ACO-UTR-338/2025

Processo	-	TC/001765/2016 (Apensados: TC/003642/2015, TC/003485/2016, TC/003489/2016 e TC/003550/2016)
Interessada	-	São Paulo Transporte S.A. – SPTrans
Objeto	-	Balanço referente ao exercício 2015

10ª Sessão Extraordinária Não Presencial

BALANÇO. SPTRANS. 2015. PRESTAÇÃO DE CONTAS. 1. Inaplicabilidade da prescrição. Res. TCMSP 10/2023. 2. Os recursos gerados nas operações são insuficientes para a manutenção das atividades, sendo recorrente o aporte de recursos da PMSP. 3. 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. 4. Infringências remanescentes convertidas em recomendações. 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. – SPTrans, relativas ao exercício financeiro 2015, 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 2015, ressalvados os atos não apreciados e pendentes de julgamento.

ACORDAM, à unanimidade, considerando o tempo decorrido, em transformar em recomendações as propostas de determinações identificadas no item 7.2 do Relatório Anual de Fiscalização do exercício 2015, 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 – Revisor e JOÃO ANTONIO, ambos com declarações de voto apresentadas, não apreciar as infringências listadas no item 7.1 do Relatório Anual de Fiscalização do exercício de 2015.

Vencidos, quanto ao item 7.1, o Conselheiro EDUARDO TUMA – Relator, que transformou as infringências em recomendações, e o Conselheiro ROBERTO BRAGUIM, que, consoante declaração de voto apresentada, acompanhou todas as infringências.

ACORDAM, por maioria, pelo voto do Conselheiro EDUARDO TUMA – Relator, sob o argumento de que o assunto está sendo tratado nos autos dos processos TC/002084/2023 (exercício 2022), e pelos votos dos Conselheiros RICARDO TORRES – Revisor e do Conselheiro JOÃO ANTONIO, sob o argumento de prestigiar a segurança jurídica e de prevenir a existência de decisões conflitantes, objeto de análise da Auditoria Programada no processo TC/001737/2015, apensada ao processo TC/001327/2015 – RAF SPTrans 2014, bem como as dos exercícios 2003, 2004, 2007, 2008, 2011 e 2012, que estão sendo tratadas nos autos do processo TC/002084/2023 – RAF SPTrans 2022, em não reiterar ou apreciar as determinações de exercícios anteriores ainda pendentes de regularização.

Vencido o Conselheiro ROBERTO BRAGUIM, que não menciona as determinações de exercícios anteriores.

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
RICARDO TORRES – Revisor
ROBERTO BRAGUIM – Conselheiro
JOÃO ANTONIO – Conselheiro

/lsr

Assinado digitalmente por JOAO ANTONIO DA SILVA FILHO Data: 09/06/2025 15:25:18 -03:00
Assinado digitalmente por DOMINGOS ODONE DISSEI Data: 09/06/2025 15:58:17 -03:00
Assinado digitalmente por EDUARDO TUMA Data: 10/06/2025 11:52:27 -03:00
Assinado digitalmente por ROBERTO TANZI BRAGUIM Data: 11/06/2025 15:39:08 -03:00
Assinado digitalmente por RICARDO EZEQUIEL TORRES Data: 17/06/2025 15:32:32 -03:00
Signature powered by e-TCM Tribunal de Contas do Município de São Paulo

10ª SESSÃO EXORDINÁRIA NÃO PRESENCIAL

Item 1

TC nº 1.765/2016. São Paulo Transporte S/A - Balanço referente ao exercício de 2015

SPTrans. BALANÇO. EXERCÍCIO 2015. PRESTAÇÃO DE CONTAS. Constatação de apontamentos. Acolhimento de balanços de outros exercícios. APROVAÇÃO EXCEPCIONAL. Infringências remanescentes convertidas em RECOMENDAÇÕES com enfoque pedagógico

RELATÓRIO

I – Introdução

Trata o presente de prestação de contas relativas do exercício de 2015 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, abordaram aspectos contábeis, orçamentários, financeiros, operacionais, patrimoniais, entre outros, 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 2015.*"

II – Da Prestação de Contas

A Empresa encaminhou tempestivamente suas contas relativas ao exercício de 2015 para julgamento (fls. 02/19, 27/29, 36/38 e Relatório da Administração).

A auditoria destacou, inicialmente, as seguintes notas explicativas elaboradas pela Administração da SPTrans, fl. 15:

> "*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 deste relatório 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 31.12.15 o passivo a descoberto da SPTrans é de **R$ 316 milhões**, e os prejuízos acumulados totalizam **R$ 1,7 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 deficit patrimonial.*
>
> *A geração de caixa operacional da Empresa é negativa. Ressalta-se que a SMT/PMSP tem dívidas da ordem de R$ 90 milhões com a SPTrans, derivadas de serviços prestados sem lastro contratual e/ou orçamentário.".*

Em atendimento às determinações legais e estatutárias, a SPTrans publicou no Diário Oficial do Estado de São Paulo – Empresarial e no Jornal Gazeta de São Paulo, em 06.04.2016, as Demonstrações Contábeis relativas ao exercício de 2015.

As Demonstrações Contábeis foram auditadas pela empresa Maciel Auditores S/S ME que emitiu relatório, em 04.03.2016, assim disposto pela auditoria:

> *"Os auditores independentes da empresa Maciel Auditores S/S emitiram, em 04.03.16, relatório com opinião de que as demonstrações contábeis apresentam, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da SPTrans em 31.12.15, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, fls. 06/08.*
>
> *Destacamos parágrafo de ênfase dos auditores independentes quanto à divulgação da Nota Explicativa nº 11, no sentido de que há R$ 35.710 mil de Créditos de Acionistas (PMSP), os quais serão compensados com os prejuízos acumulados pela Empresa (este assunto está comentado no subitem 4.2.2-b).*
>
> *Consta também no relatório dos auditores independentes (Outros Assuntos) que a Empresa apresenta sucessivos prejuízos, com Patrimônio Líquido Descoberto, em 31.12.15, de R$ 316.455 mil, com prejuízo no exercício de 2015 de R$ 35.997*

> *mil, e acumulado em 31.12.15 de R$ 1.763.708 mil, o que demonstra a necessidade de aporte de recursos por parte do acionista majoritário."*

O Conselho Fiscal emitiu parecer, em 14/03/16, no sentido de que "*as demonstrações contábeis refletem a situação econômico-financeira da Empresa, em 31.12.15, reunindo condições para serem apreciadas e aprovadas pelos Acionistas*" e o Conselho de Administração, em relatório emitido em 15/03/16, concluiu "*que as demonstrações contábeis de 2015 reuniam condições para serem apreciadas e aprovadas pelos Acionistas*".

A Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas, realizada em 19.04.2016, aprovou as demonstrações contábeis relativas ao exercício social de 2015.

III – Da Gestão Financeira

De acordo com a Auditoria o "*total das entradas no exercício 2015 (R$ 505,5 milhões) diminuiu 18,2% em relação ao ano anterior (R$ 617,6 milhões), enquanto, nas saídas, o percentual de redução foi de 11,3%, gerando um deficit equivalente a R$ 27,7 milhões*.".

Quanto à **Origem dos Recursos**, foram destacados pela auditoria:

> *"**a) Gerenciamento de Transportes***
>
> *Trata-se da principal fonte de recursos oriunda do Tesouro Municipal, representada por meio da dotação "4700 - Operação e Manutenção do Sistema Municipal de Transportes" decorrente dos contratos firmados com a Secretaria Municipal de Transportes (SMT), para execução das atividades da SPTrans (serviços de gerenciamento, fiscalização, administração e engenharia de transportes), cujo montante foi R$ 430,9 milhões, redução de 8,2% em relação ao exercício anterior. Desse montante, R$ 8,5 milhões são referentes ao exercício de 2014, sendo pagos como restos a pagar em 2015.*
>
> *Dentre os motivos para essa redução, destaca-se a transferência aos concessionários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, a partir de agosto de 2015, da responsabilidade e contratação dos serviços relativos aos Terminais e Estações de Transferência (limpeza, vigilância, manutenção, administração etc.), cuja gestão foi assumida pelo Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss). Dessa forma, os respectivos recursos deixaram de transitar pela dotação "Operação e Manutenção do Sistema Municipal de Transportes", sendo transferidos por meio dos recursos do Sistema.*
>
> *Destacamos, também, que dos valores apurados na execução do contrato entre a SMT e a SPTrans (gerenciamento de transportes), aproximadamente R$ 222,0 milhões (exercício de 2015) referem-se ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo (transferidos como 'repasse' da PMSP).*
>
> *Nesse sentido, reiteramos apontamento já efetuado em exercícios anteriores no*

sentido de que 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 de Transporte, 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.

b) Aumento de Capital

Foram repassados, a título de adiantamentos para futuro aumento de capital, R$ 2.998.701,00, utilizados, basicamente, para pagamento de parcelas referentes a financiamento de aquisição de ônibus realizado com o Banco Suíço, transação realizada, à época, pela Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTC).".

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

"As aplicações de recursos totalizaram R$ 533,2 milhões em 2015, reduzindo-se em 11,3% com relação ao ano anterior (R$ 601,4 milhões) com destaque para os itens 'Pessoal' e 'Fornecedores', os quais representaram 87,8% do total das despesas.

a) Pessoal

O item Pessoal Ativo (Salários e Ordenados, Encargos Trabalhistas e Benefícios) apresentou aumento de sua participação relativa no montante aplicado, que passou de 35,5% em 2014 para 43,9% em 2015.

O dissídio, com data base em 30.04.15, resultou em aumento de 6%. A Administração de Pessoal está comentada no item 4.7.

b) Fornecedores

Em relação aos desembolsos com fornecedores, totalizaram R$ 234,3 milhões em 2015. Em 2014, este valor foi maior (R$ 252,5 milhões), redução de 7,2%.

Em 2015 não houve repasse da conta 'Sistema Municipal de Transporte Coletivo' para cobertura das despesas relacionadas ao Sistema, tendo em vista que este é deficitário."

Quanto às **Contas a Receber – Pedidos de Indenização,** conforme dispôs a auditoria, as *"pendências de contas a receber em relação à PMSP, decorrentes de serviços de gerenciamento, fiscalização, administração e engenharia de transportes voltados ao Sistema de Transporte e, também, relacionadas ao serviço Atende (Transporte de Pessoas com Deficiência ou Mobilidade Reduzida), sem lastro contratual e/ou orçamentária que deram origem a pedidos de indenização (...)*

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. Tal prática, além de irregular,

tem gerado consequências negativas na gestão da Empresa, ao reduzir sua autonomia na obtenção e gestão dos recursos econômico-financeiros para atingir seus objetivos sociais.

Em 2015, a irregularidade cometida foi no montante de R$ 13.145.693 (gerenciamento de transportes) ficando, assim, caracterizadas 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 DEAs para o pagamento de despesas que eram previamente conhecidas pela Administração Municipal.

Cometidas pela SPTrans:

A SPTrans descumpriu o disposto no parágrafo único do artigo 60, da Lei Federal nº 8.666/93, ao executar serviços sem lastro contratual e/ou orçamentário, para posterior pedido de pagamento a título de 'Indenização por Serviços Prestados' ***(Infringência nº 7.1-1)****."*

Quanto às **Contas a Receber - Relatórios Financeiros,** 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 nos registros contábeis.*".

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

"Tendo auferido R$ 70,9 milhões em receitas próprias, a SPTrans deduziu esse valor das despesas operacionais apuradas (R$ 307,0 milhões), ou seja, subsidia indiretamente a manutenção do Sistema de Transporte, prática que não condiz com o seu objetivo social, além de que a Empresa apresenta difícil situação financeira e patrimonial. Foram incluídos R$ 222,0 milhões de despesas relacionadas à conta 'Sistema Municipal de Transporte Coletivo' (repasse), totalizando R$ 458,1 milhões a ser cobrado da SMT/PMSP por meio da dotação 'Operação e Manutenção do Sistema Municipal de Transporte Coletivo'.

Para honrar seus compromissos, inclusive aqueles relacionados ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo, a SPTrans elabora fluxo de caixa, confrontando as despesas totais com as receitas totais, o que resulta numa 'conta de chegada'.

A influência do Poder Público quanto aos recursos que serão disponibilizados à SPTrans causa dificuldades em sua gestão financeira, além de inviabilizar a aplicação de recursos em bens necessários à manutenção das atividades operacionais e administrativas da Empresa (investimentos). Desta forma, a SPTrans 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)* ***(Infringência nº 7.1-2)****."*

Quanto aos **Pagamentos Efetuados com Atraso,** a auditoria constatou "*alguns pagamentos efetuados com atraso, em função da indefinição quanto à liberação dos recursos do contrato de gerenciamento de transportes por parte da SMT/PMSP. Ademais, verificamos valores pendentes correspondentes a retenções efetuadas pela SPTrans, motivadas pela não apresentação de documentação prevista contratualmente para fins de pagamento.".*

Quanto à **Ordem Cronológica de Pagamentos,** a auditoria informou que nos "*exames, realizados por amostragem, não revelaram irregularidades quanto ao cumprimento do artigo 5º da L.F. nº 8.666/93*.".

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

> ***a)*** *Relevante passivo por conta de parcelamento de impostos e contribuições no total de R$ 165,0 milhões, comentado no subitem 4.2.1-c.*
>
> ***b)*** *Há provisão contábil para contingências trabalhistas, cíveis e tributárias no total de R$ 309,3 milhões, comentada no subitem 4.2.2-c.*
>
> ***c)*** *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.*
>
> ***d)*** *Débitos previdenciários, em discussão judicial, no montante aproximado de R$ 317,0 milhões. Segundo o jurídico da SPTrans esses débitos são indevidos e, se devidos, são de responsabilidade do Sistema de Transporte (há execução fiscal, sendo oferecidos bens à penhora), conforme consta no subitem 4.2.2-c.3.*
>
> ***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 "*31.12.15, o passivo a descoberto da SPTrans (valor contábil) é de R$ 316,4 milhões*.".

IV – Da Gestão PATRIMONIAL

Informou a Auditoria que as "*Demonstrações Contábeis da SPTrans foram elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e legislação societária*

brasileira, considerando o pressuposto de continuidade normal dos negócios da Empresa. Devem ser interpretadas dentro do contexto em que a Empresa atua como agente do Poder Público Municipal, o qual limita a forma de condução da política de obtenção e gestão de seus recursos econômico-financeiros.".

Pontuou que de *"acordo com nota explicativa às demonstrações contábeis (nº 3.2), elaborada pela administração da SPTrans, fl. 15, desde a edição da L.M. nº 11.037, de 25.07.91, revogada pela L.M. nº 13.241, de 12.12.01, 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.".*

Conforme demonstrado pela auditoria, os valores do Ativo e Passivo foram assim apresentados:

Em Reais

Ativo		Passivo	
Ativo Circulante	125.662.263,89	Passivo Circulante	106.808.841,79
Ativo Não Circulante	163.203.233,28	Passivo Não Circulante	498.511.403,66
	-	Passivo a Descoberto	- 316.454.748,28
Total	**288.865.497,17**	Total	**288.865.497,17**

A auditoria informou que a Demonstração das Mutações do Passivo a Descoberto foi elaborada adequadamente e verificou que a **Demonstração dos Fluxos de Caixa evidencia**:

> *"diminuição de caixa e equivalentes de caixa no montante de R$ 22,9 milhões;*
>
> *as atividades operacionais resultaram em diminuição de R$ 24,2 milhões, enquanto as atividades de investimento e financiamento um aumento de R$ 1,3 milhão."*

Confere a Auditoria que o **Desempenho Econômico-Financeiro** evidenciou 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 fosse a PMSP, acionista majoritária com seus sucessivos aportes de capital, a continuidade da Empresa estaria comprometida, tendo em vista que em 31.12.15 o 'Passivo a Descoberto' totaliza R$ 316,4 milhões.*
>
> *Devido aos constantes prejuízos, o saldo acumulado em 31.12.15 totaliza R$ 1,7 bilhão, não se vislumbrando que tal valor, em curto, médio ou longo prazos (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 deficit patrimonial.

Pela análise financeira das Demonstrações Contábeis, nota-se que os recursos gerados nas operações da SPTrans não têm sido suficientes 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 difícil 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.

Outro aspecto a ressaltar refere-se à grande soma de valores referentes às provisões para contingências, cujo montante em 31.12.15 (R$ 309,3 milhões) representa 129% da receita líquida do exercício.

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 7.1-2)****.*

Deve o Conselho de Administração da SPTrans exigir, da sua Diretoria Executiva, elaboração de Plano de Ação visando a reversão da situação de passivo a descoberto da Empresa, motivo da proposta de ***Determinação nº 7.2-8****."*

Destacou a Auditoria, ao analisar a **Demonstração do Resultado do Exercício** (Exercícios 2013 a 2015) que "*a SPTrans deve aprimorar a apresentação da sua Demonstração de Resultado, em atendimento às disposições das Normas Brasileiras de Contabilidade - NBC TG 26 e NBC TG 30, principalmente quanto aos seguintes itens de suas demonstrações, fl. 11:*

- Receita Bruta Operacional - As receitas deverão ser apresentadas na Demonstração de Resultado pelo seu valor líquido, sendo que em nota explicativa constará a reconciliação entre a receita bruta e a receita líquida.

- Resultado Financeiro - A NBC TG 26 faz menção ao lucro ou prejuízo das operações continuadas, e na sua apuração deve constar destacadamente o "Resultado antes das Receitas e Despesas Financeiras"; e

- Itens Extraordinários – Não há respaldo nas NBCs TG 26 e TG 30 para classificação de receitas ou despesas como itens extraordinários.

(...)

Inexistência de simultaneidade da confrontação de receitas e despesas

Tendo por base a prestação de contas do mês de novembro de 2015, relativa ao contrato de gerenciamento celebrado entre a SPTrans e SMT, selecionamos uma amostra de pagamentos efetuados a determinadas empresas (fornecedores da SPTrans), sendo que constatamos que as despesas pertenciam, por competência, aos meses de setembro a novembro de 2015, enquanto as receitas correspondentes foram registradas em dezembro de 2015. Além disso, também ocorre distorção na apuração tributária, com resultados 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, que pressupõe a simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas, conforme dispõem o artigo 177, caput, da L.F. nº 6.404/76 e o artigo 9º da Resolução CFC nº 750/93 (com redação dada pela Resolução CFC nº 1.282/10) ***(Infringência nº 7.1-3)****.*

(...) - Receitas Extraordinárias

As "Receitas Extraordinárias" apuradas no exercício de 2015 totalizaram R$ 7.108.282,64, destacando-se:

- *R$ 3.558.990,45 - referem-se a valores correspondentes ao custo de manutenção da bilhetagem eletrônica nos meses de janeiro a março/2015, devidos pelo METRÔ e CPTM;*
- *R$ 581.574,61 - referem-se a valores correspondentes ao custo de manutenção da bilhetagem eletrônica nos terminais compartilhados com a EMTU (Grajaú, Sacomã e Pinheiros) nos meses de janeiro a março/2015.*

Com relação ao valor dos reembolsos dos custos da Bilhetagem Eletrônica (Convênio METRÔ, CPTM e EMTU) no montante de R$ 4.140.565,06 (R$ 3.558.990,45 + R$ 581.574,61), até onde foi possível constatar junto à Contabilidade da Empresa, há dúvidas se esses recursos pertencem à SPTrans ou à Conta Sistema, haja vista que os pagamentos de fornecedores de bens e serviços relacionados ao Sistema de Transporte são efetuados com recursos recebidos da PMSP a título de Repasse.".

Ao final, concluiu a Auditoria que as **Demonstrações Contábeis "***da SPTrans relativas ao exercício de 2015* ***representam adequadamente, nos aspectos relevantes examinados, a posição financeira e patrimonial e o desempenho de suas operações****, com as seguintes* ***Ressalvas****:*

a) O resultado da Empresa não é integralmente apurado de acordo com o regime de competência; há casos em 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 (subitens 4.1.1-c.1, 4.1.1-c.3, 4.1.2-a.2, 4.1.2-a.4 e 4.5.1).

b) Devido à ausência de critério objetivo para registro contábil das penhoras judiciais (BacenJud), valores anteriormente classificados como despesas relativas à conta 'Bloqueios Judiciais - Depósitos em Garantia' foram revertidos para 'Receitas Extraordinárias', contrariando o Princípio Contábil da Competência, pela falta de contabilização das transações nos períodos a que se referem (subitem 4.1.2-a.2).

c) Devido a diversas inconsistências e pendências antigas, decorrentes de falhas nos controles internos, não estamos emitindo opinião em relação ao saldo de R$ 17.877.031,46 relativo à conta 'Depósitos Recursais do FGTS' (subitem 4.1.2-a.3).

d) 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. No exercício de 2015 não foi realizado inventário físico (subitem 4.1.2-b).

e) As notas explicativas são insuficientes para o entendimento e a avaliação dos interessados nas demonstrações contábeis da Empresa quanto ao saldo de R$ 217.942.722,03, registrado a titulo de provisões para contingências tributárias (subitem 4.2.2-c.3).

f) A SPTrans reconhece valores na conta 'Receitas Extraordinárias' sem a certeza de sua titularidade, os quais podem ser pertencentes à conta Sistema Municipal de Transporte Coletivo (subitem 4.5.2).".

Quanto às constatações da Auditoria relativas à **Administração de Pessoal,** destacam-se:

1) *"**Quadro de Pessoal (Cargos de Carreira e de Confiança)***
A SPTrans possui 2.372 vagas aprovadas em 31.12.15 (...)

A ocupação do quadro de carreira é de apenas 76,1%, enquanto o de confiança está 96,4% ocupado. Em 31.12.10, a ocupação de cargos de carreira era de 85,7% e o de confiança de 89,3% (...), evidenciando diminuição na ocupação de carreira e aumento na de confiança.

(...)

*a) **Processo Seletivo Público** – Edital 001/2012*
(...)

A SPTrans convocou os candidatos aprovados apenas para os cargos de Médico Auditor e Médico do Trabalho. Dos 07 aprovados para o cargo de Médico Auditor, somente 04 atenderam ao chamado, sendo que dois desistiram da contratação,

restando 02 profissionais contratados. Dos 02 aprovados para o cargo de Médico do Trabalho, somente um atendeu a convocação, mas veio a desistir da contratação, fl. 51.

Em 31.12.15, havia 53 cargos vagos de Técnico de Sistema de Transporte Júnior, e 134 de Técnico de Processos Administrativos Júnior, fl. 87.

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.

b) ***Horas Extras***

(...)

Constatamos a reiterada ocorrência de horas extras realizadas em dias de folga e feriados (exemplos às fls. 152/198).

O aumento da jornada de trabalho implica em diversos problemas, tanto para a empresa quanto para os empregados. Sob o ponto de vista da produção o excesso de jornada de trabalho é tanto oneroso para as empresas quanto exaustivo para os empregados, com prejuízo em seu período de descanso.

Nessas condições o empregado não mantém o mesmo nível de produtividade, há acréscimo de custos à Empresa, além de possibilitar demandas trabalhistas e autuações por parte da fiscalização do Ministério do Trabalho.

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 7.1-6)****.*

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

Nesse sentido, em vistorias realizadas em alguns terminais de ônibus, constatamos que a quantidade de agentes de fiscalização da SPTrans atuando nas operações dos terminais é menor que a necessária, principalmente nos horários de pico, situação que prejudica e compromete as atividades de fiscalização da operação do Sistema de Transporte.

O processo seletivo público, derivado do Edital 001/2012, previa 50 vagas para Técnico de Sistema de Transporte Júnior, no entanto, não houve convocação de

candidatos aprovados para este cargo. Essa situação evidencia que o quadro de pessoal para esse cargo não está adequado às atividades operacionais da SPTrans."

2) *"**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, 1.862 vagas, em 31.12.15, 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 93 vagas.
*A Superintendência de Recursos Humanos e Organização informou que em 31.12.15 mantinha em seu quadro de pessoal 81 funcionários portadores de deficiência, fls. 67/68, o que corresponde a 4,4% dos cargos preenchidos **(Infringência nº 7.1-7)**."*

3) *"**Estagiários***
a) Quadro
(...)
Relatório de lotação dos estagiários de ensino médio evidencia que 167 (67,3%) do total de 248 desenvolvem a atividade na Gerência de Atendimento de Gratuidades e Posto Central, fls. 121/126, a qual tem, entre outras atribuições, o atendimento de passageiros especiais (idosos, gestantes, obesos, e pessoas com deficiências), o atendimento em relação a todas as modalidades do Bilhete Único, e o cadastro de passageiros especiais.
Todavia, o estagiário não se presta ou não deveria 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. A figura jurídica do estágio visa propiciar o aperfeiçoamento e complementação do curso educacional desenvolvido pelo estudante, sendo esses os objetivos que justificam o favorecimento econômico, considerando que resta afastado desse vínculo o caráter empregatício, o que isenta o tomador dos serviços dos custos de uma relação formal de emprego.
Assim, se caracterizado o desvirtuamento do contrato de estágio, haverá implicação de 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).

b) Portadores de Deficiências

A Empresa em 31.12.15 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. 66, ***(Infringência nº 7.1-8)****.".*

4) *"**Cessão de Pessoal***

A SPTrans apresentou relação de empregados cedidos a outros órgãos/empresas (posição de 31.12.15). A cessão é realizada mediante o ressarcimento dos salários, à exceção de uma empregada (...).

O ressarcimento relativo aos vencimentos de empregado cedido deve ser regularizado.".

5) *"**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 ***(Infringência nº 7.1-9)****.*

Nesse contexto, cumpre ainda ressaltar que funções técnicas estratégicas podem ser 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.".

6) *"**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 adequado 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, conforme se verifica às fls. 93/111. Essa situação não permite aferir com objetividade a pertinência, caso a caso, das indicações.

Selecionamos 10 (dez) empregados admitidos em 2015 com a denominação genérica de cargo de confiança para avaliação do processo de contratação (...).

Constatamos que na documentação enviada ao COMAP constavam 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).".

7) *"**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. 73/75, 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)**.".*

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 72.003.642/15-75, 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:

1. *"**Rede Nossa São Paulo - Pesquisa sobre Mobilidade Urbana***
A Rede Nossa São Paulo e a Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP) divulgaram, em setembro de 2015, pesquisa sobre Mobilidade Urbana realizada pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (Ibope). No geral a avaliação é negativa (...)."

2. *"**Índice de Cumprimento de Viagens (ICV) - Dia Útil***
O descumprimento de viagens consta entre as principais reclamações dos usuários, comprometendo a segurança e a confiabilidade do Sistema de Transporte, além de representar ganhos indevidos para os operadores, por conta da diminuição de seus custos operacionais.
Em dezembro de 2015, o índice médio de cumprimento de viagens na Concessão

foi de 88,8%, e no Subsistema Local foi de 88,3%. Há disparidade entre os resultados de determinados operadores, com ocorrências de baixos níveis de cumprimento em alguns casos, conforme exemplos:

- *Concessão- piores índices: Cidade Dutra (área 6) 77,5%; Campo Belo (área 7) 82,8%; Mobibrasil (área 6) 84,3%; Via Sul (área 5) 85,4%; e Tupi (área 6) 85,6%.*
- *Subsistema Local- piores índices: Qualibus (área 3) 76,6%; Pêssego (área 4) 77,4%; e Transwolff (área 6) 81,6%.*

A aplicação de multas, apenas nos moldes do Regulamento de Sanções e Multas (RESAM), não tem sido eficaz para inibir a prática das irregularidades. Foi proposta a ***Determinação nº 7.2-10****.".*

3. "Índice de Qualidade do Transporte (IQT) - Apuração Semestral

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 (semestre), com pontuação na escala de 0 a 100. No 9º ciclo (1º semestre/2015) os operadores em geral (Subsistemas Estrutural e Local) apresentaram pontuação média de 72,40, classificada como 'Regular'. No 10º ciclo (2º semestre/2015) a pontuação pouco variou (72,74 'Regular').

As melhores médias nas avaliações do 2º semestre/2015 foram:

- pontuação 88,80 (Bom): Gatusa – área 7 – Subsistema Estrutural;

- pontuação 80,32 (Bom): Transcap – área 8 – Subsistema Local;

- pontuação 78,72 (Bom): Allibus – área 4 – Subsistema Local.

As piores médias nas avaliações do 2º semestre/2015 foram:

- pontuação 63,72 (Regular): Tupi – área 6 – Subsistema Estrutural;

- pontuação 65,07 (Regular): Qualibus – área 3 – Subsistema Local;

- pontuação 65,27 (Regular): Via Sul – área 5 – Subsistema Estrutural;

- pontuação 65,44 (Regular): Cidade Dutra – área 6 – Subsistema Estrutural;

- pontuação 65,99 (Regular): Mobibrasil – área 6 – Subsistema Estrutural.

A Administração deve adotar medidas em relação aos operadores que apresentam resultados inferiores na apuração do IQT, e intensificar a fiscalização, a fim de elevar o desempenho do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, motivo da proposta de ***Determinação nº 7.2-11****.".*

4. "Reclamação de Usuários - Relatórios da SPTrans

(...) A quantidade total de reclamações de 2015 diminuiu 23,2% em comparação a 2014. As principais reclamações continuam sendo 'Motorista não atender

> *embarque/desembarque' e 'Intervalo excessivo da linha'. Do total de 48.393 reclamações, 33.957 (70,2%) referem-se à tripulação como, por exemplo, 'Motorista não atender embarque/desembarque', 'Conduta inadequada do operador' etc."*

Quanto à **Velocidade Média Mensal nos Corredores Exclusivos de Ônibus,** de acordo com a auditoria a "*velocidade média nos corredores, considerando-se os objetivos de priorizar o transporte coletivo e a necessidade de reduzir o trânsito, é um importante indicador a ser melhorado (...)*

> *A velocidade média no pico da manhã se apresenta, na maioria dos corredores, classificada como rápida ou moderada, enquanto no pico da tarde a maioria está classificada como moderada (conforme parâmetros da SPTrans). 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, parada de ônibus nos dois lados da mesma via etc."*

Quanto à **Qualidade dos Serviços Públicos – L. M. nº 14.173/06,** de acordo com a auditoria:

> *"A L.M. nº 14.173/06, regulamentada pelo D.M. nº 47.972/06, estabelece indicadores de desempenho relativos à qualidade dos serviços públicos em São Paulo. 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 apresentou os resultados em relação aos temas abordados, no entanto, os indicadores II e III apurados pela Empresa não correspondem exatamente aos objetivos determinados em lei. Além disso, para os indicadores I, II, III, IV e V não foram estabelecidas metas que possibilitem uma avaliação quanto à evolução dos resultados apresentados, desempenho e qualidade dos serviços públicos.

Para os indicadores I, II, III, VI, VII, também foram apresentados resultados apurados por meio de pesquisa junto aos usuários do Sistema de Transporte.

Para o indicador V, Nível Médio de Pontualidade por Empresa, foram apresentados o Índice de Cumprimento de Viagens, comentado no subitem 5.1.2, e o Índice de Pontualidade das Partidas Realizadas apurado com base na relação entre o total de partidas programadas e a quantidade de partidas realizada nos horários programados.

II - Tempo médio de espera nas paradas intermediárias entre o terminal de transferência de saída e o de chegada

A apuração da SPTrans com base em critérios adotados a partir do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) evidenciou uma média de 10 minutos para o indicador 'Tempo médio de espera para embarque nos pontos de parada existentes na extensão dos corredores exclusivos monitorados'.

As avaliações, tendo por base pesquisa, evidenciaram uma média de 16 minutos para o indicador 'Tempo médio de espera nas paradas'.

III - tempo médio para o deslocamento dos trabalhadores de seus domicílios aos locais de trabalho

A apuração da SPTrans com base em critérios adotados a partir do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) evidenciou uma média de 61 minutos para o indicador 'Tempo médio de percurso das linhas do Sistema de Transporte Coletivo'.

As avaliações, tendo por base pesquisa, evidenciaram uma média de 81 minutos para o indicador 'Tempo médio de viagem'.

V - Nível médio de pontualidade por empresa – Nível de pontualidade das partidas realizadas por empresa

A média geral em 2015 foi de 53% (Concessão e Subsistema Local). Os piores resultados foram:

⇒ *Concessão- piores índices: Tupi (área 6) 37%; Sambaíba (área 2) 45%; VIP (área 3) 45%; Mobibrasil (área 6) 47%; e Cidade Dutra (área 6) 47%.*

⇒ *Subsistema Local- pior índice: Imperial (área 5) 42%.*

VI - Nível de Limpeza da Área de Circulação dos Terminais de Transferência, e

VII - Nível de Limpeza dos Banheiros Públicos dos Terminais de Transferência

Tendo por base avaliação realizada pela SPTrans, em 2015 todos os terminais tiveram avaliação, em relação aos indicadores VI e VII, classificada com o conceito 'Bom', com exceção da Parada Pedro II (Expresso Tiradentes), classificada como 'Regular'. Os conceitos possíveis são 'Bom', 'Regular' ou 'Ruim'.

As avaliações, tendo por base pesquisa, evidenciaram resultados diferentes. Conforme classificação demonstrada por área de operação, todas tiveram conceito 'Regular', com exceção da área 5, classificada como 'Bom'. Os conceitos possíveis são 'Excelente', 'Bom', 'Regular', 'Ruim' ou 'Péssimo'.

Portanto, o processo de apuração dos resultados relacionados aos indicadores de desempenho dos serviços de transporte coletivo urbano deve ser aprimorado.".

Quanto à **Frota do Sistema de Transporte,** de acordo com a auditoria a "*frota patrimonial representa o total de veículos cadastrados e disponíveis para operar no Sistema de Transporte, incluindo a reserva técnica. Já a frota de referência é representada pela quantidade de veículos indicados nas Ordens de Serviços Operacionais (OSOs) para operação das linhas*." E, apresentou o que segue quanto:

1. às "Frotas Patrimonial e de Referência" e "Frota por Tecnologia"

"No período analisado, a quantidade de veículos da frota apresentou certa estabilidade, sem grandes variações (a frota patrimonial diminuiu apenas 0,87%, comparando-se dezembro/2011 com dezembro/2015). (...)

O cálculo da capacidade média considera taxa de ocupação de 06 (seis) pessoas por m². Aumentou a quantidade de veículos com maior capacidade de transporte de passageiros em relação a outros veículos de menor porte, destacando-se: Articulado: aumento de 91,0%; Midiônibus: aumento de 90,2%; Básico: diminuição de 31,7%; e Microbus/Miniônibus: diminuição de 15,6%."

2. à "*Frota Patrimonial com Acessibilidade*

"(...) Em dezembro de 2011, a frota acessível representava 50,3% do total da frota patrimonial, em dezembro de 2015 essa relação passou a ser de 85,5%.

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, motivo da proposta de **Determinação nº 7.2-12**."*

3. **à "*Idade Média da Frota – Concessão***

*"Em dezembro de 2014 houve diminuição na idade média total da frota da concessão, em relação aos períodos anteriores em análise, no entanto, em dezembro de 2015 voltou a aumentar (05 anos e 05 meses). Destacamos as empresas Gatusa (área 7), Via Sul (área 5), Gato Preto (área 1), Mobibrasil (área 6), Santa Brígida (área 1) e Tupi (área 6) com as piores idades médias. Deve-se ressaltar que o descumprimento da idade média da frota (contratualmente de cinco anos) é um problema reiteradamente apontado pela Auditoria. Tomando por base o mês de dezembro de 2015, as áreas 1, 3, 5, 6 e 7 apresentam idade média da frota em desacordo com os parâmetros contratuais. Além disso, em 31.12.15 havia 66 veículos cadastrados com idade acima do permitido contratualmente (10 anos), das seguintes concessionárias: Santa Brígida, Express, Transkuba, Gatusa e Transpass. Foi proposta a **Determinação nº 7.2-13**."*

4. **a "*Idade Média da Frota – Subsistema Local***

"Em dezembro de 2015 constata-se aumento na idade média total da frota do Subsistema Local, em relação aos períodos anteriores em análise. Destacamos as empresas Imperial (área 5), Alfa Rodobus (área 8), Norte Buss (área 2), Norte Buss (área 1) e Transwolff (área 7) com as piores idades médias.

*De acordo com os contratos, a frota não pode incluir ônibus com mais de dez anos e para os demais veículos (miniônibus, midiônibus etc.) a idade máxima é de sete anos. Em 31.12.15, havia um total de 93 veículos com idade superior ao permitido, das seguintes operadoras: Spencer, Norte Buss, Transunião, Pêssego, Imperial, Move-SP, A2 Transportes, e Transwolff. Foi proposta a **Determinação nº 7.2-14**."*

Quanto aos **Passageiros Transportados,** a auditoria apresentou o seguinte quadro e constatações:

"Considerando-se o total do Sistema, verifica-se estabilidade na quantidade de passageiros transportados (diminuição de apenas 1,6% entre 2011 e 2015). Embora a diminuição seja pequena, neste período a frota total de veículos licenciada na Cidade de São Paulo aumentou 13,5% (dados do Detran – Dez/11 e Dez/15) e, no caso específico dos automóveis, o aumento foi de 11,1%. Não há

evidências de que os usuários dos carros (veículos particulares) estejam migrando para o sistema coletivo por ônibus.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015, instituído pelo D.M nº 56.834, de 24.02.16, tem como uma das diretrizes a prioridade para o transporte coletivo, e um dos objetivos a serem alcançados pela Administração Municipal a ampliação do uso do coletivo na matriz de transporte coletivo.

A participação relativa dos passageiros transportados em 2015 no total do Sistema é a seguinte: Dinheiro 7,1%; Bilhete Comum 40,4%; Vale Transporte 32,2%; Estudante 3,4%; e Idosos e Deficientes Físicos 16,9%. O fator de integração [(Passageiro Pagante + Integração)/Pagante] em 2015 no total do Sistema foi 1,54, enquanto o fator de gratuidade (Passageiro Gratuito/Pagante) foi 0,31.

(...)

Foi baixa a quantidade de passageiros transportados relacionados aos bilhetes mensal, semanal e diário.".

Quanto à **Operação do Sistema Municipal de Transporte Coletivo,** a Auditoria apontou:

1. Dos "Descumprimentos de partidas"

"Os descumprimentos de partidas estão entre as principais reclamações dos usuários do Sistema de Transporte, comprometendo a sua segurança e confiabilidade, causando tempo excessivo de espera, superlotação e desconforto, além de representar ganhos indevidos para os operadores, por conta de diminuição dos seus custos operacionais.

A aplicação de multas, apenas nos moldes do Regulamento de Sanções e Multas (RESAM), não tem sido eficaz para inibir a prática dessas irregularidades. O Sistema Integrado de Monitoramento (SIM), embora tenha consumido relevantes recursos na sua implementação, não é utilizado como principal instrumento de fiscalização para imputação de multas por descumprimento de partidas."

2. Dos "Intervalos prolongados de partidas"

"Dos problemas que resultam na demora prolongada entre partidas, com responsabilidade direta ou indireta das empresas que operam no Sistema de Transporte, ressaltamos a falta de operadores (motorista e/ou cobrador), problema detectado com forte intensidade nos fins de semana, principalmente em relação ao Subsistema Estrutural (concessionários)."

3. Da "Acessibilidade"

"Constatamos partidas de veículos acessíveis que não foram realizadas de acordo com a previsão da Ordem de Serviço Operacional (OSO).

4. Do "Certificado de Condutores e Cobradores (CONDUBUS)"

"Há necessidade de que durante a operação do Sistema de Transporte o motorista e o cobrador portem o CONDUBUS, para identificação dos profissionais que estão em condição de prestar serviço nos veículos do Sistema.

A Portaria nº 45/13 SMT.GAB designou Comissão Especial para rever os instrumentos legais vigentes e elaborar nova regulamentação para a emissão do CONDUBUS, porém, ainda não houve a efetivação dessas alterações na regulamentação."

5. Da "Limpeza dos terminais de ônibus"

"Os serviços de limpeza dos terminais de ônibus devem ser aprimorados."

6. Da "Limpeza dos veículos"

"Constatamos deficiências quanto à limpeza e higienização dos veículos."

7. Dos "Equipamentos para carregamento de créditos do bilhete único – em dinheiro"

"Constatamos deficiências nos equipamentos para carregamento de créditos do bilhete único, em dinheiro, requerendo providências para que não causem transtornos aos usuários do Sistema de Transporte, nos seguintes Terminais:Jardim Ângela, Santo Amaro, Grajaú, Cidade Tiradentes, Sacomã e Parelheiros."

8. Do "Vestuário dos operadores"

"Em 23.08.14 foi publicada a Portaria nº 63/14 - SMT.GAB estabelecendo o vestuário padronizado para os operadores nas funções de motoristas, cobradores e fiscais que prestam serviços de transporte coletivo no município de São Paulo, determinação, porém, ainda não cumprida pelas empresas operadoras, de forma que foi proposta a ***Determinação nº 7.2-15****."*

9. **Do "Cobrador"**

Em 31.12.15 estavam cadastrados no Subsistema Local 14.164 motoristas e 1.487 cobradores, evidenciando que a maioria dos veículos desse subsistema opera sem a presença de cobrador.

10. Dos "Agentes da SPTrans atuando na fiscalização do Sistema de Transporte"

"A quantidade de agentes de fiscalização da SPTrans atuando nas operações dos terminais de ônibus é menor que a necessária e deve ser melhorada as condições desses, seja por meio do fornecimento de equipamentos adequados de comunicação, seja por meio do fornecimento de apoio à fiscalização. Tal situação prejudica e compromete as atividades de fiscalização da operação do Sistema de Transporte."

11. Da "Administração, operação e manutenção de terminais de ônibus"

"A partir de agosto de 2015, os concessionários dos serviços de transporte coletivo público de passageiros assumiram a obrigação de administrar, operar e manter os terminais urbanos e estações de transferência, inclusive do sistema 'Expresso Tiradentes'."

A empresa Socicam Administração, Projetos e Representações Ltda. vinha prestando serviços, como contratada da SPTrans, de administração, operação e manutenção de terminais, através do contrato nº 2009/0087-01-00, até 31.07.15, exceção aos serviços relativos à Operação Controlada - Rede de Linhas da Madrugada, que permaneceu até 30.09.15.

Em julho de 2015, foram celebrados, pela SMT/PMSP, termos aditivos aos atuais contratos de concessão dos serviços de transporte coletivo público de passageiros com os seguintes objetos:

a) prorrogação do prazo de vigência, por até 12 (doze) meses, a partir de julho/2015, podendo ser rescindido antes, caso sejam realizados e concluídos procedimentos licitatórios [trata-se do Edital de Licitação da Concorrência n° 001/2015-SMT-GAB – Concessão dos Serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município de São Paulo, suspenso por este Tribunal de Contas] com a consequente celebração do contrato respectivo com as licitantes vencedoras dos certames;

b) obrigação da concessionária de administrar, operar e manter os terminais urbanos e estações de transferência, corredores e paradas Eldorado e Clínicas, inclusive do sistema denominado 'Expresso Tiradentes'.

O Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) assumiu a gestão desses serviços, e contratou a própria Socicam para prestação de serviços pelo prazo de 1 (um) ano, a partir de 01.08.15, com possibilidade de prorrogação.

Foi realizada Auditoria Extraplano (TC 72.003.627/15-81) com objetivo de verificar os aspectos gerais relacionados à administração e gestão dos terminais de ônibus, com as seguintes conclusões, entre outras:

Ausência de fundamentação da transferência dos serviços de administração, operação e manutenção dos terminais e estações de transferência aos concessionários, ocorrida no período de prorrogação dos contratos de concessão.

Ausência de termo contratual concedendo a gestão dos terminais e estações de transferência ao SPUrbanuss, bem como a respectiva remuneração.

Essas questões permanecem pendentes de esclarecimentos por parte da SMT/PMSP.".

Quanto ao **Credenciamento de Operadores,** a Auditoria constatou "*alguns operadores que não estavam regularmente credenciados no Sistema Infotrans (SPTrans), motivo da proposta de* ***Determinação nº 7.2-16****.*

Além disso, em 14.10.15 havia 24 motoristas da operadora Express Transportes (área 4) sem informação de registro trabalhista. Diante do risco elevado de pendências quanto ao recolhimento de INSS e de FGTS das operadoras do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (SMTC), a Administração Municipal falha ao não acompanhar efetivamente a situação de recolhimento desses encargos sociais, ao se restringir à obtenção das certidões previdenciárias e de FGTS das empresas que operam no Sistema. Recursos públicos são repassados para efetivar o pagamento de remuneração aos operadores, sem que estes comprovem o efetivo recolhimento dos encargos sociais previdenciários e do FGTS.

Conforme exigência contida no artigo 9º, inciso IV, da L.M. nº 13.241/01, os operadores devem operar com pessoal qualificado e habilitado, mediante

contratações regidas pelo direito privado e pela legislação trabalhista; a exigência também está contida no artigo 31, § único da L.F. nº 8.987/95."

Quanto à **Vistoria Veicular/Defeitos com Veículos em Operação,** a Auditoria com "*base nos relatórios operacionais da SPTrans" verificou "os seguintes fatos:*

- ✓ *O Subsistema Local ainda apresenta níveis elevados de reprovação quando se trata da inspeção mecânica amostral (41% no 1º semestre/2015) - **Determinação nº 7.2-17**.*
- ✓ *O nível de reprovação de inspeções de fuligem no Subsistema Local reduziu-se, porém, permanecendo ainda acima do limite máximo estipulado como nota de aprovação (6,6% contra 6%, respectivamente) - **Determinação nº 7.2-18**.*
- ✓ *A quantidade de veículos do Subsistema Estrutural que registraram ocorrências de defeitos em operação no 1º sem/2015 (8.719) aumentou 53% em relação ao 1º sem/2009 (5.712), 68% no mesmo período de 2010 (5.199) e 75% em relação ao 1º sem/2011 (4.983). **Determinação nº 7.2-19**."*

Quanto à **Situação Econômico-Financeira do Sistema de Transporte,** a Auditoria constatou que "*Há desequilíbrio entre receitas e despesas no Sistema de Transporte, a despeito dos constantes aportes de recursos por parte da PMSP."* e que os *"valores arrecadados com multas e descontos contratuais, aplicados aos operadores, não têm sido utilizados em investimentos que visem à melhoria do Sistema*." e apresentou os seguintes apontamentos:

1. Déficit Econômico do Sistema Municipal de Transporte Coletivo

"Em 2015, de acordo com o demonstrativo de Fontes e Usos do Sistema Integrado – regime de competência (sujeito a alterações), o Sistema apurou deficit econômico de R$ 2,53 bilhões, correspondente a 34,3% da despesa total do Sistema (R$ 7,35 bilhões), o equivalente a dizer que o sistema só gerou receita para cobrir 65,7% das suas despesas totais.

O deficit econômico apurado em 2015 (R$ 2,53 bilhões) é 12,3% superior ao verificado em 2014 (R$ 2,25 bilhões).

A receita total arrecadada em 2015 (R$ 4,83 bilhões) não foi suficiente para cobrir sequer a remuneração dos operadores (R$ 6,88 bilhões). Mesmo com o aporte orçamentário através da dotação Compensações Tarifárias, no montante de R$ 1,93 bilhão, ainda restou um deficit econômico correspondente a R$ 597,4 milhões."

2. Déficit Financeiro do Sistema Municipal de Transporte Coletivo

"(...)Na gestão financeira do Sistema a SPTrans utiliza outras fontes de recursos para cumprir os compromissos assumidos e equilibrar o resultado financeiro. Desse modo, o saldo positivo de caixa em 31.12.15 (R$ 5.186.150) não reflete a real situação financeira da conta Sistema, tendo em vista que:

- *Em 31.12.15 os pagamentos aos operadores do Sistema de Transporte (Concessão e Subsistema Local) estavam atrasados em R$ 80,8 milhões.*
- *Foram utilizados recursos arrecadados com multas e descontos contratuais aplicados aos operadores do Sistema (R$ 33,8 milhões em 2015).*

- *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 2015, foi de R$ 471,0 milhões. Apenas R$ 18,7 milhões (Comercialização) constam como saídas no fluxo de caixa do Sistema.*
- *Além disso, deve-se ressaltar que, em 31.12.15, os créditos eletrônicos do Bilhete Único em poder do público usuário se situavam em torno de R$ 1.284,7 milhões, correspondendo à SPTrans (Sistema) R$ 831,6 milhões (64,6%), e o restante ao Metrô, CPTM e ViaQuatro, R$ 453,1 milhões (35,4%). O saldo final o caixa do Sistema, na mesma data, é de R$ 5,2 milhões, revelando que os créditos adquiridos antecipadamente, e ainda não utilizados pelos usuários, já foram quase totalmente utilizados para pagamentos de compromissos do Sistema, representando riscos para a sua administração financeira."*

3. Evolução Custos e Arrecadação

*"Evidencia-se que a arrecadação total aumentou bem menos que os custos totais (72,0% e 141,1%, respectivamente), o que resultou num aumento de 936,0**%** no deficit do Sistema.*

Destacam-se os acréscimos de 71,5% na arrecadação tarifária e de 141,1% na remuneração dos operadores.

Os demais custos (Operação dos Terminais; Comercialização; Gerenciamento, Fiscalização e Planej. Operacional), todos tiveram crescimento acima do aumento verificado na arrecadação total da operação do Sistema (126,4%, 135,0% 149,5% contra 72,0%, respectivamente). Importante ressaltar que, no período analisado (2005/2015), o percentual acumulado do reajuste da tarifa foi equivalente a 90,0%, superior ao Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), equivalente a 85,1%.

Ademais, cumpre ressaltar que o percentual de aumento da remuneração dos operadores (141,1%) é superior ao da inflação medida pelo IPCA (85,1%), destacando-se o aumento da receita auferida pelos concessionários no subsistema estrutural, cujo valor médio recebido por passageiro transportado aumentou 132,2%.

(...)No Subsistema Estrutural, o aumento de remuneração por passageiro transportado foi de 132,2%, enquanto o acréscimo de passageiros transportados foi de 8,0%, sendo que este último foi derivado exclusivamente pelo aumento das gratuidades e isenções (aumento de 169,8%), já que no cômputo total os passageiros pagantes e integrados reduziram-se.

(...) No Subsistema Local, o aumento de remuneração por passageiro transportado foi de 71,8%, e o acréscimo de passageiros transportados foi de 27,5%. Destacam-se, também, os aumentos de 254,0% das gratuidades e isenções, de 13,5% de passageiros pagantes, e de 5,8% de integrados.

Na comparação da receita auferida por passageiro transportado entre os subsistemas (estrutural e local), verifica-se que o percentual de aumento no estrutural (132,2%) é muito superior ao aumento verificado no local (71,8%)."

4. Atraso nos Pagamentos às Operadoras do Sistema

"A difícil situação financeira do Sistema, conforme exposto anteriormente, em que os custos elevam-se a níveis superiores à arrecadação, situação agravada a cada ano que passa, tem provocado atraso nos pagamentos aos operadores, conforme segue:

(...) Em dezembro de 2015, atingiu-se o maior nível médio de atraso verificado, ou seja, na média, praticamente, R$ 41 milhões não foram pagos no prazo devido. A situação vem se agravando ao longo dos últimos meses. No segundo semestre de 2015, o valor médio de pagamentos atrasados foi de R$ 11.235.834, ou seja, 624,9% acima do verificado no primeiro semestre de 2015 (R$ 1.549.956). No entanto, o valor médio de pagamentos atrasados no primeiro semestre de 2016 foi ainda maior, ou seja, R$ 20.853.438 (85,6% superior ao segundo semestre de 2015).

Visando a atenuar a situação de escassez de recursos do Sistema para arcar com os respectivos custos, a Secretaria Municipal de Transportes publicou no Diário Oficial da Cidade de São Paulo, de 29.06.16, convocação dos Consórcios/Empresas operadoras do Subsistema Estrutural para assinar Termo de Aditamento visando à alteração do prazo de pagamento da remuneração referente à operação diária dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros. Portanto, o prazo de pagamento que atualmente é de 5 dias após a operação (D+5), poderá elevar-se para 10 dias da operação (D+10)."

5. **Conta "Multas e Descontos Contratuais"**

"Os valores arrecadados com multas e descontos contratuais não têm sido utilizados em investimentos visando à melhoria do Sistema de Transporte Coletivo, descaracterizando as finalidades previstas no D.M. nº 42.184/02, alterado pelo Decreto nº 54.580/13.

A gestão financeira da conta 'Multas e Descontos Contratuais' é regulamentada pelo D.M. nº 42.184/02, em seu artigo 1º define a destinação obrigatória das receitas auferidas com multas e descontos aplicados aos operadores do Sistema de Transporte nos investimentos arrolados no artigo 2º (bilhetagem eletrônica, terminais, readequação do viário etc.). No mesmo artigo 1º, verifica-se que a vinculação desses recursos para a realização dos investimentos tem como finalidade elevar os respectivos patamares de eficiência e reduzir os correspondentes custos de operação. O § único do artigo 2º estabelecia que os saldos financeiros da conta poderiam ser utilizados na gestão financeira do Sistema, desde que não comprometessem a realização dos investimentos.

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. Não se evidenciou a existência de cronograma de investimentos previamente aprovado pela Secretaria ***(Infringência nº 7.1-11)****.*

De dezembro de 2001 a dezembro de 2015, do total de R$ 607,5 milhões de recebimentos somente R$ 27,2 milhões foram aplicados em investimentos (4,5%) e R$ 412,4 milhões (67,9%) na cobertura de parte do deficit 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 saldos da conta e não aos recursos em praticamente sua totalidade, posto que não se pode confundir todo o fluxo de recursos arrecadados num dado período com o saldo apresentado ao final desse mesmo período. Em 2015 não houve aplicação de recursos em investimentos ***(Infringência nº 7.1-12)****.".*

Quanto aos **Demonstrativos Extracontábeis do Sistema de Transporte,** a Auditoria concluiu:

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 (SMTC) foram apurados considerando o regime de caixa para o registro das receitas e de competência para as despesas. Assim, 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, de forma que esses demonstrativos devem ser interpretados com ressalvas quanto à avaliação da situação econômica e financeira do Sistema ***(Infringência nº 7.1-13)****.*

c) Na apuração do Deficit da Corporação 02 (SMTC), R$ 164,5 milhões, não foram computadas despesas no valor aproximado de R$ 222,0 milhões, pagas com recursos do Executivo Municipal.".

2. Do Demonstrativo da Corporação 02 (SMTC) - Exercício de 2015

"Em relação aos exames realizados, por amostragem, nos saldos das contas do exercício de 2015, destacamos:

a) Ativo Circulante - Contas a Receber - Adiantamento por Conta da Intervenção

O saldo de R$ 86.134.961,60 refere-se, basicamente, aos recursos que foram aplicados em empresas que sofreram intervenção, assunção ou regime de requisição de bens no período de setembro de 1995 a fevereiro de 2004.

Ao compararmos o saldo contábil com informações da área jurídica constatamos divergências, e verificamos que a situação das ações de cobrança judicial e das habilitações de créditos em falência relativas a valores que compõem o saldo desta conta permanecem, no geral, sem alterações em relação aos exercícios anteriores analisados pela Auditoria deste Tribunal.

Portanto, as áreas contábil, financeira e jurídica devem conciliar os valores e processos relacionados, a fim de verificar a necessidade de eventuais ajustes contábeis, de forma que foi proposta a ***Determinação nº 7.2-20****.*

b) Ativo Circulante - Contas a Receber – Recuperação/Revisão da Remuneração

O saldo de R$ 726.090,06 representa os valores em cobrança relativos à recuperação/revisão de remuneração. Devido a divergências de critérios e valores entre as áreas contábil, financeira e jurídica acerca dessa conta, as áreas envolvidas devem conciliar os valores e processos, a fim de verificar a necessidade de eventuais ajustes contábeis, motivo da proposta de ***Determinação nº 7.2-21****.*

c) Receitas Brutas - Receitas de Passagem

As Receitas de Passagem (Arrecadação Tarifária) totalizaram em 2015 o montante de R$ 4.932.032.855,41. A contabilização dessa receita é feita diariamente, em regime de caixa, mediante relatórios de arrecadação de créditos eletrônicos ***(Infringência nº 7.1-13)****. Os valores arrecadados com a venda de créditos eletrônicos são depositados em conta centralizadora administrada pela Caixa Econômica Federal (CEF), conhecida como "Multiconta". Posteriormente, os valores são rateados entre a SPTrans, Metrô, CPTM e ViaQuatro.*

Constatamos que o valor total da arrecadação tarifária informado pela Contabilidade (R$ 4.932.032.855,41) diverge dos valores registrados nas demais áreas envolvidas, Gerência de Comercialização e Prevenção de Fraudes (GCP) e Superintendência de Receita e Remuneração (SRR).

Enquanto na GCP o valor arrecadado em 2015 totalizou R$ 4.141.158.903,71, na SRR o montante registrado correspondeu a R$ 4.788.332.039,00.

A diferença apurada entre a Contabilidade e a GCP tem como principal motivo o momento do registro da informação. Enquanto a contabilidade apura a receita pela movimentação financeira do extrato bancário, a GCP faz o registro conforme o fluxo de repasse dos valores das vendas dos créditos eletrônicos, que podem variar de um a três dias a partir do fato gerador (venda do crédito ao usuário).

Com relação ao valor apurado pela SRR, a diferença decorre do critério de registro

dos valores, de modo que, enquanto a Contabilidade adota o regime de caixa a SRR adota o de competência.

Em 31.12.15 existiam créditos eletrônicos do Bilhete Único em poder do público no total de R$ 1.284.661.130,42, correspondendo à SPTrans (Sistema) um montante de R$ 831.550.631,53, ao Metrô R$ 254.281.076,31, à CPTM R$ 80.345.378,96 e à Via 4 R$ 18.484.043,62. Esses valores não constam evidenciados nos demonstrativos extracontábeis, lembrando que, conforme infringência já apontada, a Contabilidade não adota o regime de competência para o registro das receitas.

Ressaltamos que os créditos eletrônicos em poder do público correspondentes à SPTrans, R$ 831.550.631,53, representam 16,9% da Receita Anual de Passagem.

Esses valores se evidenciados, possibilitariam uma adequada avaliação da situação econômica e financeira do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, pois o deficit contábil acumulado seria maior se considerados os valores que já foram utilizados para pagamentos de compromissos do Sistema e ainda não utilizados pelos usuários."

3. 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 72.003.485/16-70), as quais dependem de procedimentos que devem ser definidos pela SMT/PMSP, para sua efetivação.

Há pendências, principalmente, de natureza financeira e/ou contábil. No entanto, conforme já citado, os demonstrativos do Sistema (CORP 02) não são apreciados e aprovados pela administração da SPTrans e/ou Secretaria Municipal Transportes, situação que enfraquece o processo de regularização das pendências."

4. 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 quatorze 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 constatada a desnecessidade da criação da empresa, encaminhar projeto ao Chefe do Executivo Municipal."

Quanto à **Situação Contratual da Concessão e do Subsistema Local,** a Auditoria

informou que os "*contratos de concessão dos serviços de transporte coletivo público de passageiros encontram-se prorrogados, com exceção da área 4, na qual a SMT/PMSP mantém contratos de emergência. No Subsistema Local estão sendo executados contratos emergenciais celebrados com a Secretaria. Em 14.10.15 foram publicados os editais de licitação, na modalidade concorrência, para delegação, por concessão, da prestação e exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros.*

> *O Pleno deste Tribunal determinou, em 13.06.16, a retomada das licitações dependendo diretamente do cumprimento, pelo Executivo, das determinações a fim de suprir as irregularidades remanescentes que constam dos relatórios dos órgãos técnicos*.".

Quanto ao **Compromisso de Desempenho Institucional,** a Auditoria assim dispôs:

> *"O D.M. nº 53.916, de 16.05.13, estabeleceu para a Administração Indireta a obrigatoriedade de celebração de Compromisso de Desempenho Institucional (CDI) com a Administração Direta. A SPTrans celebrou esse compromisso com a PMSP, tendo por objetivo o estabelecimento de indicadores e metas para permitir a avaliação objetiva do desempenho da Empresa.*
>
> *O acompanhamento e a supervisão do desempenho do compromisso caberão ao Comitê de Acompanhamento da Administração Indireta, que emitirá parecer acerca do cumprimento das metas, do plano de custeio, do projeto de racionalização do quadro de pessoal e dos objetivos estratégicos pactuados, encaminhando-o para avaliação da Junta Orçamentário-Financeira.*
>
> *O primeiro compromisso foi assinado em 19.07.13 com vigência até 31.12.14, incorporando indicadores e metas para os anos de 2013 e 2014. Ressaltamos que o compromisso com os indicadores e metas para os anos de 2015 e 2016 foi assinado somente em 14.03.16.*
>
> *Obtivemos o Relatório de Acompanhamento do Compromisso de Desempenho Institucional (Dezembro/2015), elaborado pelo Departamento de Defesa dos Capitais e Haveres (DECAP) da Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico, fls. 202/219, constando que:*
>
> *Inicialmente destacamos que no primeiro relatório de 2015 foi efetuada apenas uma descrição do desempenho econômico-financeiro sem comparação com as metas do CDI que na ocasião não havia sido assinado. Na mesma ocasião a recomendação do Comitê de Acompanhamento fora no sentido de a empresa observar a necessidade de assinatura do CDI.*
>
> *Após negociações a proposta do CDI foi aprovada no Comitê, em 28 de setembro de 2015, e na Junta Orçamentário-Financeiro a aprovação ocorreu no dia 04 de dezembro de 2015. Fundamentados nestas aprovações o desempenho de 2015 foi analisado frente às metas estabelecidas.*

(...)

Aponta o relatório do DECAP, em resumo, que o desempenho da Empresa não foi satisfatório, uma vez que somente as metas de pessoal e indicadores foram atingidas e com ressalvas, e os outros resultados não foram atingidos, entretanto, observou que houve no decorrer do ano real esforço para redução das despesas e adequação à realidade econômica. Apresentamos, a seguir, comentários acerca de alguns itens constantes do compromisso, considerando as metas estipuladas para 2015:

a) Resultado Econômico

O Resultado Operacional Bruto previsto para 2015 era um lucro de R$ 64.624 mil, tendo sido realizado um lucro de R$ 62.221 mil (96,3% da meta).

No entanto, isoladamente este indicador não proporciona uma avaliação efetiva da situação econômica da SPTrans, em virtude dos seguintes aspectos:

- ✓ *O indicador adotado apresenta limitações. A SPTrans, 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', desrespeitando o Princípio da Entidade,(...).*
- ✓ *A SPTrans, para efeito de apurar o valor a ser solicitado à SMT/PMSP (em relação às suas despesas operacionais) deduz receitas próprias (R$ 70,9 milhões em 2015), ou seja, subsidia indiretamente a manutenção do Sistema de Transporte, prática que não condiz com o seu objetivo social, além de que a Empresa apresenta difícil situação financeira e patrimonial (...).*
- ✓ *A Empresa tem apurado repetidos prejuízos líquidos (R$ 35.997 mil em 2015 e R$ 50.751 mil em 2014), sendo que em 31.12.15 os prejuízos acumulados totalizam R$ 1,7 bilhão e o patrimônio líquido é negativo (passivo a descoberto) em R$ 316.455 mil.*

Portanto, deveriam ser estipuladas metas que buscassem a reversão dos prejuízos líquidos apurados e do passivo a descoberto da Empresa.

b) Resultado Financeiro

A previsão de geração de caixa para o exercício de 2015 é um deficit de R$ 22.335 mil, tendo sido realizado um deficit maior, de R$ 26.848 mil (20,2% a mais). Cabem os mesmos comentários realizados em relação ao indicador anterior, tendo em vista a forma de faturamento da SPTrans contra a PMSP (apenas o necessário ao equilíbrio de seu fluxo de caixa financeiro). Nesse sentido, o Auditor Independente fez constar em seu relatório acerca das demonstrações contábeis de 2015 (Outros Assuntos) que a situação demonstra a necessidade de aporte de recursos por parte do acionista majoritário (...).

Relevante ressaltar, ainda, os riscos para a gestão do fluxo de caixa da SPTrans, relacionados às contingências trabalhistas, cíveis e tributárias, que totalizam R$ 309,3 milhões em 31.12.15 (...).

Outro aspecto que merece atenção são os baixos investimentos realizados na SPTrans. Conforme relatório do DECAP, apenas R$ 260 mil foram aplicados para aquisição de máquinas e equipamentos, montante que ficou abaixo da meta

estabelecida de R$ 3.292 mil (realização de 7,9%). A SPTrans informou ao DECAP que não houve recursos para o cumprimento efetivo de investimentos.

A SPTrans deve viabilizar a aplicação de recursos em bens necessários à manutenção das atividades operacionais e administrativas da Companhia.

c) Despesa de Pessoal

"A SPTrans encerrou o ano de 2015 com 9 vínculos a mais do que a meta. Segundo a Empresa, esta diferença não estava prevista e ocorreu devido a 8 reintegrações judiciais e ao preenchimento de 1 cargo no Conselho de Administração.

(...) a ocupação do quadro de carreira é de apenas 76,1%, enquanto o de confiança está 96,4% ocupado. Em 31.12.15, havia 1.593 cargos de carreira ocupados, uma diminuição de 8,6% em relação à 31.12.10 (1.742 cargos), e na mesma data havia 269 cargos de confiança ocupados, um aumento de 8,0% em relação a 31.12.10 (249 cargos).

Não foram empreendidos estudos que evidenciem que a redução do quadro de pessoal de carreira se mostrava como medida adequada às necessidades da Empresa, (...). A efetividade de tal medida é questionável, considerando que sua aplicação reduz o quadro de pessoal somente em relação aos cargos de carreira.

Assim, a Empresa poderá incorrer em desaparelhamento, notadamente técnico, o que fatalmente irá repercutir na prestação do serviço que lhe foi delegado. Conforme informações constantes no relatório do DECAP, o total de pessoal (Folha de Pagamento) em 2015, R$ 233.569 mil, foi 9% superior ao verificado em 2014, R$ 214.311 mil. Os salários foram reajustados em 6% a partir de maio de 2015, contudo o resultado da Folha de Pagamento atingiu a meta proposta no CDI.

d) Plano de Investimentos

Principal Investimento previsto: Investimentos em infraestrutura para os modais de transporte coletivo e ativo.
⇒ Correspondem a 4 grupos: Construção de novos corredores exclusivos de ônibus; Requalificação de corredores exclusivos de ônibus já existentes; Construção de novos terminais de ônibus; e Construção de novas ciclovias. Previsão de janeiro de 2015 a maio de 2018, com prazos diferenciados para cada produto.

Valor Previsto para 2015: R$ 3.473.193 mil. Conforme consta no relatório do DECAP, não houve recursos para o cumprimento da meta em 2015.

e) Produtos

Em face da falta de recursos, (...), os seguintes produtos previstos para 2015 relacionados à 'Adequação Geométrica para Implantação de Novas Ciclovias', 'Requalificação de Corredores Exclusivos de Ônibus já Existentes', e 'Construção de Novos Terminais de Ônibus' não tiveram suas metas atingidas.

f) Indicadores

Na avaliação do DECAP, (...), com exceção do IIO – 'Infrações do RESAM - Regulamento de Sanções e Multas cometidas pelos operadores', todos os outros indicadores propostos tiveram execução com resultado satisfatório, e que se trata de execuções que dependem do desempenho dos operadores do Sistema de Transporte para que se obtenha sucesso. Quanto ao indicador IIO, informa que foi excluído, em revisão da metodologia de cálculo dos indicadores do IQT - Índice de Qualidade do Transporte, de forma que não tem mais os resultados processados.

Outros Comentários da Auditoria deste Tribunal acerca das metas do CDI:

(...)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.".

Quanto à **Verificação Independente do Sistema de Transporte,** a Auditoria informou que a "*SPTrans contratou a empresa Ernst & Young Assessoria Empresarial Ltda. (Contrato nº 2013/0631-01-00) para a prestação de serviços de verificação independente dos contratos de concessão e permissão do serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de São Paulo (objeto de Acompanhamento de Execução do Contrato no TC 72.002.296/14-08).*

(...)Demonstrações Contábeis das Concessionárias e Permissionárias

Em relação à revisão dos balancetes e demonstrações contábeis das Concessionárias e Permissionárias dos serviços de transportes, a Ernst & Young apresentou "Sumário Executivo - Diagnóstico das Práticas Contábeis", contendo resumo, por concessionária e permissionária, em relação às seguintes constatações: Ausência de divulgação; Fragilidade dos procedimentos contábeis; Ausência de documentação; e Ausência de conciliação.

Destacamos as seguintes conclusões:

Algumas empresas e cooperativas não apresentaram o conjunto completo de peças contábeis, conforme determinado pela norma contábil (balanço patrimonial, demonstração do resultado, demonstração dos fluxos de caixa, demonstração das mutações do patrimônio líquido e notas explicativas).

Pode haver questionamento por órgão regulador, uma vez que está em desacordo com as normas contábeis, bem como ser requerida a reapresentação das mesmas.

As empresas e cooperativas não apresentaram procedimentos que demonstrem que as mesmas vêm efetuando análises para classificação e registros contábeis adequados.

A ausência dos referidos procedimentos, pode acarretar em distorções nas demonstrações contábeis, visto que as contas patrimoniais e de resultado, podem não estar refletindo a real situação.

Algumas empresas e cooperativas não apresentaram documentos e/ou composições contábeis que suportem os saldos apresentados nas demonstrações financeiras.

A ausência das referidas documentações/composições limita a análise dos referidos valores, bem como pode ser questionada por órgãos reguladores e fiscais em uma eventual fiscalização.

A Ernst & Young indicou à administração da SPTrans ações que podem ser implementadas para aprimorar e fortalecer o acompanhamento das demonstrações contábeis apresentadas pelas empresas concessionárias e permissionárias (cooperativas). A fragilidade das demonstrações contábeis dos concessionários de permissionários também foi constatada pela Auditoria deste Tribunal, situação que motivou (...) propostas de Determinação(...).".

(...)Propostas de Melhorias - Sistema de Transporte

A Ernst & Young apresentou "Relatório de Finalização das Atividades", destacando-se as seguintes propostas de melhorias:

- ✓ *Implementar controles das notas fiscais de aquisição de veículos, mês a mês, durante toda a vigência dos contratos;*
- ✓ *Adoção de controles dos investimentos referente à aquisição de validadores e AVL;*
- ✓ *Previsão de constituição de SPE para concessionários/permissionários, com vistas ao aprimoramento do controle na gestão dos contratos e numa maior eficiência nos processos de compras de bens e insumos (ganhos de escala) e na captação de recursos - medidas alinhadas ao conceito de modicidade tarifária;*
- ✓ *Em situações futuras que configurem a necessidade de reequilíbrio dos contratos, recomenda-se que sejam realizados estudos de viabilidade econômico-financeira abrangendo as novas condições do Sistema de Transporte a fim de calcular a remuneração que melhor represente o retorno justo para o concessionário;*
- ✓ *Estabelecer, em contrato, uma matriz de risco, com a sua adequada alocação entre o Poder Público e a Iniciativa Privada, indicando claramente os eventos em que há a previsão de reequilíbrio contratual;*
- ✓ *Criação de mecanismo para análise de reequilíbrio contratual;*
- ✓ *Definição de revisão ordinária periódica do equilíbrio contratual;*
- ✓ *Prever, em contrato, mecanismos de avaliação e reporte periódicos do desempenho operacional, inclusive com impacto direto sobre a remuneração do operador;*
- ✓ *Balizamento da licitação por meio da definição de uma taxa máxima de desconto (WACC) e uma remuneração máxima;*
- ✓ *Adequação dos relatórios financeiros publicados oficialmente discriminando os principais grupos de receitas e despesas conforme um padrão e metodologia definidos;*
- ✓ *Aderência do Índice de Qualidade do Transporte (IQT) à Lei Municipal nº.14.173/06, adoção de parâmetros de excelência preestabelecidos (atualmente, há apenas valores de referência) e ações corretivas programadas pela SPTrans para melhoria dos indicadores com a finalidade de prever punições e premiações para os níveis atingidos;*
- ✓ *Redução do Fator de Utilização (FU) da mão-de-obra, pois atualmente a SPTrans utiliza 2,7352, sendo um dos maiores índices encontrados no benchmarking realizado. Além disso, o GEIPOT utiliza 2,3 a 2,8 de FU para valores mínimo e*

máximo, respectivamente. Em 2010 a SPTrans utilizava 2,55 (vide relatório Fipe);

- ✓ *Automatização na fiscalização, aplicação e processamento de multas e adequação nos sistemas RESAM (Regulamento de Sanções e Multas), SRO e contábil (permitindo a comunicação entre os sistemas) para corrigir as falhas e reduzir as perdas ocasionadas por erros no processo. Os descumprimentos de partidas/viagens devem ser monitorados e fiscalizados por meio de GPS e pelo SIM (Sistema Integrado de Monitoramento), é preciso apenas adequação normativa, pois as tecnologias já estão disponíveis para implementação;*
- ✓ *Controlar e fiscalizar os intervalos entre os descumprimentos de partidas a fim de garantir a regularidade da operação de cada linha;*
- ✓ *Os Aditivos ao longo dos contratos foram realizados sem padronização e métricas que balizaram as necessidades de reequilíbrio. Recomenda-se que os futuros contratos determinem, de forma clara e objetiva, a matriz de alocação de riscos, a definição da metodologia a ser adotada e os parâmetros para reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro.".*

Quanto à **Fiscalização Exercida pela SPTrans,** a Auditoria tendo "*por base as constatações consignadas" evidenciou 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.*

> *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 7.1-14)**."*

VI – LICITAÇÕES E CONTRATOS

De acordo com a auditoria "*as fiscalizações procedidas evidenciaram irregularidades e impropriedades, destacando-se:*

- *contratação não devidamente justificada;*
- *ausência de elementos essenciais para a devida caracterização do objeto;*
- *ausência de projeto básico;*

falta de justificativa para os quantitativos;

- *falta de orçamento estimado em planilhas de quantitativos e preços unitários;*

- *ilegalidade na utilização de Ata de Registro de Preços; e*
- *quantitativos exigidos para qualificação técnica não justificados.".*

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 prestou serviços à SMT/PMSP sem cobertura contratual e/ou orçamentária no montante de R$ 13,1 milhões, para posterior pedido de indenização, serviços que eram de conhecimento prévio da Administração, em descumprimento ao artigo 60, parágrafo único, da L.F. nº 8.666/93 (item 3.2 e subitem 4.1.1-c.1).

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. Em 31.12.15, a SPTrans apresenta passivo a descoberto de R$ 316,4 milhões (itens 3.4 e 4.4).

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-c.1, 4.1.1-c.3, 4.1.2-a.2, 4.1.2-a.4 e 4.5.1).

4) As notas explicativas não possibilitam o entendimento e avaliação dos interessados nas demonstrações contábeis da Empresa quanto ao saldo de R$ 217,9 milhões, registrado a título de provisões para contingências tributárias, em descumprimento às Normas Brasileiras de Contabilidade (NBCs) nº 25 – Provisões, Passivos Contingentes e Ativos Contingentes; e nº 26 – Apresentação das Demonstrações Contábeis (subitem 4.2.2-c.3).

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

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) 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 5.9.5).

12) 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 5.9.5).

13) 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 (subitens 5.10.1-b e 5.10.2-c).

14) 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, descumprindo o artigo 29, inciso II, da L.M. nº 13.241/01 (item 5.14)."

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 (...) a seguir:*

1) *Adotar medidas junto à PMSP, para que esta crie dotação específica no Orçamento Municipal para atender as despesas relacionadas à conta do 'Sistema Municipal de Transporte Coletivo' (subitem 4.1.1-c.3).*

2) *Restituir, ao caixa da SPTrans, os valores emprestados ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo (subitem 4.1.1-c.4).*

3) *Registrar em conta específica os valores relativos ao PIS/PASEP e à COFINS (subitem 4.1.1-d.2).*

4) *Registrar em conta específica os valores relativos aos custos com Bilhetagem Eletrônica e com o Programa de Atendimento entre Empresas de Transporte em Situação de Emergência (PAESE) (subitem 4.1.1-d.3).*

5) *Efetuar levantamento de todos os processos relativos aos Depósitos Recursais do FGTS, a fim de proceder aos ajustes contábeis necessários (subitem 4.1.2-a.3).*

6) *Regularizar a situação fiscal junto à Secretaria da Receita Federal (SRF) e Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN) (subitem 4.2.2-c.3).*

7) *Regularizar a situação fiscal junto à Secretaria Municipal de Finanças da PMSP, quanto aos tributos mobiliários (subitem 4.2.2-c.4).*

8) *O Conselho de Administração da SPTrans deve exigir, da sua Diretoria Executiva, elaboração de Plano de Ação visando a reversão da situação de passivo a descoberto da Empresa (item 4.4).*

9) *Apresentar a Demonstração de Resultado do Exercício em conformidade com as Normas Brasileiras de Contabilidade (NBCs) nºs TG 26 e TG 30 (item 4.5).*

10) *Tomar providências, em relação aos operadores que apresentam baixos índices de cumprimento de viagens, visando à disponibilização de serviços adequados aos usuários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (subitem 5.1.2).*

11) *Adotar medidas em relação aos operadores que apresentam resultados inferiores na apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), e intensificar a fiscalização, a fim de elevar o desempenho do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (subitem 5.1.3).*

12) *Tomar providências no sentido de que a frota de veículos do Sistema Municipal de Transporte Coletivo esteja totalmente acessível (subitem 5.4.2).*

13) *Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de concessão no tocante à renovação da frota (subitem 5.4.3).*

14) *Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de prestação de serviços no Subsistema Local no tocante à renovação da frota (subitem 5.4.4).*

15) *Exigir que os operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo disponibilizem vestuário padronizado para os seus trabalhadores (subitem 5.6.8).*

16) *Exigir o regular credenciamento dos operadores no Sistema Municipal de Transporte Coletivo (item 5.7).*

17) *Tomar providências, em relação aos operadores do subsistema local, visando a diminuir os índices de reprovação nas inspeções mecânicas amostrais (item 5.8).*

18) *Tomar providências, em relação aos operadores do subsistema local de transporte coletivo, visando a diminuir o nível de reprovação nas inspeções de fuligem (item 5.8).*

19) *Tomar providências, em relação aos operadores do subsistema estrutural de transporte coletivo, visando a diminuir os elevados índices de defeitos dos veículos que operam nas vias da Cidade (item 5.8).*

20) *Conciliar os valores e processos relativos à conta 'Adiantamento por Conta de Intervenção', considerando nas análises as posições das áreas contábil, financeira e jurídica, a fim de verificar a necessidade de eventuais ajustes contábeis (Corporação 02 - Sistema Municipal de Transporte Coletivo) (subitem 5.10.2-a).*

21) *Conciliar os valores e processos relativos à conta 'Recuperação/Revisão da Remuneração', considerando nas análises as posições das áreas contábil, financeira e jurídica, a fim de verificar a necessidade de eventuais ajustes contábeis (Corporação 02 - Sistema Municipal de Transporte Coletivo) (subitem 5.10.2-b)."*

A auditoria entendeu importante "*ressaltar que existem diversas propostas de Determinação constantes nos Relatórios Anuais de Fiscalização dos exercícios de 2003 a 2014 (pendentes de julgamento), ainda não regularizadas, referentes a aspectos financeiros, contábeis, orçamentários, patrimoniais, operacionais, administrativos e recursos humanos da SPTrans, que são objeto de acompanhamento nos respectivos relatórios anuais."*

VIII – das Determinações de Exercícios Anteriores

Confere a auditoria que o "*último Relatório Anual de Fiscalização julgado por este Tribunal refere-se ao exercício de 2002 (TC 72.002.368/03-56). De acordo com auditoria programada (TC 72.001.737/15-09 - Plano Anual de Fiscalização de 2014) não restam determinações de exercícios anteriores pendentes de regularização (processos julgados).*

As determinações dos exercícios de 2003 a 2014, propostas pela Auditoria deste Tribunal, constam dos respectivos Relatórios Anuais de Fiscalização (processos pendentes de julgamento).".

IX – DA ANÁLISE DA DEFESA

O responsável foi oficiado (fl. 322) para apresentação de defesa, em face do relatório elaborado pela Auditoria (fls. 221/318). Neste sentido, a SPTrans encaminhou a documentação de fls. 332/469 e ato contínuo retornaram os autos à auditoria para nova análise e manifestação, concluindo (fls. 475/491vº) quanto às:

> "**Infringências (apontadas no item 7.1, fls. 312/314)":** RATIFICADAS (na íntegra) as Infringência nº 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10,11, 12, 13 e 14, RATIFICADA-Nova Redação nº 3 e SUPERADA nº 6.
>
> "A Infringência nº 3 passa a constar com a seguinte redação:
>
> 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-c.1, 4.1.2-a.2 e 4.5.1)."
>
> "**Determinações Propostas (Exercício de 2015)":** ATENDIDAS as Determinações nº 3, 4 e 9; NÃO ATENDIDAS nº 1, 2, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 e 21.

X – Do posicionamento da AJ, PFM e SG

A assessoria da **Assessoria Jurídica** (fls. 493/495vº) assim manifestou-se:

"No Relatório elaborado pela Auditoria, fls. 221/318, foram apontados diversos aspectos que demandavam esclarecimentos da Origem, dentre os quais, destacam-se no item 7 - Infringência e Propostas de Determinações do Exercício, subitem 7.1 - Infringências:

(...)

5) 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).

7) A quantidade de cargos com beneficiários reabilitados ou pessoas portadores 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 profissional 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).

Considerando as ponderações da Coordenadoria V, passo a me manifestar.

Em relação às funções de natureza técnica (5) a Auditoria, após análise das informações prestadas pela Origem, se manifestou, em síntese, destacando que em 31.12.2016 a taxa de ocupação do quadro de carreira era de apenas 77%, enquanto a do quadro de confiança era de 92,8%, destacando, ainda, que as descrições dos cargos de confiança são genéricas e os requisitos para provimento da maioria desses cargos são ínfimos, impossibilitando a avaliação da compatibilidade dos cargos com a necessidade da Empresa.

Ainda quanto às funções de confiança (9), a Auditoria pontuou que a questão se refere à falta de indicação de quais funções gratificadas deveriam ser atribuídas exclusivamente a pessoal de carreira, em atendimento ao que prevê o inciso V do artigo 37 da Constituição Federal.

De acordo com o previsto no inciso V do artigo 37 da CF[1], as funções de confiança, atribuídas exclusivamente a titulares de cargos efetivos, e os cargos em comissão destinam-se apenas as atribuições de direção, cheia e assessoramento.

[1] *"V - as funções de confiança, exercidas exclusivamente por servidores ocupantes de cargo efetivo, e os cargos em comissão, a serem preenchidos por servidores de carreira nos casos, condições e percentuais mínimos previstos em lei, destinam-se apenas às atribuições de direção, chefia e assessoramento;" (nota de rodapé na origem)*

Desse modo, considerando a natureza dos cargos em comissão e das funções de confiança, assiste razão a Auditoria quanto ao apontamento da diminuição de ocupação do quadro efetivo, que exerce as funções técnicas e administrativas, em relação à ocupação do quadro de confiança.

De fato, o concurso público é a regra para a ocupação de cargos e empregos na Administração Pública, de acordo com o previsto no inciso II do artigo 37 da CF, em observância aos princípios da eficiência, da impessoalidade e da isonomia.

De modo que, para fins de restarem caracterizadas como funções de confiança e cargo em comissão, de acordo com a previsão constitucional, as respectivas descrições e a forma de provimento devem ser especificadas de forma a demonstrar que se enquadram na previsão do inciso V do artigo 37 da CF.

Sobre a reserva de vagas para portadores de deficiência (7) a Coordenadoria V destacou que levou em consideração o número de vagas preenchidas do quadro de carreira e do quadro de confiança, entendendo que a legislação pertinente não vem sendo cumprida.

O inciso VIII do artigo 37 da CF determina a reserva de percentual de cargos e empregos públicos, a ser definido em lei, para pessoas portadoras de deficiência.

O Decreto Federal nº 3.298/1999, que dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, estabelece que a empresa com mais de cem empregados deve disponibilizar de 2% a 5% de vagas para beneficiários da Previdência Social reabilitados ou para portadores de deficiência.

Desse modo, quando do processo seletivo para preenchimento de empregos a SPTrans deve observar as disposições da regulamentação pertinente quanto à disponibilização de vagas para portadores de deficiência, bem como quanto às condições de ingresso para tais candidatos.

Da mesma forma, em relação a estagiários portadores de deficiência (8), a Auditoria pontuou que não está sendo observado percentual de 10% previsto no § 5º do artigo 17 da Lei Federal nº 11.788/08.

De fato, o § 5º do artigo 17 da Lei Federal nº 11.788/08 assegura aos portadores de deficiência o percentual de 10% das vagas oferecidas para estágio.

Assim, quando da contratação de estagiários, diretamente ou por meio de agente de integração, deverá ser observado o percentual reservado na lei federal para os portadores de deficiência.

Por fim, quanto à ausência de indicação dos valores econômicos dos bens relacionados nas declarações publicadas (10), a Auditoria destacou que a publicação dos bens sem a indicação dos respectivos valores não produz qualquer efeito, uma vez que não permite que se avalie a evolução do patrimônio do declarante.

Com efeito, o inciso V do artigo 83 da Lei Orgânica do Município dispõe sobre a obrigatoriedade da declaração de bens pública, no ato da posse e do desligamento, de todo dirigente da Administração Direta e Indireta.

> *Referido dispositivo visa possibilitar a verificação da compatibilidade dos bens de dirigente da Administração Pública com os seus rendimentos, bem como verificar se durante a sua permanência no setor público eventual evolução do respectivo patrimônio seria compatível com a sua situação.*
>
> *Desse modo, assiste razão a Coordenadoria V quanto à necessidade de que referida declaração seja de bens e valores, de forma a detectar possíveis casos de enriquecimento ilícito.*
>
> *Essas as considerações, sob o aspecto jurídico, que nos competia fazer acerca dos apontamentos da Coordenadoria V."*

E, ao final, a Assessora Subchefe da **Assessoria Jurídica** (fl. 496) acompanhou "*a manifestação expendida pela Ilustre Assessora preopinante (fls.493/495 vº) que abordou tão somente as questões jurídicas suscitadas no Relatório Anual de Fiscalização (RAF) exercício de 2015, eis que os demais apontamentos subscritos pela Douta Coordenadoria V revestem-se de caráter eminentemente técnico*.".

A **Procuradoria da Fazenda Municipal** (fl. 633) *"preliminarmente, à sua manifestação, requer que os esclarecimentos complementares fornecidos pela SPTrans, a partir da provocação desta PFM, através de mensagem eletrônica (doc. Anexo), sejam submetidos à análise dos Órgãos Técnicos e Especializados dessa Egrégia Corte de Contas, pugnando por nova vista, em oportuno, para manifestação conclusiva.".*

Neste sentido, considerando nova documentação apresentada pela SPTrans (fls. 498/632) a **auditoria** foi instada a se manifestar (fls.635/648) e concluiu quanto às:

> "**Infringências (apontadas no item 7.1, fls. 312/314)":** RATIFICADAS (na íntegra) as Infringência nº 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10,11, 12, 13 e 14, RATIFICADA-Nova Redação nº 3 e SUPERADA nº 6.
> "**Determinações Propostas (Exercício de 2015)":** ATENDIDAS as Determinações nº 1, 3, 4 e 9; SUPERADA a Determinação nº 06 e REITERADAS as Determinações nº 2, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 e 21.

A **Procuradoria da Fazenda Municipal** (fls. 650/653) assim dispôs:

> *"Trata-se do Balanço da São Paulo Transporte S/A - SPTrans, Sociedade Anônima de Economia Mista, criada em 08.03.1995, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes- SMT, sucessora da Companhia Municipal de Transportes coletivos-CMTC, referente ao exercício de 2015.*
>
> *No âmbito deste E. Tribunal a documentação foi detidamente analisada pela Auditoria, de tudo resultando o laudo que se estende de fls. 221/317, conforme sumário às fls. 223/225, em que se pode constatar a amplitude e profundidade das análises levadas a cabo pelos Ilustres Auditores responsáveis pelo trabalho.*
>
> *Instada a se manifestar, a Origem apresentou, às fls. 332/469, detalhadas justificativas aptas a confirmar as providências que vem sendo tomadas para*

regularização dos apontamentos feitos pelos auditores dessa Colenda Corte de Contas.

*Os esclarecimentos da Origem foram submetidos à nova apreciação da SFC, que **retificou** suas conclusões, dando nova redação ao subitem 7.1.3 e passando a considerar **superada** a infringência indicada no subitem 7.1.6 (Realização de horas extras acima do limite previsto (duas horas/dia) – descumprimento do artigo 59 da CLT). No tocante às Determinações do Exercício de 2015, considerou **atendidas** aquelas indicadas nos subitens 7.2.3, 7.2.4 e 7.2.9. Manteve, no mais, os apontamentos remanescentes.*

A AJCE acompanhou as conclusões da equipe de auditoria (fls. 493/496).

Por provocação desta Procuradoria da Fazenda (mensagem eletrônica de 06/03/2018), a SPTrans forneceu elementos complementares à sua defesa (fls. 498/632), que foram devidamente analisados pela D. Auditoria (fls. 635/648).

Em síntese, o último relatório de Aud concluiu pela superação da infringência indicada no subitem 7.1.6, bem como pelo atendimento, pela Origem, das Determinações 7.2.1, 7.2.3, 7.2.4, 7.2.6 e 7.2.9. Voltando à análise do balanço, em que pese o complexo trabalho realizado pela auditoria, bem como as ponderações alcançadas pelos senhores auditores, entende esta Procuradoria que tais apontamentos não são capazes de macular as contas da São Paulo Transporte S/A, relativas ao exercício de 2015.

Além disso, como visto nas sólidas razões aduzidas nas manifestações da Origem e acostadas aos autos, os problemas apontados no Relatório, se ainda não foram totalmente resolvidos, já estão em fase avançada de regularização.

Com efeito, instada, a SPTRANS encartou aos autos substanciosos esclarecimentos e justificativas, os quais atestam e confirmam as providências que foram e que vêm sendo adotadas no sentido da regularização dos apontamentos feitos pelos senhores auditores dessa Colenda Corte de Contas.

Nesse sentido, vale destacar que diversos apontamentos contidos no primeiro relatório de fiscalização foram superados e/ou atendidos pela D. Equipe de Auditoria.

Saliente-se, ademais, que do Relatório Anual de Fiscalização em análise não se verificam impropriedades que possam tisnar ou macular as contas sob exame, razão pela qual este Órgão Fazendário requer a sua aprovação.

Sem embargo da qualidade e acuidade das conclusões alcançadas pela Auditoria, é certo que a atenta leitura das manifestações da Origem demonstra, à saciedade, que há comprometimento absoluto da sua Direção em sanar as impropriedades e regularizar os apontamentos trazidos por esta Corte de Contas.

Ainda que os apontamentos da Auditoria sejam mantidos, restou demonstrado que, atualmente, as poucas pendências apontadas pelos técnicos desta Casa foram ou estão sendo objeto de ação contundente por parte do ente auditado, conforme já demonstrado nas já citadas manifestações, de forma que, se não foram eliminadas, já estão parcialmente corrigidas.

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, pleiteando-se pela sua aprovação, acolhendo-se o Balanço apresentado.

Entretanto, caso entendam os Eminentes Conselheiros de outra forma, espera a Fazenda Municipal sejam as contas aprovadas, acolhendo-se o Balanço com eventuais recomendações.

É o que espera, nesta intervenção regimental, este Órgão Fazendário expor e submeter à elevada apreciação da D. Relatoria e do E. Plenário..". (grifo na origem)

A **Secretaria Geral** se manifestou conforme segue (fls. 655/663vº):

"De acordo com as análises efetuadas, as demonstrações contábeis representam adequadamente, nos aspectos relevantes examinados, a posição financeira e patrimonial e o desempenho das operações da SPTrans, contudo, foram consignadas ressalvas, notadamente devido à inobservância dos Princípios Contábeis da Entidade e da Competência e das deficiências nos controles internos das contas do Ativo.

Sob o aspecto financeiro, não foram constatadas irregularidades quanto à ordem cronológica de pagamentos, porém, os exames evidenciaram fatos que podem comprometer a gestão do fluxo de caixa da empresa, decorrentes de contingências passivas oriundas de ações e parcelamentos de tributos. Com relação a esses valores, necessária a elaboração de notas explicativas que possam proporcionar o conhecimento dos eventuais efeitos nas finanças da empresa.

Outra questão que tem refletido de forma negativa na gestão dos recursos da empresa é a prestação de serviços à PMSP sem lastro contratual e/ou orçamentário, situação recorrente na análise de prestação de contas da empresa. Importante ressaltar, contudo, que essa infringência não pode ser imputada exclusivamente à SPTrans, devido à influência do Poder Público na disponibilização dos recursos.

As análises relacionadas ao quadro de pessoal também revelaram infringências, as quais foram corroboradas pela Assessoria Jurídica de Controle Externo.

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.

Com relação às infringências que foram mantidas, acompanho manifestação da Auditoria no sentido de que as justificativas apresentadas pelas empresas não são suficientes para alterar o que restou concluído. Cumpre observar, porém, que a empesa informou a adoção de medidas com vistas a solucionar parte dos apontamentos, o que poderá ser avaliado em fiscalizações futuras.

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.

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 2015 apresenta infringências e impropriedades capazes de prejudicar sua aprovação****."* (grifo nosso)

Ao final o **Secretário Geral** dispôs que (fls. 664/664vº):

"*Os exames realizados pela Subsecretaria de Fiscalização e Controle tiveram como escopo os demonstrativos contábeis e o desempenho operacional da empresa, com o resultado dos trabalhos consubstanciado no relatório de fls. 221/317, 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 doze infringências e manteve dezesseis propostas de determinações.

A Assessoria Jurídica de Controle Externo acompanhou os apontamentos da SFC relativos à administração de pessoal.

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 assessoria desta Secretaria Geral, por sua vez, destacou os principais pontos verificados nas análises da Auditoria, ressaltando a existência de aspectos desfavoráveis à aprovação da prestação de contas.

Com efeito, 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, entendo que as contas da São Paulo de Transportes S/A referentes ao exercício de 2015 reúnem condições de serem apreciadas e julgadas, com as recomendações e determinações pertinentes, ressalvando-se os atos não apreciados ou pendentes de julgamento.".

Tendo em vista a juntada de pedido de reconhecimento da **prescrição** (peça 24) os autos foram encaminhados à **Assessoria Jurídica**, que se manifestou nos seguintes termos (peça 28):

"(...) ***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****.*

Apesar dessa ressalva, verifica-se que, desde o último marco interruptivo (em 19/02/2018), consubstanciado na manifestação da Auditoria constante da peça

> *19, páginas 291/324 (correspondendo às fls. 475/491vº dos autos físicos)2 , decorreram-se mais de 5 anos, **o que ensejaria, <u>se o caso</u>**, o reconhecimento da prescrição das pretensões punitiva e de ressarcimento disciplinadas pela aludida Resolução nº 10/2023.*
>
> *Saliente-se ainda 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[3]).***
>
> *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 repercussão geral - e/ou criminais."*

Sob o mesmo aspecto se manifestou a **Procuradoria da Fazenda** (peça 32), como segue:

> *"A Procuradoria da Fazenda Municipal, ciente de todo o processado, reitera sua manifestação de peça 12, consignando 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 Assessora da **Secretaria Geral** (peça 34) analisou a matéria como reproduzido a seguir, no que foi acompanhada pela senhora Secretária-Geral (peça 35):

> *(...)*
>
> *Nesse diapasão, destaco que a eventual incidência prescricional será analisada sob a égide da Resolução nº 10/2023.*
>
> *No caso vertente, **por tratar-se de "processo de balanço", que são processos que integram os relatórios anuais de fiscalização das entidades integrantes da administração indireta, importante destacar que esse tipo de análise não decorre, em regra, julgamentos de aplicação de penalidades ou com determinações de ressarcimento – vieses aptos a serem atingidos pelo regramento da prescrição –, <u>mas sim entendimentos com natureza declaratória, os quais não se submetem aos prazos prescricionais constantes da Resolução nº 10/23</u>**.*
>
> *Feita essa ressalva, considerando que do último marco interruptivo consubstanciado no Relatório de Auditoria após ciência e oportunidade de defesa (fls. 291/324 - peça 19) que ocorreu em 19/02/2018, decorreram-se mais de cinco*

[2] Tal manifestação consiste no marco interruptivo indicado nos artigos 5º, inciso II, c/c 6º, inciso II, ambos da Resolução nº 10/2023, e em consonância com o artigo 3º, inciso II, da Ordem Interna SG/GAB nº 07/2023.

[3] 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.

anos (art. 5º, inciso II c/c art. 6º, inciso I, da Resolução 10/20231), ***acompanho os pareceres da AJCE (peça 28) e PFM (peça 32), 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 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 a SG reitera os pareceres de fls. 108/127 – peça 20****, ou,* ***em hipótese de deliberação pela não continuidade do mesmo, deverá se proceder a sua extinção por decisão do Pleno.***

É o relatório.

VOTOS

1. Em julgamento a prestação de contas relativa ao exercício de 2015 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 neste caso concreto, acompanho os pareceres da Assessoria Jurídica e da Secretaria Geral, no sentido da inaplicabilidade da Resolução nº 10, de 2023, na forma vigente.

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

4. A Empresa encaminhou tempestivamente suas contas relativas ao exercício de 2015 para julgamento (fls. 02/19, 27/29, 36/38 e Relatório da Administração).

5. A Auditoria destacou, inicialmente, as seguintes notas explicativas elaboradas pela SPTrans, no sentido de que "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."

6. Nesse sentido, destaque-se que em 31.12.15 o passivo a descoberto da SPTrans era de R$ 316 milhões, e os prejuízos acumulados totalizavam R$ 1,7 bilhão. Não fosse a PMSP, acionista majoritária, a continuidade da Empresa estaria comprometida.

7. Inobstante, o apontamento não enseja infringência, já que 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.

8. A propósito, sobre a situação financeira e patrimonial em que a SPTrans se encontrava, pois apresentava patrimônio líquido negativo de R$ 316,4 milhões, a Auditoria enfatizou a necessidade de elaboração de plano de ação visando à reversão da situação de passivo a descoberto da Empresa. Contudo, tendo em vista as conclusões alcançadas no RAF /SPTRANS/2021, no momento **tal apontamento resta superado**.[4]

9. Destaca-se que em atendimento às determinações legais e estatutárias, a SPTrans publicou no Diário Oficial do Estado de São Paulo – Empresarial e no Jornal Gazeta de São Paulo, em 06.04.2016, as Demonstrações Contábeis relativas ao exercício de 2015.

10. As Demonstrações Contábeis foram auditadas pela empresa Maciel Auditores S/S ME que emitiu relatório, em 04.03.2016, **com opinião favorável**, destacando que as demonstrações contábeis apresentam, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da SPTrans em 31.12.15, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, fls. 06/08.

11. O Conselho Fiscal[5] e o Conselho de Administração emitiram parecer no sentido de que as demonstrações contábeis refletiam a situação das contas da Empresa, reunindo condições para serem apreciadas e aprovadas pelos Acionistas. Neste sentido,

12. A Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas, realizada em 19.04.2016, aprovou as demonstrações contábeis relativas ao exercício social de 2015.

13. No que tange à Ordem Cronológica de Pagamentos, a auditoria informou que nos "exames, realizados por amostragem, **não revelaram irregularidades** quanto ao cumprimento do artigo 5º da L.F. nº 8.666/93."

14. Sobre a gestão patrimonial, registrou a Auditoria que as "Demonstrações Contábeis da SPTrans foram **elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e legislação societária brasileira**, considerando o pressuposto de continuidade normal dos negócios da Empresa, devendo ser interpretadas dentro do contexto em que a Empresa atua como agente do Poder Público Municipal, o qual limita a forma de condução da política de obtenção e gestão de seus recursos econômico-financeiros."

15. A Auditoria concluiu que as Demonstrações Contábeis da SPTrans relativas ao exercício de 2015 **representam adequadamente**, nos aspectos relevantes examinados, a posição financeira e patrimonial e o desempenho de suas operações, com algumas ressalvas, tratadas em processos próprios.

16. O parecer dos órgãos técnicos, fundamentado na auditoria das contas da SPTrans, concluiu que houveram algumas falhas e omissões. Todavia, **nenhuma** de

[4] TC 5786/2022 – peça 17 – fls. 9 e 39:

"Conforme será comentado no subitem 3.3, em 2021, **a empresa conseguiu reverter a situação do passivo a descoberto**.
Dessa forma, entendemos superada a seguinte proposta de determinação, consignada no eTCM 1.765/2016 (...)
"Conforme demonstrado no quadro retro, **o saldo negativo do Patrimônio Líquido, que era de R$ 8.932 milhões em 31.12.20, encerrou o exercício 2021 com valor positivo equivalente a R$ 121,9 milhões** (...)."

[5] emitiu parecer, em 14/03/16, no sentido de que "as demonstrações contábeis **refletem a situação econômico-financeira da Empresa**, em 31.12.15, reunindo condições para serem apreciadas e aprovadas pelos Acionistas".

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.

17. 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.

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

19. 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**[6] [7], 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**[8], o qual passou a viger **a partir de 09/09/2019.**

20. 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**[9] 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.

21. Ante o exposto, com amparo na manifestação da Procuradoria da

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

7 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.

(...)."

8 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.

9 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.

(...)

Fazenda Municipal, que passa a integrar esta decisão, bem como coerente 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 ao exercício de 2015, ressalvados os atos não apreciados e pendentes de julgamento, bem como as irregularidades que serão objeto de recomendação neste voto.

22. E, considerando o tempo decorrido, ficam transformadas em **RECOMENDAÇÕES**[10] as infringências e impropriedades constatadas pela Auditoria relativas

10
Infringências
1) A SPTrans prestou serviços à SMT/PMSP sem cobertura contratual e/ou orçamentária no montante de R$ 13,1 milhões, para posterior pedido de indenização, serviços que eram de conhecimento prévio da Administração, em descumprimento ao artigo 60, parágrafo único, da L.F. nº 8.666/93 (item 3.2 e subitem 4.1.1-c.1).
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. Em 31.12.15, a SPTrans apresenta passivo a descoberto de R$ 316,4 milhões (itens 3.4 e 4.4).
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-c.1 e 4.5.1).
4) As notas explicativas não possibilitam o entendimento e avaliação dos interessados nas demonstrações contábeis da Empresa quanto ao saldo de R$ 217,9 milhões, registrado a título de provisões para contingências tributárias, em descumprimento às Normas Brasileiras de Contabilidade (NBCs) nº 25 – Provisões, Passivos Contingentes e Ativos Contingentes; e nº 26 – Apresentação das Demonstrações Contábeis (subitem 4.2.2-c.3).
5) 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).
(...)
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) 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 5.9.5).
12) 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 5.9.5).
13) 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 (subitens 5.10.1-b e 5.10.2-c).
14) 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, descumprindo o artigo 29, inciso II, da L.M. nº 13.241/01 (item 5.14).

Proposta de Determinação
(...)
2) Restituir, ao caixa da SPTrans, os valores emprestados ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo (subitem 4.1.1-c.4).
(...)
5) Efetuar levantamento de todos os processos relativos aos Depósitos Recursais do FGTS, a fim de proceder aos ajustes contábeis necessários (subitem 4.1.2-a.3).
(...)
7) Regularizar a situação fiscal junto à Secretaria Municipal de Finanças da PMSP, quanto aos tributos mobiliários (subitem 4.2.2-c.4).
(...)
10) Tomar providências, em relação aos operadores que apresentam baixos índices de cumprimento de viagens, visando à disponibilização de serviços adequados aos usuários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (subitem 5.1.2).

ao exercício de 2015 ainda pendentes de regularização, exclusivamente para assegurar a eficácia do conteúdo orientador da Administração Pública, com enfoque pedagógico.

23. 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).

24. 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.

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

26. É como voto.

EDUARDO TUMA
Conselheiro Relator

11) Adotar medidas em relação aos operadores que apresentam resultados inferiores na apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), e intensificar a fiscalização, a fim de elevar o desempenho do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (subitem 5.1.3).
12) Tomar providências no sentido de que a frota de veículos do Sistema Municipal de Transporte Coletivo esteja totalmente acessível (subitem 5.4.2).
13) Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de concessão no tocante à renovação da frota (subitem 5.4.3).
14) Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de prestação de serviços no Subsistema Local no tocante à renovação da frota (subitem 5.4.4).
15) Exigir que os operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo disponibilizem vestuário padronizado para os seus trabalhadores (subitem 5.6.8).
16) Exigir o regular credenciamento dos operadores no Sistema Municipal de Transporte Coletivo (item 5.7).
17) Tomar providências, em relação aos operadores do subsistema local, visando a diminuir os índices de reprovação nas inspeções mecânicas amostrais (item 5.8) .
18) Tomar providências, em relação aos operadores do subsistema local de transporte coletivo, visando a diminuir o nível de reprovação nas inspeções de fuligem (item 5.8).
19) Tomar providências, em relação aos operadores do subsistema estrutural de transporte coletivo, visando a diminuir os elevados índices de defeitos dos veículos que operam nas vias da Cidade (item 5.8).
20) Conciliar os valores e processos relativos à conta “Adiantamento por Conta de Intervenção”, considerando nas análises as posições das áreas contábil, financeira e jurídica, a fim de verificar a necessidade de eventuais ajustes contábeis (Corporação 02 - Sistema Municipal de Transporte Coletivo) (subitem 5.10.2-a).
21) Conciliar os valores e processos relativos à conta “Recuperação/Revisão da Remuneração”, considerando nas análises as posições das áreas contábil, financeira e jurídica, a fim de verificar a necessidade de eventuais ajustes contábeis (Corporação 02 - Sistema Municipal de Transporte Coletivo) (subitem 5.10.2-b).

Assinado digitalmente por EDUARDO TUMA
Data: 07/05/2025 08:50:05 -03:00
Signature powered by e-TCM
Tribunal de Contas do Município de São Paulo

Processo: TC/001765/2016
Origem: São Paulo Transporte S/A – SPTrans
Objeto: Contas do exercício de 2015

DECLARAÇÃO DE VOTO

Acompanho o relator pela aprovação excepcional das Contas da São Paulo Transporte S/A – SPTrans, do Exercício de 2015, 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, converto em RECOMENDAÇÕES as PROPOSTAS DE DETERMINAÇÕES, identificadas no Item 7.2 do referido Relatório, 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 15:38:06 -03:00
Signature powered by e-TCM
Tribunal de Contas do Município de São Paulo

10ª SENP

ITEM 1) e-TCM nº 1.765/2016

Relator: Conselheiro Eduardo Tuma

Revisor: Conselheiro Ricardo Torres

Declaração de Voto

Acompanho o Relator pela aprovação excepcional das Contas da São Paulo Transporte S/A – SPTRANS, do Exercício de 2015, dando tratamento diferenciado às Determinações e Infringências identificadas pela Auditoria, qual seja:

Acompanho as INFRINGÊNCIAS identificadas no Item 7.1 do Relatório Anual de Fiscalização consideradas não superadas.

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

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 14:28:35 -03'00'

ROBERTO BRAGUIM
Conselheiro Corregedor

ERR/RB

10ª SESSÃO EXORDINÁRIA NÃO PRESENCIAL

Processo nº 1.765/2016

Interessado: São Paulo Transporte S/A

Objeto: Balanço referente ao exercício de 2015

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 15:46:59 -03:00
Signature powered by e-TCM
Tribunal de Contas do Município de São Paulo