesses diferenciados e não têm legitimidade para funções inerentes ao Poder Público, decumprindo [sic] *os seguintes dispositivos legais:*

artigo 8º, inciso III, alínea b, da Lei Municipal nº 13.241/01.

'Art. 8º Constituem atribuições do Poder Público: (....)

III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:

(.....) b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço (.....)'

artigo 29, inciso II, da Lei Municipal nº 13.241/01.

'Art. 29 Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas no seu estatuto social, compete à São Paulo Transporte S.A., no tocante ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros: (....)

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços (....)' ***(Infringência nº 7.1-12).****"*

Quanto à **Situação Econômico-Financeira do Sistema de Transporte,** a Auditoria constatou que:

1. **Compensações Tarifárias do Sistema de Transporte Coletivo**: "*Há desequilíbrio entre receitas e despesas do Sistema de Transporte, a despeito dos constantes aportes de recursos por parte da PMSP, que no ano de 2014 foi de R$ 1,71 bilhão (Compensações Tarifárias). Os valores arrecadados com multas e descontos contratuais, aplicados aos operadores, não têm sido utilizados em investimentos que visem à melhoria do Sistema.".*

A auditoria destacou quanto ao "**Déficit e Cobertura – Sistema Municipal de Transporte Coletivo**": "*Em 2014, de acordo com o demonstrativo de Fontes e Usos do Sistema Integrado – regime de competência (sujeito a alterações), o Sistema apurou déficit econômico de R$ 2,25 bilhões, correspondente a 33,0% da despesa total do Sistema (R$ 6,82 bilhões), o equivalente a dizer que só gerou receita para cobrir 67,0% das suas despesas totais. O déficit de 2014 elevou-se em relação a 2013, evidenciando aumento de 29,3% (R$ 1,74 bilhão em 2013).*"

A auditoria ressaltou que: *"A receita total de 2014, adicionada da verba orçamentária para compensações tarifárias, totalizou R$ 6.275 milhões, insuficientes para cobrir o custo total do Sistema no valor de R$ 6.815 milhões, restando, portanto, R$ 540 milhões para atingir o equilíbrio. Em 2014, o montante de R$ 6.275 milhões não foi suficiente para cobrir sequer a remuneração aos operadores (R$ 6.324 milhões). Em 31.12.14 os pagamentos aos operadores do Sistema de Transporte (Concessão e Subsistema Local) estavam atrasados no total de R$ 17,9 milhões*.".

Observou a auditoria que "*O Sistema buscou recursos em outras fontes para poder equilibrar seu resultado financeiro, de forma que o saldo positivo de caixa em 31.12.2014 (R$ 6.662.296) não reflete a real situação financeira da conta Sistema"* e que *o "saldo final no caixa do Sistema, na mesma data, é de R$ 6,7 milhões, revelando que os créditos adquiridos antecipadamente, e ainda não utilizados pelos usuários, já foram praticamente utilizados para pagamentos de compromissos do Sistema, representando riscos para a sua administração financeira.".*

Destacou a auditoria que *"No Subsistema Estrutural o aumento de remuneração por passageiro transportado foi de 40,2%, enquanto o acréscimo de passageiros transportados foi de 7,1%. Destacam-se, também, o aumento de 51,1% das gratuidades e o pequeno aumento de passageiros pagantes (2,8%)."* e *"No Subsistema Local o aumento de remuneração por passageiro transportado foi de 2,5%, e o acréscimo de passageiros transportados foi de 32,4%. Destacam-se, também, os aumentos de 126,0% das gratuidades, de 27,0% de passageiros pagantes, e de 19,9% de integrados.".*

2. **Conta "Multas e Descontos Contratuais"**: de acordo com a auditoria:

*"O artigo 4º do D.M. nº 42.184/02 estabelece que o cronograma da programação financeira dos investimentos a serem realizados deverá ser previamente aprovado pela SMT. Desde a criação da Conta Multas, não se evidenciou a existência de cronograma de investimentos previamente aprovado pela Secretaria (***Infringência [sic] *nº 7.1-13).***

De dezembro de 2001 a dezembro de 2014, do total de R$ 569,2 milhões de entradas na Conta Multas, somente R$ 27,2 milhões foram aplicados em investimentos (4,8%) e R$ 375,6 milhões (66,0%) na cobertura de parte do déficit financeiro do Sistema.

Em novembro de 2013, por meio do D.M. nº 54.580/13, foi alterada a redação do § único do artigo 2º do D.M. nº 42.184/02: "Parágrafo único. Os saldos financeiros da conta referida no artigo 3º deste decreto poderão ser utilizados na gestão financeira do sistema de transporte." (g.n.) Com a nova redação, houve a exclusão do seguinte trecho que constava na redação anterior: 'desde que não comprometa os investimentos previstos no art. 4º'.

Mesmo com a nova redação, a autorização para a utilização dos recursos na gestão financeira do Sistema refere-se aos eventuais saldos finais que permanecem na conta, após a devida utilização de recursos em investimentos, e não à totalidade de recursos arrecadados. Em 2014 não houve aplicação de recursos em investimentos, e a arrecadação com multas e descontos contratuais foi de R$ 42,6 milhões ***(Infringência nº 7.1-14)****."*

Quanto aos **Demonstrativos Extracontábeis do Sistema de Transporte,** a

Auditoria informou que a avaliação da consistência dos demonstrativos extracontábeis relacionados ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo (SMTC) foi objeto de Auditoria Extraplano - TC 72.001.738/15-71 e que a SPTrans elabora 3 (três) balancetes, a saber:

- *"Para refletir a situação patrimonial, financeira e o resultado das operações da SPTrans, denominado Corporação 01 (CORP 01)."*
- *"Para refletir a situação patrimonial, financeira e o resultado das operações do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (SMTC) denominado Corporação 02 (CORP 02)".*
- *"Relativo à movimentação dos recursos advindos da arrecadação com Multas e Descontos Contratuais aplicados aos operadores do Sistema, denominado Corporação 03 (CORP 03)".*

A Auditoria observou:

1. Dos **demonstrativos extracontábeis da Corp 02 e Corp 03**:

"a) Deixamos de emitir opinião sobre os demonstrativos das Corporações 02 e 03 por serem extracontábeis e não serem elaboradas as demonstrações contábeis correspondentes. Além disso, esses demonstrativos não são apreciados e aprovados pela administração da SPTrans e/ou Secretaria Municipal de Transportes.

b) Os demonstrativos extracontábeis da Corporação 02 (Sistema Municipal de Transporte Coletivo) foram apurados considerando o regime de caixa para o registro das receitas e de competência para as despesas. Dessa forma, não há simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas, em descumprimento ao Princípio de Competência, art. 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10 ***(Infringência nº 7.1-15).***

c) No ativo do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (Corporação 02) permanece saldo de R$ 62,1 milhões sem composição e definição quanto à sua forma de recebimento (comentado no subitem 4.2.1-b).".

2. Das **Determinações propostas em exercícios anteriores:**

"Diversas determinações foram propostas em exercícios anteriores, sendo que a maior parte permanece pendente de regularização (constam elencadas no TC 72.001.738/15-71), e para sua efetivação depende de procedimentos que devem ser definidos pela SMT/PMSP. Há pendências, principalmente, de natureza financeira e/ou contábil. No entanto, conforme já citado, esses demonstrativos não são apreciados e aprovados pela administração da SPTrans e/ou Secretaria Municipal Transportes, situação que enfraquece o processo de regularização das pendências. Dessa forma, há determinações propostas desde o exercício de 2004, ainda não resolvidas."

3. Da **Gestão Financeira das Receitas e Despesas do Sistema de Transporte:**

"Não foi criada a empresa de economia mista, nos termos do artigo 31 da L.M. n° 13.241/01: 'Para a gestão financeira das receitas e despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Executivo deverá, mediante lei específica, criar sociedade de economia mista com a participação dos concessionários do serviço....'.

> *Decorridos mais de treze anos da edição da citada lei e considerando que a SPTrans tem gerido os recursos do Sistema, cabe à PMSP definir quanto à criação de empresa específica para a gestão financeira das receitas e despesas do Sistema, nos termos da referida legislação, ou, se desnecessário, encaminhar projeto ao Chefe do Executivo Municipal.".*

Quanto à **Situação Contratual da Concessão e do Subsistema Local,** a Auditoria verificou "*que os Contratos de Concessão e do Subsistema Local, relativos ao transporte coletivo de passageiros, não estão sendo executados em conformidade com as cláusulas avençadas, (...)* ***(Infringência nº 7.1-16).*** ".

Quanto ao **Sistema de Guiagem Magnética,** a Auditoria constatou que "*Efetivamente não houve a implementação do Sistema de Guiagem Magnética contratado junto à Fundação Valeparaibana de Ensino (Contrato nº 87/2003), o qual já consumiu relevantes recursos públicos, evidenciando que não foram atendidos os princípios básicos que devem nortear um processo de contratação, que resultou em problemas na execução do seu objeto (****Infringência nº 7.1-17****)*.".

Quanto à **Fiscalização Exercida pela SPTrans,** a Auditoria com base nas constatações constantes dos autos consignou que "*evidencia-se que a SPTrans não fiscaliza adequadamente a execução dos contratos de concessão e de prestação de serviços no subsistema local, expondo o Sistema Municipal de Transporte Coletivo a riscos de transtornos operacionais, lembrando-se que os contratos congregam valores significativos, além da essencialidade dos serviços que devem ser prestados aos munícipes desta Cidade.".*

De acordo com a auditoria:

> *"Ainda que o regime de concessão seja diferente dos contratos de prestação de serviços, não se pode afastar a hipótese de demandas judiciais contra a Administração Pública por conta de descumprimentos relacionados às obrigações trabalhistas e previdenciárias dos operadores do Sistema.*
>
> *Descumpre-se, portanto, o artigo 29, inciso II, da Lei Municipal nº 13.241/01:*
>
> *"Art. 29 - Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas no seu estatuto social, compete à São Paulo Transporte S.A., no tocante ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros: (.....)*
>
> *II – executar a fiscalização da prestação dos serviços; (.....)"* ***Infringência nº 7.1-18"***

Quanto ao **Compromisso de Desempenho Institucional,** a Auditoria obteve o Relatório de Acompanhamento Trimestral (Dezembro/2014), com posição dos dados atualizada até 16.03.2015, elaborado pela Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico, e fez os seguintes comentários:

1. Do **Resultado Econômico**:

> *"O Resultado Operacional Bruto previsto para 2014 é um prejuízo de R$ 19.111 mil. Trata-se de meta inconsistente. No período de 2010 a 2014 a SPTrans apurou lucro bruto, com destaque para os lucros de R$ 66.190 mil em 2014, e de R$ 90.588 mil em 2013 (diminuição de 26,9%), fl. 273.*
>
> *Não se justifica a adoção de prejuízo bruto operacional como meta para 2014,*

pois é um indicador inconsistente, ou seja, em sentido contrário ao objetivo de se alavancar o desempenho da Empresa.

Um prejuízo operacional bruto, antes de se computar as demais despesas administrativas, financeiras e tributárias, agravaria ainda mais a difícil situação econômica, financeira e patrimonial da Empresa.".

2. Do **Resultado Financeiro**:

"O fluxo de caixa realizado pela SPTrans (...) evidenciando-se um superávit de R$ 16.155 mil.

Ressaltamos as limitações para a avaliação efetiva do desempenho financeiro da SPTrans, tendo em vista que a Empresa para honrar seus compromissos, inclusive aqueles relacionados ao Sistema de Transporte, fatura apenas o necessário ao equilíbrio de seu fluxo de caixa financeiro, ou seja, uma "conta de chegada", (...).".

3. Da **Despesa de Pessoal**:

"Conforme nossas conclusões acerca da administração de pessoal, que constam no subitem 4.7.1, não foram empreendidos estudos que evidenciem que a redução do quadro de pessoal de carreira se mostrava como medida adequada às necessidades da Empresa, considerando não se tratar de único meio de redução de despesas ou mesmo do quadro geral de pessoal.

Comparando-se a quantidade de cargos de carreira ocupados em 31.12.2010, em relação a 31.12.2014, houve uma diminuição de 8,3%.

Comparando-se a quantidade de cargos de confiança ocupados em 31.12.2010, em relação a 31.12.2014, houve um aumento de 10,0%. A efetividade de tal medida é questionável, considerando que sua aplicação reduz o quadro de pessoal somente em relação aos cargos de carreira, com risco de desaparelhamento, notadamente técnico, que irá repercutir na prestação do serviço que lhe foi delegado.".

4. Do **Plano de Investimentos**:

"No geral, a efetivação do Plano de Investimentos não se concretizou em 2014, tendo em vista os baixos índices de realização das metas.

Conforme apontado no relatório de Função Transportes (TC 72.001.019/15-05), os investimentos da PMSP nessa função, considerando os valores liquidados, foi de apenas 14,6%. Evidencia-se a necessidade de se obter melhor organização das ações públicas para que as respectivas metas sejam cumpridas no nível planejado..

(...)

Conforme consta no Relatório de Acompanhamento Trimestral (Dezembro/2014), a SPTrans esclareceu que em 2014 não houve investimentos em bilhetagem eletrônica, devido a uma série de impugnações e recursos no processo licitatório. Os valores apresentados como realizado, na verdade, referem-se ao custeio de manutenção do Datacenter.".

5. Da **Qualidade na Prestação de Atividades de Interesse Público**:

"De acordo com o Relatório de Acompanhamento Trimestral (Dezembro/2014), quanto ao indicador "Grau de Satisfação do Usuário", o método de apuração

adotado na assinatura do compromisso sofreu alteração, não correspondendo [sic]*, portanto, ao utilizado atualmente pela SPTrans.*

Nos critérios adotados pela SPTrans, os resultados são classificados da seguinte forma: Excelente; Bom; Regular; Ruim; e Péssimo.

Foi realizada pesquisa em janeiro de 2014, sendo que, na média, evidenciou-se um grau de satisfação regular. Dos entrevistados, 38,6% se mostraram satisfeitos (Excelente ou Bom) com os serviços prestados pelas concessionárias e 33,5% com os das permissionárias."

6. Das **Ações Visando ao Aumento de Produtividade**:

"Destacamos o bom desempenho na implantação de "Faixas exclusivas de ônibus à direta" (629,3% a mais). As faixas exclusivas foram implantadas pela CET.

Por outro lado verifica-se apenas 4,4% de veículos com combustível limpo, quando a meta era de 30%.

No RAF/2013 (TC 72.001.190/14-33) foi proposta determinação no sentido de que a SPTrans reavalie, em conjunto com a PMSP, as metas estipuladas no Compromisso de Desempenho Institucional, para que possibilite uma efetiva avaliação do desempenho da Empresa.".

VI – LICITAÇÕES E CONTRATOS

De acordo com a auditoria as "*principais fiscalizações pertinentes às licitações e contratos (...) foram incluídas no presente Relatório devido à relevância dos apontamentos realizados pela Auditoria*.".

1. Quanto às "**Análises (Licitação/Contrato) e Acompanhamentos (Licitação/Edital)**" de acordo com a auditoria as "*fiscalizações de análise de licitação/contrato e de acompanhamento de licitação/edital evidenciaram diversas irregularidades e impropriedades em relação aos seguintes aspectos, entre outros:*

- *Insuficiência de justificativa para a contratação.*
- *Ausência de elementos essenciais para a devida caracterização do objeto.*
- *Projeto Básico incompleto e falta de especificações técnicas.*
- *Não comprovada existência de recursos orçamentários suficientes.*
- *Pesquisa de mercado insubsistente.*
- *Custos não justificados.*
- *Ausência de critérios para avaliação da proposta técnica.*
- *Restrição à competitividade do certame.*
- *Falta de definição de critério de inexequibilidade das propostas.*

Os processos de licitação e de contratação carecem de aprimoramento, tendo em vista que não oferecem garantia de observância do princípio constitucional da isonomia, e nem asseguram a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, havendo desconformidade com princípios básicos, dentre eles, da legalidade, da igualdade, da probidade administrativa e do julgamento objetivo

- descumprimento do artigo 3º, da L.F. nº 8.666/93 ***(Infringência nº 7.1-17)****.".*

2. Quanto à "**Implantação e Requalificação de Corredores"** de acordo com a Auditoria na "*execução orçamentária da PMSP, exercício de 2014, a situação do projeto 'Implantação de Requalificação de Corredores' apresentou-se da seguinte forma:*

⇒ *Orçamento aprovado (Lei Orçamentária): R$ 1.582 milhões.*

⇒ *Total Empenhado: R$ 272 milhões.*

⇒ *Total Liquidado: R$ 229 milhões.*

Esta dotação sofreu redução de R$ 1.353 milhões, comparando-se o orçamento aprovado e o total liquidado. As Concorrências nºs 010 a 019/2013 relativas à execução das obras integrantes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, composto de 10 (dez) empreendimentos (corredores e terminais), foram analisadas pela Auditoria deste Tribunal que concluiu que os editais não reuniam condições de prosseguimento, devido, entre outros, a não comprovação da existência de recursos orçamentários suficientes e pela falta de especificações técnicas do Projeto Básico. O Conselheiro Relator determinou a suspensão dos certames. A SPTrans, em julho de 2014, por razões de interesse público, comunicou a revogação dessas Concorrências.".

VII – DAS INFRINGÊNCIAS E PROPOSTAS DE DETERMINAÇÕES DO EXERCÍCIO

Quanto às "**INFRINGÊNCIAS",** de acordo com a auditoria foram "*decorrentes da inobservância de expressa disposição legal, estão apresentadas em seguida:*

1) A SPTrans fatura contra a SMT/PMSP apenas o necessário ao equilíbrio de seu fluxo de caixa financeiro, contrariando, assim, o Princípio da Entidade estabelecido no artigo 4º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993 (itens "3.4" e "4.4").

2) Sem a totalidade da documentação comprobatória, nos termos do artigo 2º, parágrafo único, da L.M. nº 14.141/05, não há como emitir opinião acerca da regularidade na aplicação dos valores transferidos pela PMSP para complementação de aposentadorias e pensões, que representaram R$ 35,1 milhões em 2014 (item 3.9).

3) O resultado da SPTrans não é apurado de acordo com o regime de competência, não há simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas, em descumprimento ao artigo 177, caput, da L.F. nº 6.404/76 e ao artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10 (subitens "4.1.1-b.2", "4.1.1-b.5", "4.1.2-a.2" e "4.5.1").

4) Não foram regularizadas as funções de natureza técnica exercidas por empregados de confiança, embora a Diretoria já tenha deliberado nesse sentido desde 2009, restando caracterizada ofensa ao artigo 37, inciso V da Constituição Federal (subitem 4.7.1).

5) Realização de horas extras acima do limite previsto (duas horas/dia) – ofensa ao artigo 59 da CLT (subitem 4.7.1-b).

6) O preenchimento de vagas do quadro de pessoal não corresponde às aprovações em Resoluções da Diretoria (subitem 4.7.1-c).

7) A quantidade de cargos com beneficiários reabilitados ou pessoas portadoras de deficiência é inferior à exigida pelo artigo 93 da L.F. nº 8.213/91 (subitem 4.7.2).

8) A Empresa não mantém estagiários portadores de deficiência, infringindo o disposto no parágrafo 5º, do artigo 17 da L.F. nº 11.788/08, o qual preconiza que 10% das vagas de estágio devem ser asseguradas aos portadores de deficiência (subitem 4.7.3-b).

9) O quadro de pessoal não observa a segregação constitucional entre as funções públicas gratificadas, a serem atribuídas exclusivamente a profissionais de carreira, e os cargos em comissão, de livre provimento, com infringência ao inciso V, do artigo 37 da Constituição Federal (subitem 4.7.5).

10) A ausência dos valores econômicos dos bens, relacionados nas declarações publicadas, inviabiliza a avaliação da evolução patrimonial, frustrando o objetivo do inciso V, do artigo 83 da Lei Orgânica Municipal (subitem 4.7.7).

11) Veículos do Subsistema Local que operam sem a presença de cobrador, em descumprimento ao artigo 1º, da L.M. nº 13.207/01 (item 5.8).

12) A fiscalização dos serviços de transporte coletivo de passageiros em terminais de ônibus está sendo exercida, principalmente, por empresa terceirizada que apresenta interesses diferenciados e não tem legitimidade para funções inerentes ao Poder Público, evidenciando-se infringência ao artigo 8º, inciso III, alínea b, da L.M. nº 13.241/01, e ao artigo 29, inciso II, da L.M. nº 13.241/01(subitem 5.10.10).

13) Não evidenciação da existência de cronograma de investimentos, previamente aprovado pela SMT/PMSP, em relação aos recursos arrecadados com aplicação de multas e descontos aos operadores do Sistema de Transporte, em descumprimento ao artigo 4º, do D.M. nº 42.184/02 (subitem 5.11.2).

14) Os recursos arrecadados com aplicação de multas e descontos contratuais aos operadores do Sistema de Transporte não foram aplicados em consonância com o artigo 1º, do D.M. nº 42.184/02 (subitem 5.11.2).

15) Os demonstrativos extracontábeis da Corporação 02 (Sistema Municipal de Transporte Coletivo) foram apurados considerando o regime de caixa para o registro das receitas e de competência para as despesas. Dessa forma, há descumprimento ao Princípio de Competência, artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10 (subitem 5.12.1-b).

16) Os Contratos de Concessão e do Subsistema Local, relativos ao transporte coletivo de passageiros, não estão sendo executados em conformidade com as cláusulas avençadas, em descumprimento ao artigo 66 da L.F. nº 8.666/93 (item 5.13).

17) Os processos de licitação e de contratação carecem de aprimoramento, tendo em vista que não oferecem garantia de observância do princípio constitucional da isonomia, e nem asseguram a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, havendo desconformidade com princípios básicos, dentre eles, da legalidade, da igualdade, da probidade administrativa e

do julgamento objetivo - descumprimento do artigo 3º, da L.F. nº 8.666/93 (itens 5.14 e 6.1).

18) A SPTrans não fiscaliza adequadamente a execução dos contratos de concessão e de prestação de serviços no subsistema local, expondo o Sistema Municipal de Transporte Coletivo a riscos de transtornos operacionais. Ainda que o regime de concessão seja diferente dos contratos de prestação de serviços, não se pode afastar a hipótese de demandas judiciais contra a Administração Pública por conta de descumprimentos relacionados às obrigações trabalhistas e previdenciárias dos operadores do Sistema – descumprimento do artigo 29, inciso II, da L.M. nº 13.241/01 (item 5.15)."

E, quanto às "**DETERMINAÇÕES PROPOSTAS",** de acordo com a Auditoria as "*impropriedades relacionadas às falhas formais e/ou de controle resultaram nas propostas de determinações elencadas a seguir:*

1) *Regularizar os débitos pendentes de pagamento a fornecedores relacionados à implantação do Projeto Monotrilho (item 3.5 e subitem 4.1.1-b.4).*

2) *Aprimorar os controles internos a fim de que os procedimentos adotados não ocasionem indefinições quanto ao reembolso de valores relacionados à cessão de empregados a outros órgãos (subitem 4.1.1-b.3).*

3) *Reclassificar, para o ativo não circulante, os saldos de contas a receber da SMT/PMSP para os quais há incertezas de que serão recebidos no curso do exercício social subsequente (subitem 4.1.1-b.7).*

4) *Tomar providências, em conjunto com a PMSP, para que se efetivem as avaliações e demais definições quanto aos imóveis em uso pela Prefeitura, classificados no ativo imobilizado, e proceder aos ajustes contábeis que se fizerem necessários (subitem 4.1.2-b.1).*

5) *Efetuar análise sobre a recuperação dos valores registrados no ativo imobilizado, objetivando registrar eventuais perdas de valor do capital aplicado, em cumprimento ao parágrafo 3º, artigo 183 da L.F. nº 6.404/76 (subitem 4.1.2-b.3).*

6) *Avaliar e tomar as medidas que se fizerem necessárias, tendo em vista a grande quantidade de vagas não preenchidas no quadro de empregados de carreira, para que a Empresa não incorra em desaparelhamento, notadamente técnico, com repercussão na prestação do serviço que lhe foi delegado (subitens "4.7.1" e "4.7.1-a").*

7) *Avaliar se a atual alocação de agentes de fiscalização é suficiente para atuação nos terminais de ônibus que apresentam operação intensa, principalmente nos horários de pico (subitens "4.7.1-b" e "5.10.10").*

8) *Regularizar as pendências relativas ao ressarcimento dos vencimentos de empregados cedidos a outros órgãos (subitem 4.7.4).*

9) *Regularizar os prontuários de empregados admitidos em cargos de confiança, quanto à exigência de certidões de antecedentes cíveis e criminais (subitem 4.7.8).*

10) *Fiscalizar a situação trabalhista e de cadastro dos operadores que trabalham no Sistema Municipal de Transporte Coletivo, verificando se os recolhimentos previdenciários e de FGTS estão sendo efetuados de forma regular (item 5.7).*

> ***11)*** *Exigir, dos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, o cumprimento de partidas de veículo acessível, em conformidade às Ordens de Serviço Operacional (subitem 5.10.2).*
>
> ***12)*** *Exigir, dos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, a regular limpeza e higienização dos veículos (subitem 5.10.4).*
>
> ***13)*** *Tomar medidas para diminuir o desconforto dos usuários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo no Terminal Grajaú, em função de que em algumas linhas, nos horários de pico, formam-se filas de difícil controle, com certa aglomeração (subitem 5.10.6).*
>
> ***14)*** *Melhorar a limpeza e higienização dos terminais de ônibus (subitem 5.10.7).*
>
> ***15)*** *Exigir que a empresa terceirizada cumpra o quadro mínimo de pessoal referenciado contratualmente, para a adequada prestação dos serviços de apoio à administração e à operação dos terminais de ônibus (subitem 5.10.9).”*

De acordo com a Auditoria *“Importante ressaltar que existem diversas propostas de Determinação constantes nos Relatórios Anuais de Fiscalização dos exercícios de 2003 a 2013 (pendentes de julgamento), ainda não regularizadas, referentes a aspectos financeiros, contábeis, patrimoniais, operacionais, administrativos e recursos humanos da SPTrans, que não foram repetidas como propostas do exercício de 2014 por serem objeto de processos específicos.”*

VIII – DAS DETERMINAÇÕES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES

Confere a auditoria que “*Foi realizada auditoria programada (TC 72.001.737/15-09) com objetivo de verificar se foi cumprida a seguinte Determinação relativa às contas do exercício de 2002 (TC 72.002.368/03-56 - mantido o respectivo número do correspondente Acórdão):*

> ***‘5. Verificar junto a PMSP as condições do Acordo Consolidado com o INSS, a fim de verificar a necessidade de eventuais ajustes contábeis.’***
>
> ***Situação Atual: Determinação Atendida****, a SPTrans aderiu em agosto de 2014 ao Parcelamento de Débitos Previdenciários - PGFN, promovido pela L.F. nº 12.996/14, que reabriu o parcelamento da Lei nº 11.941/09. Para consolidar a dívida, a PMSP desistiu do parcelamento anterior que incluía também a dívida da SPTrans, possibilitando que a Empresa conseguisse aderir à Lei nº 12.996/14 com redução do valor das multas, juros e encargos legais.*
>
> *A SPTrans aguarda a consolidação e homologação da Receita Federal a fim de realizar os ajustes contábeis necessários, de forma que haverá depuração dos valores previdenciários devidos.”.*

IX – DA ANÁLISE DA DEFESA

O responsável foi oficiado (fl. 366) para apresentação de defesa, em face do relatório elaborado pela Auditoria (fls. 261 a 360). Neste sentido, a SPTrans encaminhou a documentação de fls. 373/486 e 489/512 e ato contínuo retornaram os autos à auditoria

para nova análise e manifestação.

A auditoria analisando a defesa concluiu (fls. 515/527) quanto às:

1. "**Infringências (apontadas no item 7.1, fls. 354/356)"** que foi SUPERADA a Infringência nº 5 e RATIFICADAS as Infringência nº 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 e 18.

2. "**Determinações Propostas (Exercício de 2014)"** que foram ATENDIDAS as Determinações nº 1, 3 e 9; SUPERADA a Determinação 10, PREJUDICADA a Determinação nº 15 e NÃO ATENDIDAS as Determinações nº 2, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13 e 14.

X – DO POSICIONAMENTO DA AJ, PFM E SG

A **Assessoria Jurídica** (fls. 529/536) manifestou-se com relação às Infringências nº 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 e 18 que:

"As 17 infringências (...), apontadas pela Auditoria desta Egrégia Corte de Contas, ainda que decorrentes da inobservância de expressa disposição legal, após os documentos juntados, as informações e defesas apresentadas pela Origem, foram objetos de detalhada análise pela Área Especializada, chegando-se a conclusões e constatações de natureza fática, não se suscitando dúvidas jurídicas para que se realize uma análise mais detida por parte desta Assessoria Jurídica de Controle Externo.".

E, quanto à Infringência nº 10, agrega à análise da auditoria o que segue:

"Temos que a Auditoria desta Egrégia Corte de Contas constatou a seguinte infringência:

10) A ausência dos valores econômicos dos bens, relacionados nas declarações publicadas, inviabiliza a avaliação da evolução patrimonial, frustrando o objetivo do inciso V, do artigo 83 da Lei Orgânica Municipal (subitem 4.7.7).

Em complementação ao constatado pela Auditoria, temos que o Órgão Técnico deste Tribunal, em seu décimo apontamento, demonstra a infringência ao artigo 83, V, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devido à ausência dos valores econômicos dos bens relacionados nas declarações dos Dirigentes da São Paulo Transporte S.A. – SPTrans, inviabilizando a avaliação da evolução patrimonial e aferição, no caso de aumento patrimonial, de compatibilidade com a remuneração do cargo ocupado, restando, assim, frustrado o objetivo da lei.

Em sua defesa, a São Paulo Transporte S.A. – SPTrans –alega que não há, no mencionado artigo, qualquer menção, ainda que de modo indireto, à obrigatoriedade de constar o valor econômico dos bens declarados, não se comportando qualquer interpretação que não a literal.

O artigo 83, V, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, dispõe que para a organização da administração pública direta e indireta é obrigatório, além do previsto nos arts. 37 e 39 da Constituição da República, a declaração pública de bens, no ato da posse e no desligamento de todo dirigente da administração direta e indireta.

A necessidade de declaração pública de bens não é uma previsão apenas da Lei Orgânica do Município de São Paulo. A Lei Federal nº 8.429, de 2 de junho de

1992, que dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências, ao cuidar da declaração de bens, dispõe em seu artigo 13, § 1º, que:

'A declaração compreenderá imóveis, móveis, semoventes, dinheiro, títulos, ações, e qualquer outra espécie de bens e valores patrimoniais, localizado no País ou no exterior, e, quando for o caso, abrangerá os bens e valores patrimoniais do cônjuge ou companheiro, dos filhos e de outras pessoas que vivam sob a dependência econômica do declarante, excluídos apenas os objetos e utensílios de uso doméstico.' (grifos nossos)

Nessa esteira, o Decreto Municipal nº 53.929, de 21 de maio de 2013, que dispõe sobre a obrigatoriedade de apresentação, pelos agentes públicos municipais, de declaração de bens e valores para a posse e exercício de mandatos, cargos, funções ou empregos nos órgãos da Administração Direta e Indireta, CONSIDERANDO que o artigo 13 da Lei Federal 8.429, de 2 de junho de 1992, condiciona a posse e o exercício de agente público à apresentação de declaração dos bens e valores que compõem o seu patrimônio privado, decreta, em seu artigo 1º, que:

'A posse e o exercício de agentes públicos municipais para o desempenho, ainda que transitório ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, de mandatos, cargos, funções ou empregos nos órgãos da Administração Municipal Direta e Indireta ficam condicionados à apresentação de declaração de bens e valores que compõem o seu patrimônio.' (grifo nosso)"

Ademais destaca que o "*Relatório Anual de Fiscalização elenca, ainda, do exercício de 2014, impropriedades relacionadas às falhas formais e/ou de controle que resultaram em 15 (quinze) propostas de determinações.*

Todas as determinações propostas referem-se a impropriedades relacionadas à falhas formais e/ou de controle, tendo a Área Especializada produzido um relatório que se cingiu a conclusões e constatações de natureza fática e técnico-contábil, as quais não requerem uma análise mais detida por parte desta Assessoria Jurídica de Controle Externo.".

Ao final, concluiu a Assessoria Jurídica de Controle Externo que "*Com exceção do apontamento 10, em razão do caráter dos apontamentos e das determinações da Auditoria, por não vislumbrarmos apontamentos jurídicos a serem acrescidos a estes autos com base nos documentos juntados, entendemos que nada mais temos a acrescentar ao presente processo*.".

A **Procuradoria da Fazenda Municipal** (fls. 538/742) entendeu que:

"Por todo o exposto, restou demonstrado à saciedade que os poucos apontamentos constante do relatório de análise das contas, foram ou estão sendo objeto de ação contundente por parte da Empresa, conforme evidenciado nos elementos e informações trazidas pela Origem, dando prova da lisura e correição das condutas, que vêm sendo adotadas em todos os atos praticados pela São Paulo Transporte S/A.

Assim, em face dos dados e subsídios apresentados pelos Srs. Auditores de natureza, eminentemente, contábil, financeira e orçamentária, e levando-se em consideração que a Empresa tomou e vem tomando todas as providências cabíveis para sanar as falhas apontadas, esta Procuradoria da Fazenda perfilha

> *pela regularidade das Contas em apreço.*
>
> *É de se ressaltar, ainda, que como é sabido, os problemas existentes vem sendo enfrentados pela Empresa e que, não obstante ainda existam pontos a serem melhorados, o sistema de transporte urbano e acessibilidade vem sendo aperfeiçoado.*
>
> *Sendo assim, buscando maior clareza e concreção na conclusão que será emitida pelo E. Plenário, eleva-se ao alto discernimento dos eminentes Conselheiros o alvitre de que sejam as contas submetidas ao Plenário que decidirá por sua aprovação, acolhendo-se o Balanço apresentado.*
>
> *Entretanto, caso entendam os Eminentes Conselheiros de outra forma, espera a Fazenda Municipal sejam as contas submetidas ao Plenário, que decidirá pela aprovação das contas, acolhendo-se o Balanço apresentado com eventuais recomendações."*

Conforme disposto à fl. 726 por "*provocação desta Procuradoria da Fazenda (Ofício nº 003/2018-PFM-G), a SPTrans forneceu elementos complementares à sua defesa, e, na oportunidade, pedimos vênia para trazê-los aos autos*". Neste sentido, considerando nova documentação apresentada pela SPTrans (fls. 543/724) a **auditoria** foi instada a se manifestar (fls. 745/757vº), concluiu quanto as:

> 1. "**Infringências (apontadas no item 7.1, fls. 354/356)": mantida a posição anterior (**SUPERADA a Infringência nº 5) RATIFICADAS as Infringência nº 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10,11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 e 18).
>
> 2. "**Determinações Propostas (Exercício de 2014)":** ATENDIDAS as Determinações nº 1, 3 e 9; SUPERADA a Determinação nº 10; PREJUDICADA a Determinação nº 15 e NÃO ATENDIDAS as Determinações nº 2, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13 e 14.

A **Procuradoria da Fazenda Municipal** (fl. 759) "*ciente dos novos elementos encartados aos autos, reitera sua manifestação no sentido da aprovação das contas examinadas*.".

A **Secretaria Geral** se manifestou conforme segue (fls. 761/770):

> *"A área técnica concluiu as demonstrações contábeis representam adequadamente, nos aspectos relevantes examinados, a posição financeira e patrimonial e o desempenho das operações da SPTrans, contudo, consignou ressalvas, notadamente devido à inobservância dos Princípios Contábeis da Entidade e da Competência, além de propostas voltadas à correção de falhas formais e de controle, como deficiências no controle interno de processo de cobrança de valores de reembolso de empregados cedidos a outros órgãos, avaliações dos imóveis em uso pela Prefeitura, análise sobre valores recuperáveis no ativo imobilizado. Cumpre notar que a empresa procedeu à regularização de dois apontamentos, indicados nos subitens 7.2.1 e 7.2.3.*
>
> *Sob o aspecto financeiro, não foram constatadas irregularidades quanto à ordem cronológica de pagamentos, porém, os exames evidenciam fatos que podem comprometer a gestão do fluxo de caixa da empresa, relacionados a demandas judiciais e contingências tributárias, previdenciárias e trabalhistas.*
>
> *As análises relacionadas ao quadro de pessoal também revelaram infringências, relacionadas ao preenchimento de vagas, inclusive de portadores de deficiências,*

> *sendo destacado, pela Auditoria, a possibilidade de desaparelhamento, notadamente técnico, com repercussões na prestação de serviço.*
>
> *O exame do desempenho operacional revelou deficiências na fiscalização da execução dos contratos de concessão e termos de permissão, além de desequilíbrio entre receitas e despesas do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, demandando constantes aportes de recursos por parte da Prefeitura.*
>
> *Cumpre ressaltar, ainda, a relevância dos apontamentos consignados no item 6 do RAF, originários das análises de licitação/contrato e de acompanhamentos de licitação/edital constantes no Anexo XII.*
>
> *Tendo em vista o resultado dos exames realizados pela Subsecretaria de Fiscalização e Controle, notadamente sob o aspecto contábil/financeiro, entendo, s.m.j, que a prestação de contas da São Paulo Transportes S/A relativas ao exercício de 2014* ***apresenta infringências e impropriedades capazes de prejudicar sua aprovação****.".* (grifo nosso)

Ao final o **Secretário Geral** dispôs que (fls. 771/771vº):

> "*Trata o presente da prestação das contas da São Paulo de Transportes S/A, relativas ao exercício de 2014, encaminhadas em conformidade com o art. 74 do Regimento desta Corte de Contas.*
>
> *Os exames realizados pela Subsecretaria de Fiscalização e Controle tiveram como escopo os demonstrativos contábeis e o desempenho operacional da empresa e o resultado dos trabalhos está consubstanciado no relatório de fls. 261/359, no qual constam achados de auditoria, infringências, impropriedades e a situação das determinações de exercícios anteriores.*
>
> *Após análise dos esclarecimentos apresentados pela Origem, a Especializada ratificou as infringências, exceto a de nº 05, e manteve dez propostas de determinações, conforme fl. 526v. A Assessoria Jurídica de Controle Externo acompanhou as conclusões da SFC.*
>
> *A Procuradoria da Fazenda Municipal ressaltou que a empresa auditada vem adotando esforços para sanar as falhas apontadas no Relatório Anual de Fiscalização e pleiteou o acolhimento do Balanço; subsidiariamente, requereu a aprovação com eventuais recomendações.*
>
> *A* ***assessora desta Secretaria Geral destacou os principais pontos verificados nas análises da Auditoria, ressaltando a existência de aspectos desfavoráveis à aprovação da prestação de contas****.*
>
> *Os apontamentos consignados no item 6 do Relatório Anual de Fiscalização, podem, (...), ser tratados nos processos específicos de licitação e contratos firmados pela SPTrans que tramitam neste Tribunal.*
>
> *Diante de todo o exposto, opino no sentido de que as contas da São Paulo de Transportes S/A referentes ao exercício de 2014 reúnem condições de serem apreciadas e julgadas, com as recomendações e determinações que, no entendimento de Vossa Excelência, sejam pertinentes, ressalvando-se os atos não apreciados ou pendentes de julgamento.".* (grifo nosso)

Tendo em vista a juntada de pedido de reconhecimento da **prescrição** (peças 22/25/28) os autos foram encaminhados à **Assessoria Jurídica**, que se manifestou nos seguintes termos (peça 32):

"(...) ***dos balanços não decorrem, em regra, julgamentos de aplicação de penalidades ou com determinações de ressarcimento*** *– vieses aptos a serem atingidos pelo regramento da prescrição –,* ***mas sim entendimentos com natureza declaratória, os quais <u>não se submetem</u> aos prazos prescricionais constantes da Resolução nº 10/23****.*

Apesar dessa ressalva, verifica-se que o último marco interruptivo da prescrição das pretensões punitiva e ressarcitória identificado nos autos é a manifestação da Auditoria após ciência à Origem e aos interessados, com oportunidade de apresentação de justificativas, 08/08/17 (págs. 272/296 da peça 17), nos termos do inciso I do art. 6º da Resolução nº 10/23[3] , c/c os arts. 3º, incisos I e II[4] , 5º[5] , e 6º da Ordem Interna SG/GAB nº 07/2023[6] – o que enseja o reconhecimento da prescrição das pretensões punitiva e ressarcitória, nos moldes do art. 2º da Resolução nº 10/23[7] .

Nesse contexto, conquanto aplicáveis ao controle externo os prazos de prescrição das pretensões punitiva e ressarcitória, ***resta preservada a função declaratória do provimento de mérito dos julgados nos Tribunais de Contas - – aspectos esses próprios de procedimentos de fiscalização instaurados tal como o presente processo de balanço –, inclusive no que diz respeito às eventuais determinações, recomendações e/ou outras providências de igual natureza (art. 13[8]).***

Por fim, observa-se que o eventual reconhecimento da prescrição – nos matizes ressarcitório e sancionatório – em sede processual de controle externo não irradia efeitos para outros procedimentos que extrapolem as suas atribuições/competências, notadamente aqueles conduzidos pelo Ministério Público ou pelo órgão de Origem, para fins de apuração de atos de improbidade – cujas ações de reparação são imprescritíveis, nos termos do Tema 897 de

[3] Art. 6º Sem prejuízo da configuração de outras hipóteses, são considerados atos inequívocos de apuração nos termos do inciso II do art. 5º desta Resolução: I - emissão do relatório de fiscalização ou parecer final, após ciência à origem e oportunidade de sua manifestação, nos casos em que o processo tenha início de ofício;

[4] Art. 3º Para as causas interruptivas da prescrição estabelecidas nos artigos 5º e 6º da Resolução 10/2023, serão consideradas: I a primeira intimação/ofício dirigido à Origem, parte ou responsável no processo, com base na data da ciência pelo interessado, sendo que, nos processos eletrônicos será a data do envio do e-mail e, nos processos físicos, a data da publicação no DOC ou do recebimento; II nas hipóteses de atos inequívocos que importem apuração do fato ou ato (estabelecidas no artigo 6º da Resolução 10/2023), a data da assinatura do Coordenador(a) Chefe ou Subsecretário(a) de Controle Externo, conforme o caso, exarada na primeira manifestação ou relatório conclusivo ou a data da conversão do Relatório Preliminar em Conclusivo pelo Relator (Resolução 18/2019), após a intimação disciplinada no inciso I deste artigo;

[5] Art. 5º Não serão considerados marcos interruptivos da prescrição: I quaisquer outras novas manifestações da Subsecretaria de Controle Externo no processo após a hipótese prevista no inciso II do artigo 3º desta Ordem Interna; II as manifestações da Assessoria Jurídica de Controle Externo; III as manifestações da Procuradoria da Fazenda Municipal; IV as manifestações da Secretaria Geral; V as vistas deferidas aos Conselheiros durante as sessões de julgamento.

[6] Art. 6º Os prazos prescricionais não serão calculados de forma individualizada, sendo que eventual declaração de prescrição alcançará a todas as partes e demais interessados, indistintamente.

[7] Art. 2º Prescrevem em cinco anos as pretensões punitiva e de ressarcimento, contados dos termos iniciais indicados no art. 4°, conforme cada caso. 6 Art. 13. O reconhecimento da prescrição da pretensão punitiva e da pretensão ressarcitória, a despeito de obstar a imposição de sanção e de reparação do dano, não impede o julgamento do processo, a expedição de determinações, recomendações ou outras providências motivadas por esses fatos, destinadas a reorientar a atuação administrativa.

[8] Art. 13. O reconhecimento da prescrição da pretensão punitiva e da pretensão ressarcitória, a despeito de obstar a imposição de sanção e de reparação do dano, não impede o julgamento do processo, a expedição de determinações, recomendações ou outras providências motivadas por esses fatos, destinadas a reorientar a atuação administrativa.

> *repercussão geral - e/ou criminais."*

Sob o mesmo aspecto se manifestou a **Procuradoria da Fazenda** (peça 34), como segue:

> *"A Procuradoria da Fazenda Municipal, ciente de todo o processado, registra que nada tem a opor quanto ao reconhecimento da prescrição da pretensão punitiva e/ou de ressarcimento, exclusivamente no âmbito do controle externo, nos termos da Resolução nº 10/2023 e em conformidade com os entendimentos dos órgãos técnicos e especializados dessa E. Corte de Contas.*

A **Secretaria Geral** (peça 35) analisou a matéria como reproduzido a seguir:

> *(...) acompanho parecer da AJCE e PFM no sentido de que as pretensões punitivas e ressarcitórias foram fulminadas pelo instituto da prescrição, nos termos dos artigos 4º, 5º e 6º da Resolução nº 10/23.*
>
> *Não obstante, sem prejuízo de eventual acolhimento da tese prescricional descrita no parágrafo anterior, entendo que, a critério dos Nobres Conselheiros,* ***com amparo nos artigos 12 e 13 da Resolução nº 10/2023, poderá ser dada continuidade ao processo em relação aos demais aspectos da instrução ou do julgamento, observados os critérios de materialidade, risco e relevância dos envolvidos (e nesse caso o a SG reitera os pareceres de peças 13 e 14)*** *ou, em hipótese de deliberação pela não continuidade do mesmo, deverá se proceder a sua extinção por decisão do Pleno."*

É o relatório do TC 1.327/2015.

VOTOS

1. Trata o presente do julgamento das contas relativas aos exercícios de 2013 e 2014 da São Paulo Transportes S/A – SPTRANS.

2. Preliminarmente, quanto ao pedido de incidência de prescrição, considerando o entendimento que ora vem sendo explicitado neste Tribunal em casos semelhantes a respeito do tema, ou seja, especificamente para casos de balanço geral do exercício, mas tendo em perspectiva, precipuamente, a natureza do alcançado no presente, a partir das conclusões que integram a fiscalização e a instrução processual levada a efeito nestes casos concretos, acompanho o parecer da Assessoria Jurídica, no sentido da inaplicabilidade da Resolução nº 10, de 2023, na forma vigente.

3. Feitas essas considerações, passo ao mérito. Vejamos.

4. O Conselho Fiscal e o Conselho de Administração emitiram parecer no sentido de que as **demonstrações contábeis de 2013 e 2014** refletiam **adequadamente** a situação das contas da Empresa, reunindo condições para serem apreciadas e aprovadas pelos Acionistas.

5. No mesmo sentido foram os pareceres dos Auditores Independentes e os da Auditoria desta Corte de Contas, ao registrarem que os Demonstrativos Contábeis **representavam adequadamente**, nos aspectos relevantes examinados, a posição financeira e patrimonial e o resultado das operações da Empresa, com algumas ressalvas.

6. Em 2013 os demonstrativos da SPTrans apresentaram um Passivo a Descoberto de R$ 328,7 milhões e um Prejuízo Acumulado no valor de R$ 1,7 bilhão; no exercício de 2014 o Passivo a Descoberto era de R$ 305 milhões e o Prejuízo Acumulado de R$ 1,75 bilhão. Os recursos gerados em suas operações não eram suficientes para a manutenção de suas atividades, sendo recorrente o aporte de recursos da PMSP para cobertura desse déficit, **situação amparada na Lei de Responsabilidade Fiscal e no próprio estatuto social da Empresa**.

7. Isso porque, a São Paulo Transporte S.A. - SPTrans na qualidade de sociedade anônima de economia mista vinculada à Secretaria Municipal de Transportes (SMT), cuja acionista majoritária é a Prefeitura do Município de São Paulo, tem por objetivo a realização de estudos para planejamento, gestão, fiscalização e exploração de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, nos termos da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo.

8. Nesse sentido, importa ressaltar que desde a edição da Lei Municipal nº 11.037, de 25 de julho de 1991, substituída pela Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, a Auditoria confere no âmbito do balanço da Empresa que a arrecadação tarifária dos concessionários e permissionários do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nos Subsistemas Local e Estrutural, bem como suas respectivas remunerações, **não produzem efeitos nos resultados, em razão da SPTrans ser apenas gestora do Sistema.**

9. Com efeito, esclareceu a Auditoria que **não** ficou evidenciada a prestação de serviços de gerenciamento de transportes **sem lastro contratual e/ou orçamentário nos exercícios de 2013 e de 2014.**

10. Sobre a **Ordem Cronológica de Pagamentos**, os exames efetuados pela Auditoria por amostragem e na extensão julgada necessária, relativamente aos pagamentos efetuados nos meses abril, agosto e dezembro/2013, **não revelaram irregularidades** quanto ao cumprimento do artigo 5º da Lei Federal nº 8.666/93.

11. Ainda segundo a Auditoria, a avaliação do desempenho operacional da SPTrans teve por base, principalmente, a realização de Auditoria Extraplano acerca dos Indicadores do Sistema de Transporte – já tratado nos autos do TC 2.862/13-74, no qual foram realizadas vistorias em terminais de ônibus, e outras informações obtidas dos relatórios operacionais da Empresa no ano de 2013, ou seja, há mais de uma década, estando, nesta oportunidade, prejudicado o ponto.

12. Sobre as Demonstrações Contábeis do exercício de 2014, a Auditoria deste Tribunal concluiu que "as Demonstrações Contábeis da SPTrans encerradas em 31.12.2013 e 31.12.2014, **representam adequadamente**, nos aspectos relevantes examinados, a posição financeira e patrimonial e o desempenho de suas operações, com exceção quanto a alguns aspectos, superados no decorrer da análise dos exercícios subsequentes.

13. Assim, a análise dos demonstrativos contábeis, as movimentações financeiras e os atos administrativos foram conduzidos de acordo com a legislação vigente,

incluindo a Lei de Responsabilidade Fiscal, a Lei de Licitações (Lei nº 8.666/1993) e a Constituição do Município de São Paulo, não sendo identificadas irregularidades significativas que comprometam a integridade das contas da empresa.

14. Quanto ao Desempenho Operacional no ano de 2014, informou a auditoria que a "avaliação do desempenho operacional da SPTrans teve por base, principalmente, a realização de Auditoria Programada tratada nos autos do TC 72.003.521/14-70, ou seja, há quase uma década, o que torna prejudicada a análise do ponto nesta oportunidade.

15. De fato, o exame do desempenho operacional efetuado pela Auditoria revelou a necessidade de a SPTrans adotar medidas em relação ao Sistema (concessionários e permissionários) a fim de elevar seu desempenho. De igual modo, concluiu-se que o processo de apuração dos resultados relacionado ao serviço de transporte coletivo devia ser **aprimorado** para atender ao disposto na Lei Municipal nº 14.173/2006.

16. Conforme consignado pelo Plenário desta Corte no julgamento das contas da Prefeitura do exercício de 2014, realizado na 2.817ª SE[9] de 29/06/2015, decidiu-se, à unanimidade, pela emissão de parecer prévio favorável à sua aprovação, constando apontamentos da mesma natureza, sendo relevadas, por não terem o condão de impedir a aprovação dos demonstrativos contábeis. Naquele julgamento, as determinações de exercícios anteriores foram reiteradas por ter sido evidenciado que a PMSP descumpria o disposto no artigo 37 da Lei Federal nº 4.320/64, devido ao fato de que as despesas eram realizadas sem lastro contratual, situação que gerou pedido de indenização à SMT/PMSP, procedimento irregular **não mais verificado nestes autos de análise dos balanços dos exercícios de 2013 e 2014** (TC 1619/2015 - peça 6 – fl. 302; TC 1028/2014 – peça 2 – fl. 48).

17. O parecer dos órgãos técnicos, fundamentado na auditoria das contas da SPTrans, concluiu que houveram algumas falhas e omissões. Todavia, **nenhuma** de natureza grave que comprometam a integridade e justifiquem a reprovação das contas. Além disso, conforme demonstrado pela Procuradoria da Fazenda Municipal, os apontamentos feitos pela auditoria foram corrigidos e/ou estão sendo implementados, como verificado em balanços de exercícios subsequentes.

18. Diante deste cenário, a Procuradoria da Fazenda Municipal se manifestou pelo acolhimento das contas, considerando que as infringências e impropriedades não se mostram suficientes para comprometer a regularidade das contas.

19. Finalmente, não há como ignorar no julgamento do presente balanço o tempo decorrido desde as constatações de natureza fática e contábil feitas há quase dez anos. Igualmente, não se pode ignorar as mudanças que ocorreram em seus principais contratos e licitações, notadamente os ligados ao sistema de transporte urbano coletivo de passageiros que vigora sob nova modelagem de concessão desde 2019, sendo que em relação a estes, existem processos específicos e autônomos que cuidam do

[9] TC 1619/2015 = Roberto Braguim - Presidente; Maurício Faria - Relator; Domingos Dissei - Revisor; João Antônio – Conselheiro; Edson Simões – Vice-Presidente.

acompanhamento da execução contratual e outros que ainda serão instaurados no decorrer da concessão.

20. De outro turno, cabe destacar os últimos julgamentos das contas anuais da SPTRANS referente aos **exercícios de 2007 e 2008** ocorridos na 3.045ª SE em 19/06/2019, as quais, **à unanimidade**, foram consideradas **EXCEPCIONALMENTE REGULARES**[10] [11], ocasião em que o **Conselheiro Relator João Antônio** considerou em seu voto que muitas das irregularidades constatadas **eram atinentes a problemas estruturais do sistema, (...) cujas soluções necessitavam de planejamentos estruturais, como as em parte constantes na formação do novo contrato de concessão**[12], o qual passou a viger **a partir de 09/09/2019.**

21. Destaque-se também, o julgamento das contas da SPTrans referente aos exercícios de **2010 e 2011** ocorrido na 3.024ª em 27/02/2019, as quais **à unanimidade**, foram consideradas **REGULARES** [13] tendo sido considerado **no voto do Relator, Conselheiro Roberto Braguim, os problemas históricos enfrentados pela Empresa, decorrentes da complexidade e da importância de suas atribuições** e a possibilidade de correção das falhas verificadas com as determinações e recomendações propostas pela Auditoria.

22. Ante o exposto, com amparo na manifestação da Procuradoria da Fazenda Municipal, que passa a integrar esta decisão e mantendo a coerência com os últimos julgamento das contas da SPTRANS (Exercícios 2007, 2008, 2010 e 2011), **JULGO EXCEPCIONALMENTE REGULARES** as contas da São Paulo Transporte S/A – SPTRANS relativas aos exercícios de 2013 e 2014, ressalvados os atos não apreciados e pendentes de julgamento, bem como as irregularidades que serão objeto de recomendação neste voto.

23. Considerando as manifestações da Assessoria Jurídica às peças 22 e 25 e da Secretaria Geral às peças 32 e 35, respectivamente dos TCs 1.190/2014 e 1.327/2015, ficam transformadas em **RECOMENDAÇÕES** [14] as infringências e impropriedades

---

[10] As Contas dos Exercícios de 2003, 2004, 2010, 2011 e 2012 foram julgadas REGULARES.

[11] 3.045ª SE (Relator J A, Revisor EES, MF e DD.

Assim disposto no voto do Relator JA: "(...)

Diante do exposto, considerando também as ponderações elencadas nos pareceres da Secretaria Geral e da Procuradoria da Fazenda Municipal, e considerando que muitas das irregularidades apontadas são atinentes a problemas estruturais do Sistema, cujas origens remetem a outros exercícios e cujas soluções necessitam de planejamentos estruturais, como as em parte constantes na formação do novo contrato de concessão, JULGO EXCEPCIONALMENTE REGULARES as contas apresentadas pela São Paulo Transporte S.A., relativas aos exercícios de 2007 e 2008, ressalvando-se os atos não vistos ou pendentes de apreciação.

(...)."

[12] A partir de 09/09/2019 passaram a viger os contratos de concessão dos 32 lotes decorrentes das Concorrências SMT-GAB nº 01, 02 e 03/15 – TCs 5332/2020 e 16760/2021.

[13] 3.024ª SE (Relator RB, Revisora Cons. Sub. Milena, MF e DD),

Assim disposto no voto do Relator RB: "(...)

Assim, considerando os problemas históricos enfrentados pela Empresa, decorrentes da complexidade e da importância de suas atribuições, e por entender que as determinações e recomendações propostas pela Auditoria são suficientes para possibilitar a correção das falhas verificadas, voto no sentido da aprovação das Contas da São Paulo Transporte S. A., relativas aos exercícios de 2010, 2011 e 2012, ressalvados os atos não conhecidos ou pendentes de julgamento.

(...)

[14] TC 1.190-2014:

INFRINGÊNCIAS

1) A SPTrans descumpriu o disposto no parágrafo único do artigo 60 da Lei Federal nº 8.666/93, ao executar contratos terceirizados sem lastro contratual e/ou orçamentário, para posterior pedido de pagamento a título de "Indenização por Serviços Prestados" (item 3.2).

2) A SPTrans fatura contra a SMT/PMSP apenas o necessário ao equilíbrio de seu fluxo de caixa financeiro, contrariando, assim, o Princípio da Entidade estabelecido no artigo 4º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, alterada pela Resolução CFC nº 1.282/10 (item 3.6 e subitem 5.11.1).
3) Enquanto não houver a totalidade da documentação comprobatória, nos termos do artigo 2º, parágrafo único, da Lei Municipal nº 14.141/05, não há como emitir opinião acerca da regularidade na aplicação dos valores transferidos pela PMSP para complementação de aposentadorias e pensões, que representaram R$ 33,8 milhões em 2013 (item 3.7).
4) O resultado da SPTrans não é apurado de acordo com o regime de competência, não há simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas, em descumprimento ao artigo 177, caput, da L.F. nº 6.404/76 e ao artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10 (subitens "4.1.1-b.2", "4.1.2-a.1" e "4.5.1").
5) A falta de Nota Explicativa às Demonstrações Contábeis da SPTrans não oferece transparência no sentido de proporcionar, aos diversos interessados, conhecimento de eventuais efeitos financeiros que podem advir de relevantes valores envolvidos em processos judiciais contra a Empresa (Cíveis, Previdenciários e Tributários), de forma que há descumprimento da Norma Brasileira de Contabilidade (NBC) TG 25 (subitens "4.2.2-b", "4.2.2-c" e "4.7.7").
6) Reputa-se nulo o ato de transformação do cargo de confiança de Assessor Técnico em Assessor Especial da Presidência no quadro de pessoal de confiança, vez que não foi demonstrada sua conveniência e oportunidade - descumprimento do artigo 37, caput, da Constituição Federal (subitem 4.7.1).
7) Há ofensa ao artigo 37, inciso V da Constituição Federal, na medida em que empregados comissionados exercem atividade de natureza técnica e descrita no quadro de carreira (subitens "4.7.1-b" e "4.7.4-a").
8) Inobservância da Resolução de Diretoria nº 020/10, em razão do excedente no preenchimento de vagas do quadro de pessoal (subitem 4.7.1-c).
9) Não restou evidenciado o preenchimento de 10% das vagas de estagiários por pessoas portadoras de deficiência, caracterizando descumprimento ao parágrafo 5º, artigo 17, L.F. nº 11.788/08 (subitem 4.7.2-b).
10) Não foi concedido auxílio transporte aos estagiários de janeiro a abril de 2013, em infringência ao artigo 12 da L.F. nº 11.788/08 (subitem 4.7.2-c).
11) A SPTrans infringe o artigo 429 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), tendo em vista que não mantém em seu quadro de pessoal menores aprendizes (subitem 4.7.3).
12) O quadro de pessoal não observa a segregação constitucional entre as funções públicas gratificadas, a serem atribuídas exclusivamente a profissionais de carreira, e os cargos em comissão, de livre provimento, com infringência ao inciso V, do artigo 37 da Constituição Federal (subitem 4.7.4-a).
13) Não há exigência de apresentação de certidões de antecedentes cíveis e criminais para os cargos de confiança, sendo aceitas meras declarações, em ofensa ao principio constitucional da isonomia, eis que para os cargos de carreira são exigidas as referidas certidões - descumprimento do artigo 5º, caput, da Constitucição Federal (subitem 4.7.4-b).
14) Extemporaneidade da publicação da declaração de bens de dirigentes e, ainda, ausência de valor econômico dos bens nas declarações, com infringência ao inciso V, do artigo 83 da Lei Orgânica Municipal (subitem 4.7.5).
15) Há operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo que não mantêm todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação, descumprindo o artigo 13, parágrafo único, inciso XIV, da L.M. nº 13.241/01 (subitens "5.9.1-a" e "5.9.2").
16) Descumprimento do artigo 4º, do Decreto Municipal nº 42.184/02, pela não evidenciação da existência de cronograma de investimentos previamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes (subitem 5.11.2).
17) Os recursos arrecadados com aplicação de multas e descontos contratuais aos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo foram utilizados de forma inadequada, infringindo o artigo 2º, parágrafo único do Decreto Municipal nº 42.184/02, com redação dada pelo Decreto Municipal nº 54.580/13 (subitem 5.11.2).
18) Os demonstrativos extracontábeis da Corporação 02 (Sistema Municipal de Transporte Coletivo) foram apurados considerando o regime de caixa para o registro das receitas e de competência para as despesas. Dessa forma, há descumprimento ao Princípio de Competência - artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10 (subitem 5.12.2-b).
19) A Comissão de Acompanhamento da Conta Sistema não se reuniu uma vez por mês, conforme prevê o artigo o artigo 8º do Regimento Interno (subitem 5.12.3).
20) A SPTrans não fiscaliza adequadamente a execução dos contratos de concessão e termos de permissão, expondo o Sistema Municipal de Transporte Coletivo a riscos de transtornos operacionais e prejuízos financeiros, além disso, não se pode afastar a hipótese de demandas judiciais contra a Administração Pública, infringindo o artigo 29, inciso II, da L.M. nº 13.241/01 (item 5.15).
21) Os processos de licitação e de contratação carecem de aprimoramento, tendo em vista que não oferecem garantia de observância do princípio constitucional da isonomia, e nem asseguram a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, havendo desconformidade com princípios básicos, dentre eles, da legalidade, da igualdade, da probidade administrativa e do julgamento objetivo - descumprimento do artigo 3º, da L.F. nº 8.666/93 (itens 6.1 e 5.14).
22) A SPTrans incorre em falhas no acompanhamento e fiscalização da execução de contratos, descumprindo o disposto no artigo 67 da L.F. nº 8.666/93 (item 6.2).

DETERMINAÇÕES PROPOSTAS
1) Tomar providências, junto à Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam regularizadas as pendências de repasse relacionadas aos serviços de transporte de pessoas portadoras de necessidades especiais - ATENDE (Sistema Municipal de Transporte Coletivo) - item 3.2. 2) Obter a documentação bancária em tempo hábil para a efetivação dos registros contábeis correspondentes (subitem 4.1.1-a).

constatadas pela Auditoria relativas aos exercícios de 2013 e 2014 eventualmente ainda pendentes de regularização, exclusivamente para assegurar a eficácia do conteúdo orientador da Administração Pública, com enfoque pedagógico. [15]

---

3) Cobrar judicialmente os valores envolvidos com reembolso de empregados cedidos a outros órgãos, a fim de evitar prescrição do crédito (subitem 4.1.1-b.1).
4) Adotar critério consistente para registro contábil de bloqueios judiciais/depósitos em garantia (subitem 4.1.2-a.1).
5) Conciliar o saldo relativo aos depósitos recursais trabalhistas (FGTS), tendo em vista as divergências entre as informações da Contabilidade e os valores informados pela Caixa Econômica Federal (CEF) - subitem 4.1.2-a.2.
6) Analisar os registros relativos aos encargos e contribuições de FGTS, a fim de verificar a necessidade de ajustes contábeis (subitem 4.2.1-a).
7) Aperfeiçoar o controle das vagas do quadro de pessoal, e processar suas modificações sempre por meio de Resolução de Diretoria (subitem 4.7.1).
8) Instruir as demissões em processo administrativo específico, visando assegurar a regularidade do procedimento, inclusive, com parecer jurídico trabalhista da empresa, como forma de minimizar eventuais revisões dessas dispensas pelo Judiciário, e assegurando nas demissões por justa causa o direito de defesa do empregado (subitens "4.7.1-a" e "4.7.1-d").
9) Adotar providências a fim de atender até maio de 2015 o disposto na Resolução de Diretoria nº 13/036, no que tange à transição dos cargos de confiança para os de carreira, considerando deliberação da Diretoria nesse sentido desde 2009 (subitem 4.7.1-b).
(...)
12) Ultime as providências na elaboração de descritivo das atribuições dos cargos de confiança e em comissão, e que a indicação de profissional para ocupar cargos dessa natureza seja acompanhada por tal documento, em prol das aspirações preconizadas pelo Decreto instituidor do Conselho Municipal de Administração Pública (COMAP) (subitem 4.7.4).
13) Regularizar o ressarcimento relativo aos vencimentos da cessão de empregado a outros órgãos (subitem 4.7.6).
14) Adotar medidas em relação aos operadores do Sistema de Transporte que apresentam resultados inferiores na apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), a fim de elevar o desempenho do Sistema (subitem 5.1.1).
15) Adotar medidas junto aos operadores do Sistema de Transporte, nos regimes de concessão e permissão, com objetivo de diminuir o índice de reclamação dos usuários em relação à tripulação (conduta inadequada dos operadores) - subitem 5.1.2-b.
16) Aprimorar o processo de apuração dos resultados relacionados aos indicadores de desempenho dos serviços de transporte coletivo urbano, para que esses atendam ao preconizado na legislação vigente (item 5.2).
17) Tomar providências no sentido de que a frota de veículos do Sistema Municipal de Transporte Coletivo esteja totalmente acessível, atentando para o prazo final de adequação previsto legalmente (subitem 5.4.4).
18) Criar sistemática de avaliação do Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK), do Passageiro por Veículo por Dia (PVD) e do Percurso Médio Mensal (PMM), de forma a aprimorar o planejamento do Sistema de Transporte, estabelecendo metas, avaliando e cobrando o seu cumprimento (item 5.6).
19) Aprimorar o serviço de transporte público voltado às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida (item 5.7).
20) Adotar medidas a fim de diminuir a ocorrência de intervalo prolongado de partida, em decorrência da falta de operador (subitem 5.8.1).
21) Tomar providências para que os equipamentos para carregamento de créditos do bilhete único, disponibilizados nos terminais de ônibus, operem de forma adequada às necessidades dos usuários do Sistema de Transporte (subitem 5.8.3).
22) Exigir que durante a operação no Sistema de Transporte o motorista e o cobrador portem o Certificado de Condutores e Cobradores (CONDUBUS), para identificação dos profissionais que estão em condição de prestar serviço nos veículos do Sistema (subitem 5.8.4).
23) Fiscalizar a situação trabalhista e de cadastro dos operadores que trabalham em nome da empresa Express Transportes Urbanos Ltda., verificando se os recolhimentos previdenciários e de FGTS estão sendo efetuados de forma regular (subitem 5.8.5).
24) Avaliar a situação de ocorrências de partida de veículo sem a presença de cobrador, no regime de permissão, e tomar as providências que se fizerem necessárias (subitem 5.8.6).
25) Avaliar as ressalvas que constam do relatório dos auditores independentes acerca das demonstrações contábeis dos operadores do Sistema de Transporte, a fim de identificar eventuais riscos de transtornos financeiros e/ou operacionais ao Sistema, e tomar as providências que se fizerem necessárias (subitem 5.9.1-b).
26) Exigir dos operadores dos serviços de transporte coletivo de passageiros a comprovação da regularidade junto ao INSS e FGTS (subitem 5.9.2).
27) Reavaliar, em conjunto com a PMSP, as metas estipuladas no Compromisso de Desempenho Institucional, para que possibilite uma efetiva avaliação do desempenho da Empresa (item 5.13).

[15] TC 1.327/2015
INFRINGÊNCIAS
1) A SPTrans fatura contra a SMT/PMSP apenas o necessário ao equilíbrio de seu fluxo de caixa financeiro, contrariando, assim, o Princípio da Entidade estabelecido no artigo 4º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993 (itens "3.4" e "4.4").
2) Sem a totalidade da documentação comprobatória, nos termos do artigo 2º, parágrafo único, da L.M. nº 14.141/05, não há como emitir opinião acerca da regularidade na aplicação dos valores transferidos pela PMSP para complementação de aposentadorias e pensões, que representaram R$ 35,1 milhões em 2014 (item 3.9).

3) O resultado da SPTrans não é apurado de acordo com o regime de competência, não há simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas, em descumprimento ao artigo 177, caput, da L.F. nº 6.404/76 e ao artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10 (subitens "4.1.1-b.2", "4.1.1-b.5", "4.1.2-a.2" e "4.5.1").
4) Não foram regularizadas as funções de natureza técnica exercidas por empregados de confiança, embora a Diretoria já tenha deliberado nesse sentido desde 2009, restando caracterizada ofensa ao artigo 37, inciso V da Constituição Federal (subitem 4.7.1).
(...)
6) O preenchimento de vagas do quadro de pessoal não corresponde às aprovações em Resoluções da Diretoria (subitem 4.7.1-c).
7) A quantidade de cargos com beneficiários reabilitados ou pessoas portadoras de deficiência é inferior à exigida pelo artigo 93 da L.F. nº 8.213/91 (subitem 4.7.2).
8) A Empresa não mantém estagiários portadores de deficiência, infringindo o disposto no parágrafo 5º, do artigo 17 da L.F. nº 11.788/08, o qual preconiza que 10% das vagas de estágio devem ser asseguradas aos portadores de deficiência (subitem 4.7.3-b).
9) O quadro de pessoal não observa a segregação constitucional entre as funções públicas gratificadas, a serem atribuídas exclusivamente a profissionais de carreira, e os cargos em comissão, de livre provimento, com infringência ao inciso V, do artigo 37 da Constituição Federal (subitem 4.7.5).
10) A ausência dos valores econômicos dos bens, relacionados nas declarações publicadas, inviabiliza a avaliação da evolução patrimonial, frustrando o objetivo do inciso V, do artigo 83 da Lei Orgânica Municipal (subitem 4.7.7).
11) Veículos do Subsistema Local que operam sem a presença de cobrador, em descumprimento ao artigo 1º, da L.M. nº 13.207/01 (item 5.8).
12) A fiscalização dos serviços de transporte coletivo de passageiros em terminais de ônibus está sendo exercida, principalmente, por empresa terceirizada que apresenta interesses diferenciados e não tem legitimidade para funções inerentes ao Poder Público, evidenciando-se infringência ao artigo 8º, inciso III, alínea b, da L.M. nº 13.241/01, e ao artigo 29, inciso II, da L.M. nº 13.241/01 (subitem 5.10.10).
13) Não evidenciação da existência de cronograma de investimentos, previamente aprovado pela SMT/PMSP, em relação aos recursos arrecadados com aplicação de multas e descontos aos operadores do Sistema de Transporte, em descumprimento ao artigo 4º, do D.M. nº 42.184/02 (subitem 5.11.2).
14) Os recursos arrecadados com aplicação de multas e descontos contratuais aos operadores do Sistema de Transporte não foram aplicados em consonância com o artigo 1º, do D.M. nº 42.184/02 (subitem 5.11.2). 15) Os demonstrativos extracontábeis da Corporação 02 (Sistema Municipal de Transporte Coletivo) foram apurados considerando o regime de caixa para o registro das receitas e de competência para as despesas. Dessa forma, há descumprimento ao Princípio de Competência, artigo 9º da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) nº 750/1993, com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10 (subitem 5.12.1-b).
16) Os Contratos de Concessão e do Subsistema Local, relativos ao transporte coletivo de passageiros, não estão sendo executados em conformidade com as cláusulas avençadas, em descumprimento ao artigo 66 da L.F. nº 8.666/93 (item 5.13).
17) Os processos de licitação e de contratação carecem de aprimoramento, tendo em vista que não oferecem garantia de observância do princípio constitucional da isonomia, e nem asseguram a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, havendo desconformidade com princípios básicos, dentre eles, da legalidade, da igualdade, da probidade administrativa e do julgamento objetivo - descumprimento do artigo 3º, da L.F. nº 8.666/93 (itens 5.14 e 6.1).
18) A SPTrans não fiscaliza adequadamente a execução dos contratos de concessão e de prestação de serviços no subsistema local, expondo o Sistema Municipal de Transporte Coletivo a riscos de transtornos operacionais. Ainda que o regime de concessão seja diferente dos contratos de prestação de serviços, não se pode afastar a hipótese de demandas judiciais contra a Administração Pública por conta de descumprimentos relacionados às obrigações trabalhistas e previdenciárias dos operadores do Sistema – descumprimento do artigo 29, inciso II, da L.M. nº 13.241/01 (item 5.15).

DETERMINAÇÕES PROPOSTAS
(...)
2) Aprimorar os controles internos a fim de que os procedimentos adotados não ocasionem indefinições quanto ao reembolso de valores relacionados à cessão de empregados a outros órgãos (subitem 4.1.1-b.3).
(...)
4) Tomar providências, em conjunto com a PMSP, para que se efetivem as avaliações e demais definições quanto aos imóveis em uso pela Prefeitura, classificados no ativo imobilizado, e proceder aos ajustes contábeis que se fizerem necessários (subitem 4.1.2-b.1).
5) Efetuar análise sobre a recuperação dos valores registrados no ativo imobilizado, objetivando registrar eventuais perdas de valor do capital aplicado, em cumprimento ao parágrafo 3º, artigo 183 da L.F. nº 6.404/76 (subitem 4.1.2-b.3).
6) Avaliar e tomar as medidas que se fizerem necessárias, tendo em vista a grande quantidade de vagas não preenchidas no quadro de empregados de carreira, para que a Empresa não incorra em desaparelhamento, notadamente técnico, com repercussão na prestação do serviço que lhe foi delegado (subitens "4.7.1" e "4.7.1-a").
7) Avaliar se a atual alocação de agentes de fiscalização é suficiente para atuação nos terminais de ônibus que apresentam operação intensa, principalmente nos horários de pico (subitens "4.7.1-b" e "5.10.10").
8) Regularizar as pendências relativas ao ressarcimento dos vencimentos de empregados cedidos a outros órgãos (subitem 4.7.4).
(...)
10) Fiscalizar a situação trabalhista e de cadastro dos operadores que trabalham no Sistema Municipal de Transporte Coletivo, verificando se os recolhimentos previdenciários e de FGTS estão sendo efetuados de forma regular (item 5.7)

24. Deixo de reiterar as **DETERMINAÇÕES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES** ainda pendentes de regularização, tendo em vista que o assunto está sendo tratado nos autos dos TC 2084/2023 (contas do exercício de 2022).

25. Por fim, determino o envio de cópia do presente voto, relatório e respectivo acordão ao Excelentíssimo Senhor Prefeito Municipal, ao Diretor-Presidente da São Paulo Transportes S/A, atual e a época, ao Excelentíssimo Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes, atual e a época, ao Comitê de Acompanhamento da Administração Indireta da Prefeitura Municipal de São Paulo e ao Senhor Controlador Geral do Município.

26. Cumpridas as formalidades legais, arquivem-se os autos.

27. É como voto.

EDUARDO TUMA
Conselheiro Relator

11) Exigir, dos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, o cumprimento de partidas de veículo acessível, em conformidade às Ordens de Serviço Operacional (subitem 5.10.2).
12) Exigir, dos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, a regular limpeza e higienização dos veículos (subitem 5.10.4).
13) Tomar medidas para diminuir o desconforto dos usuários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo no Terminal Grajaú, em função de que em algumas linhas, nos horários de pico, formam-se filas de difícil controle, com certa aglomeração (subitem 5.10.6).
14) Melhorar a limpeza e higienização dos terminais de ônibus (subitem 5.10.7).
(...)

Assinado digitalmente por EDUARDO TUMA
Data: 07/05/2025 08:49:33 -03:00
Signature powered by e-TCM
Tribunal de Contas do Município de São Paulo

10ª SENP

ITEM 4) e-TCM nº 1.190/2014

ITEM 5) e-TCM nº 1.327/2015

Relator: Conselheiro Eduardo Tuma

Revisor: Conselheiro Roberto Braguim

Declaração de Voto

Acompanho o Relator pela aprovação excepcional das Contas da São Paulo Transporte S/A – SPTRANS, referentes aos Exercícios de 2013 e 2014, dando tratamento diferenciado às Determinações, Infringências identificadas pela Auditoria, qual seja:

Acompanho as INFRINGÊNCIAS identificadas no item 7.1, dos Relatórios das Contas dos Exercícios de 2013 e 2014, não superadas.

Ficam transformadas em RECOMENDAÇÕES as PROPOSTAS DE DETERMINAÇÕES, identificadas no item 7.2 dos referidos Relatórios, não superadas e não apreciadas nas Contas do Exercício de 2022, tratadas no e-TCM nº 2.084/2023.

Deixo de reiterar as DETERMINAÇÕES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES, identificadas no item 8 de ambos os Relatórios, posto que superadas em exercícios subsequentes.

É como voto.

TCM, 30 de abril de 2025.

ROBERTO TANZI BRAGUIM:03999981873

Assinado de forma digital por ROBERTO TANZI BRAGUIM:03999981873
Dados: 2025.04.30 14:30:05 -03'00'

ROBERTO BRAGUIM
Conselheiro Corregedor

ERR/RB

Processo: TC/001190/2014
Origem: São Paulo Transporte S/A – SPTrans
Objeto: Contas do exercício de 2013

Processo: TC/001327/2015
Origem: São Paulo Transporte S/A – SPTrans
Objeto: Contas do exercício de 2014

DECLARAÇÃO DE VOTO

Acompanho o relator pela aprovação excepcional das Contas da São Paulo Transporte S/A – SPTrans, dos Exercícios de 2013 e 2014, ressalvados os atos não apreciados e pendentes de julgamento, visto que as infringências e irregularidades apontadas no Relatório de Anual de Fiscalização não foram suficientes para macular a aprovação das Contas.

Tendo em vista o tempo decorrido e em linha com o voto do Exmo. Conselheiro Relator, ficam convertidas em RECOMENDAÇÕES as PROPOSTAS DE DETERMINAÇÕES, identificadas no Item 7.2 dos referidos Relatórios, exclusivamente para assegurar a eficácia do conteúdo orientador da Administração Pública, com enfoque pedagógico.

Em prestígio à segurança jurídica e para evitar decisões conflitantes, deixo de apreciar as determinações de exercícios anteriores referentes aos exercícios de 2001 e 2002, objeto de análise da Auditoria Programada TC/001737/2015, apensada ao TC/001327/2015 – RAF SPTrans 2014, bem como as de exercícios 2003, 2004, 2007, 2008, 2011 e 2012, que estão sendo tratadas nos autos do TC/002084/2023 – RAF SPTrans 2022.

É como voto.

Ricardo Torres
Conselheiro

Assinado digitalmente por RICARDO EZEQUIEL TORRES
Data: 07/05/2025 15:37:47 -03:00
Signature powered by e-TCM
Tribunal de Contas do Município de São Paulo

10ª SESSÃO EXORDINÁRIA NÃO PRESENCIAL

Processo nº 1190/2014

Interessado: São Paulo Transporte S/A

Objeto: Balanço referente ao exercício de 2013

Processo nº 1327/2015

Interessado: São Paulo Transporte S/A

Objeto: Balanço referente ao exercício de 2014

DECLARAÇÃO DE VOTO

Tendo em vista o tempo transcorrido, acompanho o voto apresentado pelo Conselheiro Ricardo Torres.

JOÃO ANTONIO
Conselheiro

Assinado digitalmente por JOAO ANTONIO DA SILVA FILHO
Data: 06/05/2025 15:46:48 -03:00
Signature powered by e-TCM
Tribunal de Contas do Município de São Paulo