



TC 72-003.068.06-09

INSPEÇÃO. SMT. Apuração da veracidade de notícia veiculada em jornal. Subsídios de ônibus. Planilha de custos em desacordo com a Lei. Necessidade de aperfeiçoamento das regras de tarifas. CONHECIDA. DETERMINAÇÕES. Votação unânime.

Relatório e voto englobado TCs 72-004.039.05-57 e 72-004.193.06-28

Legislação citada: Art. 30, V, CF. Art. 178, LOMSP. Art. 79, II, Lei 8.666/93. Art. 177, Lei Mun. 11.037/91. Art. 27, Lei nº 13.241/01.

TCs citados: 72.003.632/06-20, 72.003.633/06-93, 72.003.634/06-56, 72.003.636/06-81, 72.003.637/06-44, 72.003.638/06-07 e 72.003.639/06-70

2.747ª Sessão Ordinária

Trânsito em julgado: 12/01/2015

A C Ó R D Ã O

Vistos, relatados englobadamente com os TCs 72.004.039.05-57 e 72.004.193.06-28 e discutidos estes autos, dos quais é Relator o Conselheiro EDSON SIMÕES.

ACORDAM os Conselheiros do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, à unanimidade, de conformidade com o relatório e voto do Relator, em conhecer da inspeção realizada, para fins de registro.

ACORDAM, ademais, à unanimidade, em determinar à Secretaria Municipal de Transportes – SMT e à São Paulo Transporte S.A. – SPTrans para que, nas áreas de suas respectivas competências:

1 - adotem medidas preventivas tendentes a resguardar os interesses da Administração Pública Municipal em caso de eventual reclamação dos concessionários por inobservância das regras editalícias;

2 - no futuro Edital de Licitação de Concessão, estabeleçam regras transparentes, claras e objetivas para a fixação da tarifa, de modo a evitar as posteriores exigências dos concessionários para subsídios advindos de recursos públicos, sob o pretexto de desequilíbrio econômico-financeiro.



ACORDAM, ainda, por maioria, pelos votos dos Conselheiros EDSON SIMÕES – Relator, JOÃO ANTONIO – Revisor e DOMINGOS DISSEI, em determinar à Subsecretaria de Fiscalização e Controle desta Corte que proceda à realização de inspeção, em autos próprios, de modo a verificar a situação atual do aporte de recursos públicos ao Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo.

Vencido, neste particular, o Conselheiro MAURÍCIO FARIA, que não exarou essa determinação.

ACORDAM, também, à unanimidade, em determinar o envio de cópia do inteiro teor do relatório e voto do Relator, deste Acórdão e dos Acórdãos dos processos TCs 72.004.039.05-57 e 72.004.193.06-28 ao Vereador signatário da solicitação atual Senador Antonio Carlos Rodrigues, à Secretaria Municipal de Transportes, à São Paulo Transporte S.A. e à Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara Municipal de São Paulo.

ACORDAM, afinal, à unanimidade, em determinar, após cumpridas as formalidades legais, o arquivamento destes autos.

Participaram do julgamento os Conselheiros JOÃO ANTONIO – Revisor, MAURÍCIO FARIA e DOMINGOS DISSEI.

Presente a Procuradora Chefe da Fazenda MARIA HERMÍNIA PENTEADO PACHECO E SILVA MOCCIA.

Plenário Conselheiro Paulo Planet Buarque, 11 de junho de 2014.

ROBERTO BRAGUIM
Vice-Presidente no exercício da Presidência

EDSON SIMÕES
Relator

RELATÓRIO ENGLOBADO

Cuida-se dos processos **TCs 4.039/05-57, 4.193/06-28 e 3.068/06-09**, ora relatados de forma englobada, referentes a procedimentos fiscalizatórios para verificação dos reajustes das Tarifas do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, ocorridos em 2005 e 2006, e dos subsídios aos concessionários, concedidos pela Municipalidade no ano de 2006.



O **TC 4.039/05-57** trata de Inspeção, tendo por escopo a análise das Planilhas de Custos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, elaboradas pela São Paulo Transporte S/A, que justificaram a fixação da tarifa vigente a partir de 05/03/2005, de modo a verificar se estavam compatíveis com o valor de R\$ 2,00 (dois reais), consoante solicitação formulada pela Câmara Municipal São Paulo, mediante o Ofício ACR/OF/1602/05.

Encaminhados os autos à Subsecretaria de Fiscalização e Controle, houve manifestação preliminar da Coordenadoria V, apontando que a avaliação do novo valor da tarifa envolveria uma análise de considerável complexidade, a partir de quantidades, valores e coeficientes específicos, estipulados, determinados, estimados, calculados ou impostos pela São Paulo Transporte – SPTrans, cujos dados estatísticos e técnicos necessitavam ser explicados pela empresa, motivo pelo qual foram autorizadas diligências “in loco” junto à Origem, visando à obtenção de todos os elementos para exame do mérito deste feito.

Realizadas as diligências necessárias, a Especializada elaborou o circunstanciado Relatório de Inspeção, que também incluiu a superveniente majoração de 15% (quinze por cento), elevando a tarifa de ônibus de R\$ 2,00 (dois reais) para R\$ 2,30 (dois reais e trinta centavos), em 30/11/2006.

E, a partir da análise de cada item considerando os principais critérios adotados pela SPTrans na composição dos custos do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, bem como considerando os quesitos formulados pelo Relator, a Coordenadoria V assim concluiu:

1 – Os critérios adotados pela SPTrans para apuração dos custos do Sistema eram usuais, contudo há necessidade de reavaliação de alguns itens que menciona.

2 – De acordo com a planilha de outubro/2006, o custo por passageiro equivalia a R\$ 2,67 (dois reais e sessenta e sete centavos), enquanto a Prefeitura do Município de São Paulo estabeleceu a tarifa de ônibus de R\$ 2,30 (dois reais e trinta centavos), o que gerou uma diferença de custo por passageiro de R\$ 0,37 (trinta e sete centavos). Considerando o número de 119 (cento e dezenove) milhões de passageiros, estimou-se que a Municipalidade teria que fazer um aporte mensal da ordem de R\$ 44,2 milhões (quarenta e quatro milhões e duzentos mil reais), ou seja, de R\$ 531 (quinhentos e trinta e um) milhões por ano.

3 – Em razão de ainda constarem pendências de ambas as partes (Poder Público e Operadores do Sistema) para a efetivação das condições licitadas, “a remuneração praticada, até o presente momento, nunca refletiu as condições operacionais constantes do processo de licitação. Portanto, o que foi licitado não está sendo executado contratualmente”, além do fato de a planilha de custos não corresponder “aos parâmetros constantes da Lei Municipal nº 13.241/2001” e conter itens não aferidos pela SPTrans quanto à sua exatidão. Assim,



a planilha tarifária podia não estar refletindo a realidade dos custos efetivamente incorridos pelos operadores.

4 – Ainda que parte dos fatores que constituíam os custos do sistema fossem compostos com base em estimativas, a SPTrans não elaborou, a *posteriori*, controle dos efetivos custos incorridos em comparação aos estimados.

5 – Os índices utilizados para calcular o custo do sistema, à época, tinham respaldo em relatórios de auditorias elaborados por entidades especializadas (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FINEP e Fundação Getúlio Vargas – FGV), sendo modificados a partir de constatações levantadas pela SPTrans, com base em dados obtidos da operação efetiva.

E, ao final, a Auditoria complementou sua análise com a seguinte observação: caso as contratações não tivessem se desviado das previsões do edital, “não haveria necessidade da SPTrans utilizar tantos cálculos técnicos para demonstrar sua planilha tarifária, bastando para tal considerar os gastos envolvidos na remuneração contratual aos operadores, já que os custos seriam aqueles adotados com base nos parâmetros do Edital, atualizados conforme cláusula de reajuste contratual”.

Uma vez encaminhadas cópias do relatório técnico ao Vereador solicitante, os autos retornaram para a Especializada a fim de manifestar-se sobre os documentos acrescidos aos autos do TC 4.193/06-28, no qual foi efetuada a avaliação dos aspectos legais do aumento e análise técnica da Planilha de 2006, visando atender à solicitação da Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara Municipal de São Paulo, visto que, em razão da similaridade do assunto objeto daquele processo com o presente, a análise foi concentrada neste.

Desta feita, a Auditoria manifestou-se a respeito das Notas Taquigráficas relativas à 20ª Reunião da suprarreferida Comissão da Câmara de Vereadores, apontando não existirem elementos capazes de alterar as conclusões apresentadas anteriormente, as quais restaram ratificadas.

Encaminhados os autos para a Assessoria Jurídica de Controle Externo, o parecer exarado foi no sentido do acolhimento da Inspeção, nada tendo a acrescer aos relatórios apresentados, diante de as questões tratadas serem estritamente técnicas, entendimento esse endossado pelos Assessores Subchefe e Chefe da Área Jurídica.

Por seu turno, a Procuradoria da Fazenda Municipal, considerando que a análise prescinde de análise axiológica ou de mérito em razão de sua natureza documental, opinou pelo conhecimento para registro da Inspeção realizada.

A Secretaria Geral, ao analisar os aspectos dos relatórios técnicos da Especializada, apurou que a SPTrans acaba não tendo ciência do custo



real do valor tarifário, por isso a ponderação de que, ainda que tecnicamente aceitável a planilha de tarifa, a eficiência do contrato está comprometida, pois as partes não estão executando contratualmente o que fora licitado.

Ao final, opinou pelo acolhimento da Inspeção da planilha tarifária em debate, sem prejuízo das determinações cabíveis para regularizar as execuções contratuais.

O **TC 4.139/06-28** versa sobre Inspeção instaurada visando verificar se as tarifas para o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, vigentes a partir de 18/11/2006, estavam de acordo com as disposições legais pertinentes à matéria, em conformidade com o solicitado pela Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara Municipal de São Paulo, por meio do Ofício 46 GV – CPTTAE nº 048/2006.

Em manifestação preliminar, a Subsecretaria de Fiscalização e Controle esclareceu que a análise geral de aspectos envolvendo a planilha tarifária e o aumento verificado a partir de 25/11/2006 foi realizada no TC 4.039/05-57, cujo relatório contemplou o exame de custos contidos na elaboração da respectiva planilha, bem como de outros aspectos que impactaram de alguma forma no valor da tarifa, o que demonstra, ainda, sua evolução desde 24/01/98.

Assim, ao reportar-se àquele relatório, atendendo ao que foi determinado neste feito, concluiu a Especializada:

“Entendemos que os critérios adotados pela SPTrans na planilha tarifária de nov/2006, conforme analisados no TC 72.004.039.05-57, devem ser constantemente atualizados, no sentido de que os custos operacionais apurados se aproximem o quanto possível dos custos reais, haja vista a magnitude do Sistema de Transporte Coletivo Municipal.

Nesse sentido, conforme TC 72.004.039.05-57 (item 4.1, fls. 328 a 330), foi sugerida a análise quanto à revisão dos critérios utilizados para o cálculo dos seguintes itens: índices de consumo de gás, lubrificantes, rodagem, remuneração do capital de veículos, pessoal, consumo de peças e acessórios, taxa de administração, PIS/COFINS.

Ressaltamos que a quantidade de integrações verificadas entre os ônibus do Sistema Municipal ou entre os modais com o sistema do Estado, é fruto de uma política adotada pelo Município em conjunto com aquele Ente, através do qual viabiliza uma melhor programação e uma viagem mais econômica aos seus usuários.

No que diz respeito à periodicidade mínima para o reajuste da tarifa, entendemos que não houve irregularidade, uma vez que obedeceu à legislação pertinente.



Quanto ao atendimento ao parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, que diz respeito ao encaminhamento das planilhas de custos e outros elementos esclarecedores à Câmara Municipal, em nossa opinião não houve irregularidade por parte do Executivo Municipal, seja pela divulgação ou pelo cumprimento do prazo. Da mesma forma, entendemos que houve a divulgação pela mídia do aumento da tarifa.

Contudo, é preciso ressaltar que os aspectos que envolvem a planilha tarifária são complexos e de difícil entendimento para o cidadão comum. Em nossa opinião é recomendável, quando da elevação das tarifas, que o Executivo Municipal promova reuniões com audiências públicas, contando com representantes do povo, em que possam ser melhor debatidos os motivos ensejadores dos aumentos de preços.

Por outro lado, no que se refere ao atendimento do estabelecido no caput do artigo 178, relativo à prestação de serviços adequados e tarifa acessível aos usuários, entendemos que tais requisitos não vêm sendo cumpridos de uma maneira satisfatória pelas últimas Administrações, sendo que a atual, embora tenha herdado problemas acumulados, tem o dever de buscar soluções que visem ao atendimento da determinação expressa na L.O.M.

Por oportuno, consideramos pertinente que o artigo 27 e parágrafos da Lei nº 13.241 de 12/12/2001 mereceriam estudos por parte do Poder Legislativo Municipal no que diz respeito a sua adequação às condições efetivas atuais.

Por fim, deve-se enfatizar que uma tarifa módica ao usuário do Sistema de Transporte Coletivo Municipal passa necessariamente pela busca de uma melhor eficiência do Sistema (racionalização de linhas, diminuição da quilometragem percorrida, da melhor integração com os modais do Estado, etc.), qualidade do sistema e a consequente redução dos custos, o que em conjunto pode proporcionar um aumento da quantidade de passageiros pagantes (medida importante para um melhor equilíbrio entre receitas e custos)".

Tendo em vista a vinda aos autos das Notas Taquigráficas relativas à 20ª (vigésima) Reunião da Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica e à 10ª (décima) Audiência Pública Temática da Comissão de Finanças e Orçamento, ambas da Câmara Municipal de São Paulo, novamente a Auditoria manifestou-se, destacando haver outros pontos abordados nas citadas notas, não correlatos ao objeto do presente nem ao do TC 4.039/05-57, reportando-se, assim, à análise da Função Transportes no exercício de 2006, tratada no TC 674/07-45. Ao final, esclareceu não existirem elementos que pudessem alterar as conclusões retroexpostas, que foram ratificadas.

A Assessoria Jurídica de Controle Externo, considerando que a avaliação procedida pela Auditoria observou a legislação específica e que as questões levantadas eram estritamente técnicas, nada havendo a acrescentar,



opinou pelo acolhimento da Inspeção realizada, sem embargo das determinações julgadas pertinentes.

A Procuradoria da Fazenda Municipal, entendendo prescindir de análise axiológica ou de mérito em razão da natureza documental do procedimento de Inspeção, propugnou pelo seu conhecimento e registro.

Ao manifestar-se, a Secretaria Geral anexou cópia do parecer por ela exarado nos autos do TC 4.039/05-57, versando sobre matéria correlata a neste tratada, e sugeriu seu julgamento conjunto com o presente e acompanhou o entendimento da Área Jurídica, posicionando-se pelo acolhimento da Inspeção realizada, sem prejuízo das providências entendidas cabíveis.

E o TC 3.068/06-09 cuida de Inspeção, tendo por escopo apurar a veracidade dos fatos noticiados no jornal “Diário de São Paulo”, de 09.03.2006, no sentido de que os subsídios de ônibus teriam que crescer até R\$ 600 (seiscentos) milhões para atender às reivindicações dos consórcios que operam na Cidade de São Paulo, conforme estimativa declarada do Sr. Frederico Bussinger, então Secretário Municipal de Transportes.

A Subsecretaria de Fiscalização e Controle elaborou circunstanciado relatório, partindo do fato de terem sido desvirtuados os contratos de concessão, mediante inclusão de cláusulas denominadas “Disposições Transitórias”, que alteraram significativamente as regras previstas no Edital, com mudança do critério de remuneração e de transferência de responsabilidade de investimentos para o Poder Público, de forma que assim concluiu:

“4.1 - Reivindicações dos Concessionários

Os impasses que se verificam entre o Poder Público e os concessionários dos serviços de transporte coletivo de passageiros são reflexos negativos do encaminhamento de um processo de licitação cujas condições operacionais não existiam à época (anos de 2002 e 2003) e que atualmente continuam pendentes de implantação.

O processo contratual entre as partes apresenta graves distorções, principalmente pelo fato de que no momento de assinatura dos contratos de concessão foram introduzidas cláusulas denominadas de ‘Disposições Transitórias’ que alteraram significativamente as regras previstas no Edital da licitação, de forma a torná-los ilegais.

Há reconhecimento de ambas as partes, no Termo de Compromisso (para o qual entendemos que não há respaldo legal), de diversos aspectos pendentes de regularização para o que o contrato seja efetivamente executado como encaminhado no processo licitatório.

Nesse difícil contexto, onde ambas as partes não efetivaram de forma completa seu papel (os concessionários não realizaram os



investimentos previstos, descaracterizando a concessão), a partir de março de 2005 a remuneração passou a ser por passageiro registrado, baseado no custo referencial e demanda de março de 2005, com introdução de fator redutor da remuneração baseado na variação do índice de integração.

A partir do segundo semestre de 2005, foram realizadas diversas tratativas entre a Secretaria Municipal de Transportes e os concessionários no sentido de se formalizar um termo aditivo que viesse a regularizar a situação de reajuste dos contratos, já que várias reivindicações estavam sendo propostas pelos últimos.

Não sendo aceitas pelas concessionárias as condições para o Termo de Aditamento, estas entraram com Requerimento Administrativo, em fevereiro de 2006, visando à outorga de reajuste da tarifa de remuneração e o efetivo cumprimento de seu contrato de concessão, alegando quebra dos termos do contrato de concessão, principalmente no que diz respeito ao direito de reajuste, por utilizar o valor de março de 2005 como base do reajuste a ser concedido a partir de março de 2006, sendo necessário retroceder a base de índices de fevereiro de 2003.

Além disto, pleitearam a não aplicação de descontos por fatores de integração, uma vez que os mesmos não estão previstos no contrato de concessão.

Em nosso entendimento, para análise dos pleitos dos concessionários relativos aos reajustes das remunerações, deve ser considerado que os serviços nunca foram prestados nas condições operacionais licitadas, portanto não seria aplicável reajustar-se simplesmente o valor ofertado à época com os índices previstos contratualmente.

Não sendo solucionado o impasse, as concessionárias, em março de 2006, requereram Rescisão Amigável, com base no art. 79, inciso II da Lei Federal nº 8.666/93, alegando prejuízos financeiros.

A PMSP informou aos concessionários não haver interesse da Administração no distrato, observando que se trata de serviço público essencial, não podendo sofrer solução de continuidade, nos termos do art. 30, inciso V da Constituição Federal e art. 177 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, informando ainda da decisão liminar em processo judicial, através da qual determinou-se que as concessionárias do serviço de transporte coletivo público do Município de São Paulo abstenham-se de interromper o mencionado serviço, enquanto em vigor os contratos de concessão, fixando multa diária para o eventual descumprimento.

É de enfatizar que a SMT, em conjunto com a SPTrans, vêm trabalhando no sentido de buscar formas de corrigir a execução contratual para algo próximo ao previsto em edital, como, por exemplo, realizando reuniões com os concessionários no que diz respeito à reorganização da rede de transporte.



Contudo, há ainda um distanciamento muito grande, por exemplo, no que diz respeito à forma de remuneração praticada e aos investimentos em bens reversíveis por parte dos concessionários.

Portanto, vislumbra-se a possibilidade de demandas judiciais patrocinadas pelos concessionários, questionando os valores de remuneração. Situação parecida já aconteceu no sistema anterior às concessões (prestação de serviços), sob a égide da Lei Municipal nº 11.037, de 25.07.1991, quando também alguns aditivos não foram assinados pelos operadores.

4.2 - Quanto aos Subsídios ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos

Procede a informação veiculada no jornal 'Diário de São Paulo', de 09.03.2006, ou seja, a verba orçamentária da PMSP para subsídio ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos teria que crescer até R\$ 600 milhões para atender as reivindicações dos consórcios que operam na cidade, conforme estimativas realizadas pela Diretoria Adjunta de Tecnologia e Receita da SPTrans, utilizando-se dados de abril de 2006.

Em relação ao exercício de 2006, importante consignar que conforme Relatório Técnico DTR de 16.10.2006 da SPTrans, tudo indica que a opção tomada pela Administração Pública para fazer frente às necessidades de recursos do Sistema foi a de zerar a taxa de gerenciamento - que seria de até 3,5% das receitas para a cobertura dos serviços de gerenciamento e fiscalização realizados pela SPTrans, e transferir as despesas de operação e manutenção de terminais a serem custeadas com recursos exclusivamente do contrato firmado entre a própria SPTrans e a SMT para execução dos serviços prestados por aquela.

Portanto, para os últimos meses de 2006, há a expectativa de que a SPTrans venha solicitar suplementação de recursos, através do contrato pelo qual presta serviços a SMT, para fazer frente às suas necessidades de caixa e poder equilibrar suas receitas às suas despesas.

É prática histórica a prestação de serviços por parte da SPTrans sem lastro contratual, sendo que em exercícios posteriores é solicitada a recomposição desses valores à SMT, que o acaba fazendo por meio de DEA (Despesas de Exercícios Anteriores), prática contrária aos bons princípios de planejamento e execução orçamentária, além de ilegal".

A Assessoria Jurídica de Controle Externo apontou que, do ponto de vista legal, a relação jurídica entre o Poder Público Municipal e o concessionário tem como princípio norteador a equação econômico-financeira, visando ao equilíbrio entre a qualidade e continuidade dos serviços oferecidos à população e a lucratividade da execução dos serviços; entretanto, não se pode admitir que essa equação fosse adotada como regra a ser aplicada como premissa para o estabelecimento da tarifa.



O equilíbrio econômico financeiro só pode ser revisto em situações extraordinárias e mediante fatos supervenientes, comprovados de que não eram previsíveis, na medida em que as tarifas praticadas à época da contratação foram propostas em face do sistema adotado e há presunção legal de que aceitaram o sistema e efetuaram a proposta adequada para a execução da licitação, inclusive com a renovação da frota, que não está sendo cumprida nos moldes contratuais, o que descaracteriza a formatação inicial.

A Área Jurídica finalizou sua manifestação ao observar que não havia o que acrescentar ao relatório completo e bem detalhado da Auditoria, porque envolviam questões estritamente técnicas e porque as constatações fáticas envolvidas não mereciam reparo.

A Procuradoria da Fazenda Municipal ressaltou não ser nova a questão relativa ao adequado equacionamento dos subsídios às empresas concessionárias do serviço de transporte, especialmente porque houve um período de transição para a implantação do sistema que resultaram em algumas inconsistências, provocando o empenho da Secretaria Municipal de Transportes e da São Paulo Transporte S/A a buscarem formas de aprimorar a execução contratual, propondo por isso nova oitiva da Origem.

A Secretaria Geral, entendendo que a inspeção demonstrou ser verdadeira a notícia veiculada em periódico desta Capital, a respeito dos subsídios ainda necessários ao atendimento do serviço de transporte coletivo, e em respeito aos esforços que a Administração Municipal vem desenvolvendo para aproximar a execução contratual do razoável, propôs o conhecimento e acolhimento do presente procedimento de fiscalização.

Manifestando-se de forma conclusiva, o Órgão Fazendário, acompanhando o pronunciamento da Secretaria Geral, requereu o registro da Inspeção realizada.

É o Relatório.

VOTO ENGLOBADO

Tendo em vista as conclusões alcançadas pela Subsecretaria de Fiscalização e Controle e nos pareceres da Assessoria Jurídica de Controle Externo e da Secretaria Geral, cujos fundamentos adoto como razões de decidir, conheço das Inspeções realizadas nos **TC's 4.039/05-57, 4.193/06-28 e 3.068/06-09**, para fins de registro, pois atingiram os respectivos objetivos ao analisar os seguintes aspectos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo:

- 1.- a fixação do valor das tarifas vigentes em 05/03/2005;



2.- a entrada em vigor das tarifas definidas para 18/11/2006 e sua conformidade com dispositivos legais pertinentes; e

3.- o aumento do valor dos subsídios concedidos pela Municipalidade, no exercício de 2006.

A fixação do valor das tarifas e os recursos destinados pela Municipalidade de São Paulo aos concessionários, a título de subsídio, são questões relacionadas à execução contratual, pois, de acordo com a Auditoria, “a remuneração praticada (...) nunca refletiu as condições operacionais constantes do processo de licitação. Portanto, o que foi licitado não está sendo executado contratualmente”, acrescido o fato de a planilha de custos não corresponder “aos parâmetros constantes da Lei Municipal nº 13.241/2001”.

O acompanhamento da execução dos Contratos de Concessão é objeto dos TCs 3.632/06-20, 3.633/06-93, 3.634/06-56, 3.636/06-81, 3.637/06-44, 3.638/06-07 e 3.639/06-70, nos quais o “desvirtuamento da forma de remuneração licitada” é um dos pontos abordados e reconhecidos pela Origem ao afirmar que “os contratos de concessão e de permissão assinados em janeiro de 2003, diferiram, no seu conteúdo, em muitos aspectos do modelo preconizado pelos editais das Concorrências nº 012/02 e 013/02, e, mesmo, das minutas de contrato a eles anexas”.

Ainda que se trate de serviços que não podem sofrer solução de continuidade, impõe-se à Municipalidade de São Paulo o cumprimento da legislação de regência e do estabelecido no Edital e no respectivo contrato, tanto no que se refere à remuneração quanto aos investimentos que devem ser efetuados pelos Concessionários.

Concomitantemente à constatação da veracidade da notícia sobre o subsídio, a Especializada ressaltou “os esforços que a Secretaria Municipal de Transportes e a São Paulo Transporte S.A – SPTrans vêm desenvolvendo para aproximar a execução contratual do razoável”, o que não atenua os riscos a que a Municipalidade está exposta em decorrência das alterações e negociações realizadas ao longo dos contratos de concessão, distanciando-se do modelo traçado no edital, este por sua vez fundamentado nas diretrizes da Lei Municipal nº 13.241/2001.

Dessa forma, faço determinação à Secretaria Municipal de Transportes e à São Paulo Transporte para que, nas áreas de suas respectivas competências:

1 – desde logo, adotem medidas preventivas tendentes a resguardar os interesses da Administração Pública Municipal em caso de eventual reclamação dos Concessionários por inobservância das regras editalícias;

2 – no futuro Edital de Licitação de Concessão, estabeleçam regras transparentes, claras e objetivas para a fixação da tarifa, de



modo a evitar as posteriores exigências dos concessionários para subsídios advindos de recursos públicos, sob o pretexto de desequilíbrio econômico-financeiro.

Outrossim, determino à Subsecretaria de Fiscalização e Controle que proceda à realização de Inspeção, em autos próprios, de modo a verificar a situação atual do aporte de recursos públicos ao Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros no município de São Paulo.

Encaminhem-se cópias reprográficas do inteiro teor do presente voto e relatório e da decisão a ser alcançada pelo Plenário, para:

- o Vereador signatário da solicitação objeto do TC 4.039/05-57, o atual Senador Antonio Carlos Rodrigues;.

- a Secretaria Municipal de Transportes;

- a São Paulo Transporte S.A – SPTrans; e

- a Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara Municipal de São Paulo.

Após, cumpridas as formalidades legais, arquivem-se os autos.