ACO-UTR-386/2026

Processo	-	TC/005332/2020 (Apensados: TC/016769/2019, TC/003797/2020, TC/003798/2020 e TC/003800/2020)
Interessadas	-	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte e São Paulo Transporte S.A. – SPTrans
Objeto	-	Balanço referente ao exercício 2019

19ª Sessão Extraordinária Não Presencial em Ambiente Virtual

BALANÇO. 2019. SMT. SPTRANS. PRESTAÇÃO DE CONTAS. REAL SITUAÇÃO FINANCEIRA E PATRIMONIAL. RECUPERAÇÃO DOS VALORES DOS ATIVOS. NOTAS EXPLICATIVAS. CONTINGÊNCIAS TRABALHISTAS. RECEITAS E DESPESAS CORRELATAS. CERTIDÃO DE DÉBITOS. COBERTURA CONTRATUAL. VALORES ARRECADADOS COM MULTAS E DESCONTOS. 1. As Demonstrações Contábeis devem representar adequadamente a real situação financeira e patrimonial da empresa, bem como as mutações ocorridas no exercício. Art. 176, L 6.404/1976. 2. A empresa deve fazer a avaliação sobre a recuperação dos valores dos ativos registrados no grupo Investimentos. Item 1, Res. CFC - NBC TG 01 (R4). 3. A empresa deve fazer a avaliação periódica da recuperação dos valores registrados no imobilizado - bens não localizados. Art. 183, § 3º, I e II, L 6.404/1976. Itens 30 e 63 da Res. CFC - NBC TG 27 (R4). 4. A empresa deve fazer a avaliação periódica sobre a recuperação dos valores registrados no intangível. Art. 183, § 3º, I e II, L 6.404/1976. Item 111, Res. CFC - NBC TG 04 (R4). 5. As notas explicativas devem oferecer descrições narrativas ou segregações e aberturas de itens divulgados e informação acerca de itens que não se enquadram nos critérios de reconhecimento nas demonstrações contábeis. Art. 176, § 5º, I, II e III, L 6.404/1976. Res. CFC - NBC TG 26 (R5). 6. A mudança de critério estabelecida na Norma e Procedimentos AD.JU.02 quanto às Contingências Trabalhistas, que passou a abranger apenas os processos após a publicação da sentença de liquidação, deve obedecer à Norma Brasileira de Contabilidade. Art. 176, § 5º, I, II e III, L 6.404/1976. Res. CFC - NBC TG 25 (R2). 7. O resultado da Empresa deve ser apurado de acordo com o regime de competência, observada a simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas. Art. 177, L 6.404/1976. Itens 27 e 28, Res. CFC - NBC TG 26 (R5). 8. A empresa deve manter sua regularidade perante a Fazenda Nacional, para fins de obtenção da Certidão de Débitos Relativos a Créditos Tributários Federais e à Dívida Ativa. 9. Os serviços prestados, relacionados à administração e operação dos terminais de ônibus urbanos e operação de bilheterias, devem ter cobertura contratual. Art. 60, p.u., L 8.666/1993. 10. Os valores arrecadados, com multas e descontos contratuais aplicados aos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, devem ser devidamente utilizados. Art. 2º, DM 42.184/2002. 11. Os procedimentos adotados pela empresa devem demonstrar a real situação financeira do Sistema. Art. 36, DM 58.200/2018. 12. A Comissão de Acompanhamento da Conta Sistema deve apreciar os demonstrativos e relatórios da conta referida. Art. 36, § 2º, III, DM 58.200/2018. 13. A análise do conjunto probatório, as manifestações técnicas e dos elementos gerenciais demonstram disposição institucional para o saneamento das falhas, com avanços documentais e operacionais, ainda que incompletos, e melhora nos resultados econômicos do exercício. APROVADO excepcionalmente. DETERMINAÇÃO. 1. Tome medidas para mitigar as causas dos alertas do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) que reportam anormalidades, sejam eles originados pelos motoristas ou automaticamente através da parametrização do SIM, tendo em vista sua interferência na qualidade da prestação dos serviços, sobretudo no cumprimento de viagens. Votação unânime.

A C Ó R D Ã O

Vistos e relatados estes autos, que tratam do exame das Contas da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte e São Paulo Transporte S.A. – SPTrans, relativas ao exercício financeiro 2019, dos quais é Relator o Conselheiro DOMINGOS DISSEI.

ACORDAM os Conselheiros do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, à unanimidade, de conformidade com o relatório e voto do Relator, considerando a suficiência global das demonstrações, dos avanços verificados no RAF/SPTrans 2019, bem como, guardando a coerência com os últimos julgamentos, em aprovar excepcionalmente as Contas da São Paulo Transporte S.A. – SPTrans, relativas ao exercício 2019, ressalvados os atos não apreciados e pendentes de julgamento.

ACORDAM, ainda, à unanimidade, em acolher as infringências e impropriedades constatadas pela Auditoria, com exceção dos subitens 7.1.b e 7.1.k constantes do item 7 do relatório, consideradas prejudicadas, bem como a infringência 7.1.a, uma vez que foi apreciada nos autos do processo TC/004410/2020.

ACORDAM, à unanimidade, em considerar superada a proposta de determinação 7.2-a, e em transformar em determinação a proposta 7.2-b constante do item 7 do RAF conforme manifestação da Secretaria de Controle Externo, como segue:

> 7.2.b. Tomar medidas para mitigar as causas dos alertas do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) que reportam anormalidades, sejam eles originados pelos motoristas ou automaticamente através da parametrização do SIM, tendo em vista sua interferência na qualidade da prestação dos serviços, sobretudo no cumprimento de viagens (subitem 4.9).

ACORDAM, à unanimidade, em não reiterar as determinações de exercícios anteriores, ainda pendentes de regularização, tendo em vista que o assunto está sendo tratado nos autos do processo TC/002084/2023 (Contas do exercício 2022).

ACORDAM, à unanimidade, em determinar o envio de cópia do relatório e voto do Relator e deste Acordão ao Prefeito Municipal, ao Diretor-Presidente da São Paulo Transporte S.A., atual e à época, ao Secretário Municipal de Mobilidade e Transporte, 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, 25 de junho de 2026.

RICARDO TORRES – Vice-Presidente no exercício da Presidência
DOMINGOS DISSEI – Relator
ROBERTO BRAGUIM – Revisor
JOÃO ANTONIO – Conselheiro
EDUARDO TUMA – Conselheiro

/lsr

Assinado digitalmente por RICARDO EZEQUIEL TORRES Data: 17/07/2026 16:29:04 -03:00
Assinado digitalmente por ROBERTO TANZI BRAGUIM Data: 20/07/2026 09:56:16 -03:00
Assinado digitalmente por JOAO ANTONIO DA SILVA FILHO Data: 20/07/2026 16:17:55 -03:00
Assinado digitalmente por EDUARDO TUMA Data: 22/07/2026 09:25:48 -03:00
Assinado digitalmente por DOMINGOS ODONE DISSEI Data: 03/08/2026 13:43:54 -03:00
Signature powered by e-TCM Tribunal de Contas do Município de São Paulo

TC 005.332/2020

Egrégio Plenário,

RELATÓRIO

1. INTRODUÇÃO

A São Paulo Transporte S.A. é uma sociedade anônima de economia mista, tendo como acionista majoritária a Prefeitura do Município de São Paulo e está subordinada à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. Sua finalidade institucional consiste na realização de estudos, no planejamento, na gestão, na fiscalização e na exploração dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, conforme estabelecido pela Lei Municipal nº 13.241/2001.

A Auditoria do Tribunal de Contas do Município de São Paulo desenvolveu o Relatório Anual de Fiscalização abrangendo avaliações de natureza contábil, financeira, orçamentária, patrimonial e operacional da SPTrans, consolidando os resultados das diversas auditorias realizadas ao longo do exercício de 2019.

2. PRESTAÇÃO DE CONTAS

A SPTrans encaminhou ao Tribunal de Contas suas contas referentes ao exercício de 2019, incluindo demonstrações contábeis, notas explicativas, relatório da administração, relatório dos auditores independentes, parecer do Conselho Fiscal e do Conselho de Administração. As demonstrações foram aprovadas em Assembleia Geral Ordinária realizada em 30/04/2020, com registro posterior na JUCESP em razão do COVID.

2.1 – Publicação das Demonstrações Contábeis

As demonstrações contábeis de 2019 foram publicadas em 17/04/2020, no Diário Oficial do Estado de São Paulo – Empresarial e no Jornal Gazeta de São Paulo, atendendo às exigências legais e estatutárias.

2.2 – Relatório dos Auditores Independentes

A empresa de auditoria **Auge Contadores** emitiu parecer em 23/03/2020, concluindo que as demonstrações contábeis representam adequadamente a posição patrimonial e financeira da SPTrans.

Os auditores destacaram, porém, **"incerteza significativa relacionada à continuidade operacional"**, devido ao histórico de prejuízos acumulados desde 1990. Apesar disso, afirmaram que o relatório **não contém ressalvas**.

2.3 – Parecer do Conselho Fiscal

Emitido em 23/03/2020, o parecer confirmou **por unanimidade e sem reservas** que as demonstrações contábeis refletem fielmente a situação econômico-financeira da SPTrans em 31/12/2019.

2.4 – Parecer do Conselho de Administração

Em 24/03/2020, o Conselho de Administração manifestou-se pelo encaminhamento das demonstrações à Assembleia Geral dos Acionistas.

O TCM ressalta que **não houve cobrança**, por parte do Conselho, de um Plano de Ação da Diretoria Executiva para reverter o passivo a descoberto — pendência já apontada desde o RAF de 2015 e reiterada neste relatório.

2.5 – Comitê de Auditoria Estatutário

Persistem descumprimentos da **Lei Federal nº 13.303/2016 (Lei das Estatais)**, segundo avaliação da Auditoria, pois **não houve comprovação de:**

- Publicação da Carta Anual sobre Políticas Públicas e Governança Corporativa;
- Realização do mapeamento de riscos;
- Atendimento integral aos requisitos de governança.

A SPTrans implementou o Código de Conduta e o Canal de Denúncias, mas não comprovou as demais exigências. Ficando registradas **infringências ao art. 8º, incisos I, III e VIII**, da Lei 13.303/16.

2.6 – Assembleia Geral dos Acionistas

A AGO ocorreu em 30/04/2020, aprovando as demonstrações contábeis. O registro na Jucesp foi concluído posteriormente, devido às restrições de funcionamento das Juntas Comerciais durante a pandemia.

3. DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

As Demonstrações Contábeis de 2019 apresentam a situação patrimonial, financeira e econômica da SPTrans, bem como os principais saldos e movimentações observados no exercício.

Em 31.12.19, o balanço da SPTrans apresentou saldo de R$ 374,5 milhões, do qual R$ 67,2 milhões (19,9%) refere-se às contas vinculadas ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo, gerenciadas pela SPTrans e registradas nas contas do ativo (11.13 – Bancos Valores Gerenciados e 11.25 – Contas a Receber Valores Gerenciados) e do passivo (21.53 – Valores Gerenciados e 21.54 – Retenções), sem produzir efeito nos resultados auferidos e no seu patrimônio conforme destacado na Nota Explicativa nº 4, elaborada pela Administração da SPTrans.

3.1 – Balanço Patrimonial – Ativo

O Ativo registra os bens e direitos da SPTrans. Entre seus principais componentes estão:

3.1.1 – Caixa e Equivalentes de Caixa

O saldo de Caixa e Equivalentes de Caixa totalizou **R$ 120,7 milhões**, sendo **R$ 53,4 milhões** de recursos próprios e **R$ 67,2 milhões** de valores gerenciados. Foram identificadas **diferenças recorrentes entre saldos bancários e contábeis**, apontadas desde 2013.

3.1.2 – Contas a Receber

Inclui valores por serviços prestados, repasses e Termo de Amortização de Dívida Fiscal - TADF, como:

- **Serviços prestados a terceiros:** R$ 4,99 milhões.
- **Valores a receber – TADF:** R$ 327,4 mil.
- Persistem **indefinições sobre R$ 43,2 milhões** ligados a serviços prestados à Prefeitura -Secretaria Municipal de Transportes em anos anteriores.

3.1.3 – Outros Créditos

Totalizam **R$ 51,4 milhões**, que inclui as contas:

- Créditos de funcionários, adiantamentos, plano de saúde, R$ 4,32 milhões;
- Parcelamentos tributários (PASEP/COFINS e INSS), somando R$ 41,1 milhões;
- Devedores Diversos: Reembolsos e taxas vinculadas ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica;

Não foram identificadas distorções relevantes, mas há apontamentos reiterados em anos anteriores.

3.1.4 – Realizável a Longo Prazo

Composição:

- Termo de Amortização de Dívida Fiscal -TADF: R$ 1,4 milhão;
- Móveis em poder da PMSP (com provisão integral);
- Depósitos judiciais: R$ 14,9 milhões;

Essas contas apresentam pendências antigas e falta de atualização apropriada.

i. – Investimentos

- O saldo em **31/12/2019** do grupo Investimentos era de **R$ 57,84**, mil representando uma redução em relação ao ano anterior (R$ 64,30 mil). A diminuição decorre da **venda de 15.342 ações da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô**, no montante de **R$ 6,45 mil**, conforme registrado no **Lote Contábil nº AT 1902001**

- Esse grupo **não sofre alterações significativas há vários anos**. Foi realizado teste **de impairment** conforme recomendação deste Tribunal para verificar se os valores estavam superavaliados em comparação ao valor recuperável. Entretanto, **não foi apresentada evidência** de que a SPTrans tenha executado a avaliação de recuperabilidade em 2019, em desacordo com a **Norma Brasileira de Contabilidade NBC TG 01 (R4)**, que exige que ativos não estejam registrados por valores superiores ao que podem recuperar. Essa falha foi registrada como **Infringência nº 7.1-d**.

ii. Imobilizado e Intangível

Imobilizado

- Em 2019 a SPTrans, realizou levantamento físico dos bens, identificando **28.252 itens**, mas **4.350 bens não foram localizados**, situação que revela fragilidade significativa dos controles internos.

- A administração declarou, com base em pesquisa de mercado da Gerência de Preços e Custos, que **não existem bens contabilizados acima do valor recuperável**, concluindo que não havia necessidade de ajustes por superavaliação. Ainda assim, a ausência de localização de milhares de bens exige avaliação quanto à **obsolescência, perda física ou deterioração**.

- A Auditoria ressalta que o **teste de recuperabilidade (impairment)** não foi executado adequadamente, uma vez que a **Lei 6.404/76, art. 183, §3º**, e a **NBC TG 27 (R4)** exigem revisão periódica dos valores registrados. Essa inadequação é registrada como **Infringência nº 7.1-e**.

Intangível

- Grupo Intangível reúne **software, programas de computador e licenças** e amortizados em um período de **cinco anos**, conforme informado nas notas explicativas. Teve o saldo registrado para o em 2019 em **R$ 865,27 mil**.

- A Auditoria não encontrou evidências de que a SPTrans tenha realizado o **teste de recuperabilidade (impairment)** do intangível — procedimento obrigatório sempre que houver indicação de perda no valor recuperável, conforme estabelecido na **Lei 6.404/76** e na **NBC TG 04 (R4)**, item 111. Em razão dessa omissão, o relatório registra a **Infringência nº 7.1-f**

3.2 – Balanço Patrimonial – Passivo

O Passivo reflete obrigações, contingências e o Patrimônio Líquido.

Composição do Passivo da SPTrans **Em R$**

Passivo Circulante		
Grupo	**Descrição**	**Valor**
21.1	Empréstimo e Financiamento	884.315,29
21.2	Fornecedores	13.184.365,16
21.3	Obrigações Trabalhistas	19.118.086,73
21.4	Obrigações Tributárias	1.176.519,05
21.5	Arrecadação por Conta de Terceiros	68.230.835,43
21.6	Outras Obrigações	4.239.242,27
21.9	Provisões para Contingência da Legislação Social	24.023.847,35
Subtotal		**130.857.211,28**
Passivo Não Circulante		
22.1	Empréstimo e Financiamento	6.956.397,94
22.3	Obrigações Trabalhistas	123.002.011,89
22.7	Valores a Pagar - TADF	4.072.701,88
22.8	Créditos de Acionistas	35.709.773,40
22.9	Provisões para Passivo Contingente	98.166.199,71
Subtotal		**267.907.084,82**
Passivo a Descoberto (Patrimônio Líquido)		**(24.229.009,25)**
Total		**374.535.286,85**

Fonte: Balancete Analítico da SPTrans de 31.12.19.

Relativamente ao quadro acima a auditoria analisou 8 das 12 contas constantes do Passivo Circulante e Não Circulante, não tendo sido encontradas distorções relevantes, concluindo-se pela adequação dos saldos apresentados, com exceção dos itens.

3.2.1. Obrigações Trabalhistas

A conta **21.31.02 – Salários e Ordenados de Estagiários**, registra valores devidos a **ex-empregados e estagiários no momento do desligamento, engloba pendências que remontam ao ano de 2013**, evidenciando a **necessidade de saneamento de valores** que, possivelmente, já deveriam ter sido quitados, ajustados contabilmente ou reclassificados.

A auditoria **reitera a proposta de determinação** já constante do eTCM 2.355/2018 (RAF 2017).

7.2-b) *Efetuar levantamento de todas as pendências relativas à conta "Salários e Ordenados de Estagiários" junto à Gerência de Recursos Humanos, a fim de verificar a necessidade de eventuais ajustes contábeis*.

3.2.2. Parcelamentos consolidados

O subitem **"Parcelamentos consolidados"** trata dos débitos da SPTrans que foram objeto de programas de parcelamento, com reflexos tanto no curto quanto no longo prazo, conforme composição a seguir:

Parcelamentos Consolidados (Curto e Longo Prazo) **Em R$**

Itens	Curto Prazo	Longo Prazo	Total
INSS	5.658.274,92	114.581.797,91	120.240.072,83
LF nº 11.941/2009	2.196.577,57	8.420.213,98	10.616.791,55
Total	**7.854.852,49**	**123.002.011,89**	**130.856.864,38**

Fonte: Balancete da SPTrans de 31.12.19.

A Auditoria registra que, no caso do **INSS**, a SPTrans aderiu ao programa de parcelamento previsto na **Lei Federal nº 12.996/2014**, utilizando **prejuízo fiscal para liquidação** do débito. Embora, na prática, a dívida tenha sido quitada no âmbito do parcelamento, ainda **permanece pendente a homologação pela Receita Federal do Brasil**, o que não permite proceder aos ajustes contábeis definitivos, mantendo os valores registrados como passivo, mesmo havendo, em tese, quitação dos débitos.

3.2.3. Arrecadação por Conta de Terceiros

Este grupo representa recursos arrecadados pela SPTrans, mas pertencentes a terceiros (sistema de transporte, outros órgãos, entidades conveniadas etc.). Em 31/12/2019, o saldo desse grupo era de **R$ 68,23 milhões.**

Os saldos das contas **"Valores Gerenciados"** e **"Retenções a Recolher – Valores Gerenciados" correspondem** à contrapartida dos **Valores Gerenciados registrados no Ativo**, contabilizados em regime de **caixa**.

A SPTrans é responsável por **controlar toda a movimentação financeira** do **Sistema Municipal de Transporte Coletivo**, incluindo:

- a **arrecadação tarifária**,
- o recebimento de **compensações tarifárias da PMSP/SMT**, e
- os **pagamentos às operadoras de ônibus**.

Dados extracontábeis apurados no eTCM 3798/2020 indicam que, em 2019:

a) a arrecadação tarifária foi de **R$ 5,5 bilhões**;

b) as compensações tarifárias da PMSP/SMT somaram **R$ 3,2 bilhões**;

c) os pagamentos às operadoras atingiram **R$ 8,2 bilhões**;

d) os créditos de Bilhete Único em poder do público aproximaram-se de **R$ 1,0 bilhão**.

- Apesar da magnitude desses valores, a Nota Explicativa nº 4 apresenta apenas **comentário sucinto** sobre as contas gerenciadas, sem o detalhamento exigido pelas normas NBC TG 26 (R5) e pelo art. 176, §5º, da Lei 6.404/76, o que motivou o apontamento formal de **infringência (7.1-g)**.

3.2.4. Provisões para Passivo Contingente

Trata das provisões constituídas para fazer frente a **contingências trabalhistas, cíveis e tributárias**. A administração da SPTrans, balizada por sua área jurídica, utiliza **estimativas** para mensurar e registrar essas provisões, os valores provisionados podem se **alterar quando as ações forem efetivamente julgadas**, podendo exigir ajustes futuros nas demonstrações contábeis.

Provisão para Passivos Contingentes

3.2.4.1. Contingências Trabalhistas

As contingências trabalhistas decorrem de ações movidas por **empregados, ex-empregados, empregados de terceirizadas e de empresas operadoras do sistema**, nas quais a SPTrans muitas vezes figura como responsável solidária.

A Gerência Trabalhista relacionou **173 processos com risco provável**, totalizando **R$ 15,81 milhões** em 31/12/2019.

O relatório destaca que a SPTrans alterou a **Norma e Procedimento AD.JU.02 (05/12/2018)**, restringindo a classificação "risco provável" a processos com **sentença de liquidação publicada**, o que contraria a **NBC TG 25 (R2)**. Essa norma contábil estabelece que a provisão deve ser reconhecida sempre que:

- (a) houver obrigação presente;
- (b) a saída de recursos for provável;
- (c) for possível estimar, com confiabilidade, o valor da obrigação.

Ao vincular a provisão apenas à fase de liquidação, a SPTrans posterga o reconhecimento de obrigações cujo risco já é considerado elevado, configurando **infringência às normas contábeis e ao art. 176, §5º, da Lei 6.404/76 (7.1-h)**.

3.2.4.2. Contingências Cíveis

As contingências cíveis referem-se a **ações de terceiros visando indenizações por perdas e danos**.

Em 2019, o saldo provisionado foi de **R$ 16,91 milhões**, relativo a **43 processos com risco provável**, conforme relação apresentada pela unidade cível. Em 2018, o valor era de **R$ 85,17 milhões**, e a redução deveu-se, sobretudo, a decisão proferida no processo **050053355.1991.8.26.0053 (Intertec x SPTrans)**, no qual se definiu que a dívida de R$ 66,84 milhões seria paga mediante **precatório judicial**.

Como os precatórios da SPTrans estão sendo honrados pela **Prefeitura do Município de São Paulo**, incluídos no mapa orçamentário da municipalidade, não há necessidade de manter essa quantia como contingência nas demonstrações da empresa, justificando a redução significativa do valor provisionado.

3.2.4.3. Contingências Tributárias

Em 31/12/2019, a conta de contingências tributárias registrava **R$ 65,45 milhões**, assim distribuídos:

Contingência Tributária **Em R$**

Contingência Tributária			
Descrição	**Valor Principal**	**Valor dos Juros**	**Valor Atualizado**
COFINS	18.164.841,88	35.313.700,02	53.478.541,90
PASEP	3.935.715,78	7.651.301,75	11.587.017,53
Processos Tributários	380.243,82	0,00	380.243,82
Total	**22.480.801,48**	**42.965.001,77**	**65.445.803,25**

Fonte: Conciliação da conta 22.94.03.

Esses débitos foram incluídos em **parcelamentos consolidados junto à Receita Federal do Brasil**, pendentes de homologação. Além disso, há valores **não registrados** como contingência (PIS/Pasep, Cofins e IRPJ entre 2013 e 2019) somando **R$ 297,7 milhões**, devido a ações judiciais que pleiteiam imunidade tributária e repetição de indébito, consideradas pela SPTrans como de risco "remoto".

3.2.5. Patrimônio Líquido

O **Patrimônio Líquido** apresenta a **Demonstração das Mutações do Passivo a Descoberto**, evidenciando a evolução do patrimônio líquido negativo da SPTrans. Que em 31/12/2018 apresentava um passivo a descoberto de **R$ 138,7 milhões**. Já em 2019, o saldo foi reduzido para **R$ 24,2 milhões** em razão de:

- incorporação de **R$ 7.16 milhões** de adiantamentos para futuro aumento de capital;

- baixa parcial da reserva de reavaliação de **R$ 1.39 milhões e,**

- apuração de **lucro líquido de R$ 111.801 milhões**; Apesar da expressiva melhora numérica, o relatório ressalta que a empresa permanece em situação de **insolvência técnica**, com **prejuízos acumulados de cerca de R$ 1,5 bilhão**, e que a reversão desse quadro, nas condições atuais, somente se viabiliza com **aportes continuados de recursos da acionista majoritária, a PMSP.**

3.3. Demonstração do Resultado do Exercício (DRE)

A Demonstração do Resultado do Exercício apresenta, de forma consolidada, as **receitas e despesas da SPTrans** no exercício, evidenciando o **resultado líquido** do período.

A **Receita Operacional Líquida:**

- em **2018** foi de **R$ 316,3 milhões**

- em **2019** atingiu **R$ 338,4 milhões**, correspondendo a um crescimento de aproximadamente **7%**, mantendo a participação de 100% da receita total em ambos os anos.

O **Custo dos Serviços Prestados**:

- em 2018 - **R$ 218,3 milhões (69,03% da receita)**,

- em 2019 - **R$ 229,1 milhões (67,69%)**, com aumento nominal, mas ligeira melhora no peso relativo sobre a receita.

Como consequência, o **Resultado Bruto** evoluiu de **R$ 97,9 milhões (30,97%)** para **R$ 109,4 milhões (32,31%)**, indicando aumento de margem bruta em 2019.

Já o bloco de **Receitas/Despesas Operacionais** apresentou melhora expressiva:

- 2018, o saldo era **despesa líquida de R$ 54,7 milhões**,
- 2019 passou a ser **receita líquida de R$ 4,3 milhões**, influenciado principalmente por reversões de provisões e outros itens operacionais.

O **Resultado Financeiro** também melhorou, passando de **despesa de R$ 7,4 milhões** em 2018 para **receita de R$ 1,6 milhão** em 2019. Com isso, o **resultado antes dos tributos sobre o lucro** foi de **R$ 35,8 milhões** em 2018 para **R$ 115,2 milhões** em 2019.

Após a provisão para CSLL, o **lucro líquido do exercício** atingiu **R$ 111,8 milhões** (33,03% da Receita Operacional Líquida).

O relatório ressalta que, apesar desse resultado positivo, a **apuração não observa integralmente o regime de competência**. Foram identificadas despesas de agosto e setembro/2019 registradas em outubro/2019, enquanto as receitas correspondentes também foram contabilizadas em outubro. Esse desencontro gera **distorções na apuração mensal de resultados e tributos**, com alternância de meses superavitários e deficitários, em desacordo com o **art. 177 da Lei 6.404/76** e com a **NBC TG 26 (R5)** – apontamento classificado como **Infringência nº 7.1-i**.

3.4. Demonstração dos Fluxos de Caixa (DFC)

A DFC evidencia a **movimentação financeira** da SPTrans entre janeiro e dezembro de 2019, segregando os fluxos de caixa por **atividades operacionais, de investimento e de financiamento**.

Nas **atividades operacionais**, em 2019, destacam-se:

- **Recebimentos de clientes**: R$ 319,1 milhões;
- **Pagamentos a empregados**: R$ 280,2 milhões;
- **Pagamentos a fornecedores**: R$ 114,3 milhões;
- Entradas adicionais de caixa relacionadas a repasses, taxa sobre venda de crédito eletrônico, receita da venda de Bilhete Único Escolar, reembolso de manutenção da bilhetagem e outras receitas;

- Saídas com juros pagos, IR/CSLL, PASEP/COFINS e tributos retidos na fonte.

O **caixa líquido proveniente das atividades operacionais** passou de **R$ 6,9 milhões em 2018** para **R$ 10,8 milhões em 2019**.

Nas **atividades de investimento**, em 2019, houve:

- **Compras de ativo imobilizado**: R$ 6,1 milhões (saída);
- **Venda de imobilizado**: R$ 23,9 milhões (entrada);
- **Juros recebidos**: R$ 8,1 milhões.

O **caixa líquido das atividades de investimento** foi positivo em **R$ 26,0 milhões**, contra saída líquida de R$ 0,5 milhão em 2018.

Nas **atividades de financiamento**, registrou-se:

- **Recebimentos por emissão de ações/adiantamento para futuro aumento de capital**: R$ 4,1 milhões;
- **Pagamentos de passivos por empréstimos**: R$ 4,7 milhões; resultando em **saída líquida de R$ 0,6 milhão** em 2019. No total, a DFC demonstra **aumento de caixa e equivalentes** de **R$ 36,2 milhões**, passando de **R$ 17,3 milhões em 31/12/2018** para **R$ 53,5 milhões em 31/12/2019**.

3.5. Pagamentos a Fornecedores

Na análise da relação de pagamentos realizados a fornecedores em 2019:

- **não houve quebra da ordem cronológica** nos pagamentos;
- o **fluxo de caixa da empresa foi suficiente** para suportar os desembolsos devidos a fornecedores ao longo de 2019.

Assim, **não foram constatadas irregularidades** quanto ao cumprimento do **art. 5º e do §1º do art. 24 da Lei Federal nº 8.666/93**, no que se refere ao pagamento a fornecedores.

3.6. Fluxo de Caixa

Verificou-se a **origem e estrutura do fluxo de recursos** que sustentam as operações da SPTrans, especialmente o contrato celebrado com a **SMT**.

A principal fonte de recursos provém do **Contrato nº 002/19 – SMT.GAB** (contratão), cujo objeto é a prestação de serviços especializados de **gerenciamento, fiscalização, administração e engenharia de transporte** para o Sistema Municipal de Transporte Coletivo, com base na **Lei Municipal nº 13.241/01**.

Em 2019, a SPTrans recebeu, via Contrato nº 002/19 – SMT.GAB:

- **R$ 316,6 milhões** para manutenção e operação do sistema;
- **R$ 33,6 milhões** de repasses adicionais; dos quais **R$ 184,2 milhões** referem-se a valores previstos no **art. 27, §3º, da Lei Municipal nº 13.241/01**.

A proposta orçamentária para 2019 era de **R$ 357,9 milhões**, porém apenas **R$ 116,0 milhões** foram aprovados inicialmente no contrato, sendo o montante posteriormente **suplementado por três aditamentos** ao longo do ano.

A prática observada pela Auditoria em exercícios anteriores se repete: a SPTrans **não tem sua proposta orçamentária integralmente aprovada de antemão**, dependendo de **suplementações** conforme as necessidades.

O relatório assinala que:

- a SPTrans obteve **R$ 106,9 milhões** em **receitas próprias**;
- ao apurar o faturamento junto à SMT, **deduz essas receitas próprias** das **despesas operacionais totais (R$ 427,5 milhões)** – utilizando o faturamento como "conta de chegada" para equilibrar o **fluxo de caixa**, e não para refletir corretamente o **resultado patrimonial**.

Esse procedimento, reiteradamente apontado pela Auditoria, mostra que a empresa **fatura apenas o necessário para equilibrar o caixa**, contrariando o **Princípio da Entidade**, ao não evidenciar de forma adequada o impacto das operações no patrimônio da companhia. Em consequência, em 31/12/2019 a SPTrans apresentou um **patrimônio líquido negativo de R$ 24,2 milhões** e **não realiza investimentos suficientes** em bens necessários à manutenção de suas atividades.

3.7. Desempenho Econômico - Financeiro

Este subitem apresenta uma **análise por indicadores** da situação econômico-financeira da SPTrans, com base no Balanço Patrimonial e na DRE de 2019. Os principais índices apurados foram:

- **Liquidez Corrente (AC/PC): 1,41**

  - Indica que a empresa possuía **R$ 1,41 em ativos circulantes para cada R$ 1,00 de obrigações de curto prazo**.

- **Liquidez Geral ((AC + RLP) /(PC + ELP): 0,68**

  - Reflete **R$ 0,68 de direitos totais para cada R$ 1,00 de dívidas totais**, incluindo curto e longo prazo.

- **Liquidez Imediata (Caixa e Equivalentes / Passivo Circulante): 0,41**

  - Demonstra que havia **R$ 0,41 em caixa para cada R$ 1,00 de dívida de curto prazo**, revelando **baixa cobertura imediata**. Na análise da **estrutura de capital**:

- **Perfil da Dívida (PC/(PC+ELP)): 32,82%**

  - cerca de um terço das obrigações com terceiros vencia no curto prazo.

- **Participação de Capital de Terceiros ((PC+ELP)/P): 1,065**

  - indica que **106,5% das obrigações totais** representam dívidas com terceiros, confirmando alta dependência de capital de terceiros.

Nos **indicadores de resultado**:

- **Giro do Ativo (RO/A): 0,90**

  - 90% da receita operacional líquida "gira" em relação ao total de ativos.

- **Rentabilidade dos Serviços (RL/RO): 0,33**

  - rentabilidade de **33% sobre a receita líquida de prestação de serviços** em 2019.

O próprio relatório conclui que, **independentemente do modelo de previsão**, os índices demonstram uma **situação de insolvência técnica**, pois:

- o **Passivo a Descoberto** em 31/12/2019 era de **R$ 24,2 milhões**;

- o **saldo de prejuízos acumulados** alcançava **R$ 1,5 bilhão**;

- a continuidade da empresa depende dos **aportes da PMSP**, sua acionista majoritária, não havendo perspectiva de reverter, em curto, médio ou longo prazo, esse déficit apenas com as operações da SPTrans.

3.8. Regularidade Fiscal

3.8.1. Certidão de Débitos Relativos a Créditos Tributários Federais e à Dívida Ativa da União – Pendências

Consulta realizada ao portal da Receita Federal em **21/07/2020** apontou a existência de **pendências cadastrais e/ou de débitos** que **impedem a emissão da Certidão de Débitos Relativos a Créditos Tributários Federais e à Dívida Ativa da União** em nome da SPTrans.

A empresa reconhece que possui débitos que obstruem a emissão de **certidão negativa ou positiva com efeitos de negativa**, embora afirme estar envidando esforços para suspender a exigibilidade desses créditos. Ainda assim, **permanece a impossibilidade de obtenção da certidão**, configurando a **Infringência nº 7.1j**.

– Pendências

Quanto à **Fazenda Municipal**, o relatório registra que também **não foi possível obter a Certidão Conjunta de Tributos Municipais**. Na resposta enviada, a SPTrans alegou que:

- a Prefeitura não disponibiliza a emissão da certidão unificada por CNPJ;

- a empresa **não é contribuinte de ISS** e não possuiria débitos.

Ocorre que, até 2018, a própria SPTrans informava que a ausência da certidão decorria de **descumprimento de obrigações acessórias** relacionadas a ISS retido na fonte como tomadora de serviços. A explicação apresentada em 2019 **não esclarece a real origem das pendências**.

Diante disso, a auditoria **reitera determinação anterior** eTCM 1.765/2016 (RAF 2015), classificando a permanência das pendências como **Infringência nº 7.1k**.

7.2-7) *Regularizar a situação fiscal junto à Secretaria Municipal de Finanças da PMSP, quanto aos tributos mobiliários*.

3.9. Conclusão sobre as Demonstrações Contábeis de 2019

As Demonstrações Contábeis da SPTrans, relativas ao exercício de 2019, **representam adequadamente**, nos aspectos relevantes examinados, a posição financeira e patrimonial e o desempenho de suas operações, **mas com ressalvas importantes**, sintetizadas a seguir:

a) Permanecem **indefinições sobre R$ 43,2 milhões a receber da SMT**, referentes a serviços de planejamento, fiscalização e gerenciamento de transporte (2005, 2007 e 2015), não reconhecidos contabilmente e sem cronograma de recebimento definido **(subitem 3.1.2).**

b) Os **controles da conta Depósitos Judiciais** são inadequados, sem depuração dos depósitos recursais trabalhistas (FGTS) e sem levantamento completo de processos, impossibilitando a identificação correta do saldo **(subitem 3.1.4).**

c) As **notas explicativas sobre a Conta Sistema** são insuficientes; não há destaque claro de valores como **R$ 5,5 bilhões (arrecadação tarifária)**, **R$ 3,2 bilhões (compensações tarifárias)**, **R$ 8,2 bilhões (pagamentos a operadores)** e cerca de **R$ 1 bilhão em créditos de Bilhete Único** utilizados na gestão financeira **(subitem 3.2.3).**

d) A **mudança de critério na norma AD.JU.02**, restringindo contingências trabalhistas "prováveis" apenas a processos com sentença de liquidação, contraria normas contábeis **(subitem 3.2.4.1).**

Como **ênfase**, o relatório ressalta que a SPTrans **deixou de recolher R$ 297,7 milhões entre 2013 e 2019**, sendo **R$ 201,9 milhões** em PIS/Pasep e Cofins e **R$ 95,8 milhões** de IRPJ, apoiada em ações judiciais sobre **imunidade tributária e repetição de indébito**, valores **não contingenciados** por se tratar de processos sem trânsito em julgado (subitem 3.2.4.3).

4. DESEMPENHO OPERACIONAL

A avaliação do desempenho operacional da SPTrans foi baseada na **Auditoria Programada (eTCM 16.769/2019)**, ou seja, vistorias em terminais de ônibus e análise de relatórios operacionais da própria empresa. O relatório consolida evidências sobre regularidade das viagens, qualidade da frota, atendimento ao usuário e efetividade da fiscalização, apontando deficiências relevantes na prestação do serviço de transporte coletivo urbano.

4.1. Cumprimento de Viagens e Quilometragem

Os contratos de concessão do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros exigem que as concessionárias prestem o serviço de forma adequada e

contínua, em consonância com a **Lei Federal nº 8.987/95** (regime de concessão) e a **Lei Federal nº 8.666/93**, bem como com o edital, seus anexos e regulamentos. O conceito de **serviço adequado** abrange, entre outros aspectos, **regularidade** e **continuidade**, elementos que dependem diretamente do cumprimento das viagens programadas.

4.1.1. Descumprimento de Viagens

Como 2019 foi um ano de **transição contratual** (contratos emergenciais até 08/09 e contratos de concessão a partir de 09/09), a Auditoria dividiu a análise em dois períodos.

Os percentuais de descumprimento foram calculados desconsiderando viagens excedentes (acima de 100% do programado), evitando que linhas com excesso de viagens compensem, na média, linhas com elevado descumprimento, seguem principais achados **Subsistema Estrutural (Jan–set/2019):**

- A **Área 3** apresentou **14,9%** de viagens descumpridas no período, chegando a **19,3% em julho**, valor significativamente superior às demais áreas.

- **Subsistema Local (Jan–set/2019):**

- A **Área 5** descumpriu **12,9%** das viagens, com pico de **15,4% em março**.

Sob a vigência dos novos contratos de concessão:

- **Grupo Local – Articulação Regional:**

- O **Lote AR3** registrou descumprimento médio de **9,5%** entre 09/09 e 31/12/2019.

- **Grupo Local – Distribuição:**

- O **Lote D7** descumpriu **41,3%** das viagens, com destaque para setembro (09 a 30), quando a taxa média foi de **47,1%**.

- **Grupo Estrutural:**

- Entre os 9 lotes, o **Lote E3** apresentou descumprimento médio de **10,2%**, chegando a **11,0% em novembro**.

- Somadas, essas situações resultaram em **2.054.534 viagens descumpridas** no exercício de 2019, evidenciando que o problema é **sistemático e recorrente**, e não episódico. A Auditoria lembra que o descumprimento de viagens é apontado desde 2008 e já motivou determinações e propostas de determinação em RAFs

anteriores, notadamente sobre uso do SIM para fiscalização e criação de mecanismos de monitoramento imediato.

4.1.2. Avaliação dos Serviços – Performance

A SPTrans elabora relatórios de **Performance Operacional das Linhas**, que utilizam indicadores como o **Índice de Cumprimento de Viagens (ICV)** para avaliar a qualidade da operação. O ICV é apurado a partir das viagens entre Terminais Primários (TP) e Secundários (TS), convertendo resultados em notas de 0 a 10 e permitindo ranqueamento das linhas.

O relatório destaca que:

- Após o início dos novos contratos, **não houve mudança significativa** nas empresas que aparecem entre as piores no ranking de ICV.

- Em dezembro de 2019, das **10 piores linhas**, **6 pertenciam à Transunião Transportes S.A.** e **3 à Transwolff Transportes e Turismo Ltda.**, com predominância do **subsistema Local (Distribuição)**.

A Auditoria ressalta uma limitação importante: embora o ICV global da área/lote possa indicar bom desempenho, **linhas com ICV muito baixo são mascaradas pela média**, especialmente quando outras linhas do mesmo lote realizam mais viagens que o programado. Exemplo ilustrado: se a "linha A" deixa de realizar metade das viagens, mas a "linha B" realiza bem acima do programado, a média geral pode atingir 100% das viagens, **escondendo um sério déficit de atendimento na linha A**.

Diante disso, a auditoria reitera a necessidade de **mecanismos de monitoramento e penalização em nível de linha**, não apenas por empresa/lote, garantindo que linhas críticas não sejam "diluídas" nas médias globais.

4.1.3. Quilometragem Programada x Realizada

A quilometragem, assim como as viagens, é dividida entre **programada** e **realizada (monitorada)**. O descumprimento de viagens gera diferença entre esses dois parâmetros.

Período 01/01 a 08/09/2019 (contratos emergenciais):

- Quilometragem programada: **515,6 milhões km**

- Quilometragem realizada: **487,3 milhões km**

- Diferença: **28,3 milhões km não operados (5,5%)**.

Período 09/09 a 31/12/2019 (contratos de concessão):

- Quilometragem programada: **247,1 milhões km**
- Quilometragem realizada: **236,1 milhões km**
- Diferença: **11,0 milhões km não operados (4,5%)**, com tendência de aumento em novembro e dezembro (5,6% e 5,9%).
- Importante: a quilometragem programada já foi depurada para excluir viagens impossibilitadas por fatores externos (trânsito, clima etc.), de forma que a diferença remanescente é atribuída às operadoras.

Utilizando a quilometragem não operada e a estrutura de custos variáveis do sistema (combustível, lubrificantes, rodagem), a Auditoria estimou que:

- As operadoras **deixaram de rodar cerca de 39,3 milhões de km**;
- O Tesouro Municipal **pagou R$ 138,1 milhões em custos variáveis não incorridos**, ou seja, custos de operação relativos a quilometragem que não foi efetivamente realizada.

- **4.1.4. Fiscalização e Aplicação de Penalidades do Resam**

Os contratos de concessão não preveem, de forma explícita, penalidades contratuais específicas para descumprimento de partidas/viagens. As sanções aplicáveis estão concentradas no **Resam (Regulamento de Sanções e Multas)**, anexo aos contratos. Contudo, legislação federal e municipal (LF nº 8.666/93, LF nº 8.987/95 e LM nº 13.241/01) exigem que **cláusulas de penalidades e multas sejam essenciais no próprio contrato de concessão**, o que configura fragilidade contratual.

No âmbito do RESAM, existem duas penalidades principais para descumprimento de viagens: **G-48** (descumprimento de partidas) e **G-64** (descumprimento de viagens), ambas analisadas nos subitens seguintes.

4.1.4.1. Penalidade G-48

Entre janeiro e junho de 2019, foram aplicadas **986 autuações G-48**, totalizando **R$ 459.896,36**, com **valor médio de R$ 466,43 por auto**. Houve queda expressiva em relação ao mesmo período de 2018 (2.599 multas), em razão da migração gradual para aplicação da penalidade G-64 via fiscalização eletrônica.

4.1.4.2. Penalidade G-64

A penalidade **G-64** passou a ser aplicada de forma plena a partir de **julho de 2019**, por meio de fiscalização eletrônica realizada pelo **SIM**, em todos os dias da semana. Em 2019, foram aplicados **24.069 autos de infração G-64**, com valor total de **R$ 34,46 milhões** e **média de R$ 1,43 mil por auto**.

Cada auto de infração normalmente abrange **várias ocorrências de descumprimento**, ou seja, a multa unitária por viagem descumprida acaba sendo **relativamente baixa**, no que conclui a auditoria:

- Ainda que o montante total de multas pareça elevado em números absolutos,

- **O valor médio efetivo por viagem descumprida é irrisório** quando comparado ao benefício econômico obtido pelas operadoras ao não incorrer em custos variáveis (aproximadamente R$ 67,24 economizados por viagem descumprida, contra cerca de R$ 11,47 efetivamente pagos em multas). Assim, a aplicação da G-64 **não inibe o comportamento inadequado**; ao contrário, gera **incentivo econômico** ao descumprimento de viagens.

- **4.1.4.3. Julgamento de Recursos à Comim**

A Comissão de Infrações e Multas (Comim) analisa recursos contra autuações G-48 e G-64. Em 2019:

- Para **G-48** (jan–jul), a taxa média de procedência foi de **21,7%**, com variação entre 3,8% e 38,7%.

- Para **G-64** (jan–dez), a taxa média de procedência foi de **33,9%**, chegando a **42,2% em outubro**, o que revela **alto índice de reversão de multas**. Combinando:

- o volume de descumprimentos (2.054.534 viagens),

- o montante de multas G-48/64,

- e o percentual de recursos procedentes,

A Auditoria estimou que **cada viagem descumprida custa, em média, R$ 11,47 em multas para os operadores**, enquanto gera **economia de aproximadamente R$ 67,24 em custos variáveis** por viagem não realizada.

Conclusão: o sistema atual de penalidades **não é eficaz** e **não desestimula o descumprimento**, exigindo revisão da metodologia de autuação valor das

penalidades, julgamento de recursos em especial deve avaliar os motivos que têm gerado o alto índice de recursos procedentes contra a aplicação da penalidade código G-64 do Resam.

2. Planejamento da Operação – Ocupação das Linhas

Além do descumprimento de viagens, a Auditoria identificou **grave falha de planejamento da SPTrans** na especificação dos serviços, por **superestimação da oferta de lugares** e inadequada definição da tecnologia veicular.

Constatou-se que a **demanda média efetiva de máximo carregamento** corresponde a apenas **47,6% dos lugares ofertados**, revelando significativa **ociosidade de frota**. Como a frota e a quilometragem são parâmetros centrais na definição do custo operacional e, consequentemente, da tarifa e das compensações, a superestimativa de oferta compromete:

- o **equilíbrio econômico-financeiro** dos contratos;
- e expõe o **Tesouro Municipal** a gastos desnecessários. O relatório lembra que já existem determinações anteriores para revisão constante da **Ordem de Serviço Operacional (OSO)**, reequilíbrio dos contratos e aplicação de penalidade em casos de superlotação (código L-05). Reforça-se a necessidade de:
- revisar parâmetros de programação de linhas;
- adequar tecnologia veicular e oferta de viagens à demanda real;
- coibir lucros extraordinários das operadoras decorrentes de má especificação de serviço e descumprimentos de viagens**4.3. Intervalo Prolongado entre Partidas**

Para avaliar **intervalos excessivos**, foram selecionadas **25 linhas** (1,9% do total) e analisados **12 dias de agosto/2019**. Resultados:

- **491 ocorrências de intervalos prolongados**, com **média de 51 minutos**, incluindo diversos casos superiores a uma hora. Embora a amostra seja pequena, evidencia um **problema estrutural**:
- O SIM **não é usado para aplicação de multas** por intervalo prolongado;
- A SPTrans **não acompanha de forma sistemática** esses atrasos, mesmo dispondo de tecnologia que permitiria fiscalização em larga escala. A Auditoria conclui que a falta de uso de ferramentas de TI para este fim **permite a continuidade de**

intervalos excessivos, uma das principais reclamações dos usuários, caracterizando falha grave na prestação dos serviços e ausência de fiscalização efetiva.

4.4. Frota – Condições dos Veículos – Vistorias Realizadas pela Auditoria do TCM

Vistorias de campo realizadas pelo Tribunal em veículos em operação identificaram **diversas irregularidades de manutenção**, entre as quais:

- pneus desgastados e/ou com buracos;
- elevadores de acessibilidade quebrados ou sujos;
- bancos danificados;
- equipamentos AVL inoperantes ou sem transmissão;
- sujeira no interior dos veículos. A presença de pneus em péssimo estado é especialmente preocupante por envolver **risco direto à segurança dos usuários**. O relatório conclui que a SPTrans **não tem adotado medidas suficientes** para corrigir essas falhas, permitindo a circulação de veículos em condições **inadequadas de segurança e conforto**.

4.5. Idade Média da Frota

Os contratos de concessão (vigentes a partir de maio/2019, com OSO de 09/09/2019) determinam que:

- a frota tenha **idade média máxima de 6 anos** no primeiro ano;
- e **5 anos** a partir do segundo ano de vigência.

Em **dezembro/2019**, a **idade média do sistema** era de **4 anos e 8 meses**, portanto dentro do limite geral. No entanto, por lote, foram encontrados:

- **Lote AR7 (KB PX – Articulação Regional):** idade média de **7 anos e 8 meses**, com **18,1% da frota (41 de 226 veículos) fabricados em 2008**;
- **Lote D7 (Transunião – Distribuição):** idade média de **7 anos e 1 mês**, com **24,2% da frota (37 de 153 veículos) de 2008**. Além disso, ainda havia **descumprimentos** relativos a **acessibilidade** e **ar-condicionado**. A Auditoria recomenda que a SPTrans **aplique as multas contratuais e exija regularização** da frota, conforme os parâmetros de idade e equipamentos.

4.6. Frota – Inspeções Veiculares Realizadas pela SPTrans

As vistorias amostrais realizadas pela Diretoria de Operações indicam:

- **Subsistema Estrutural – inspeções mecânicas amostrais (1ª inspeção):**
  - reprovação de **9,6% no 1º semestre/2019 e,**
  - reprovação de **7,0% no 2º semestre/2019**.
- **Subsistema Local – inspeções mecânicas amostrais (1ª inspeção):**

Reprovações elevadas e persistentes:

- 21,1% (1º sem/2018), 23,2% (2º sem/2018) e,
- 24,6% (1º sem/2019) e 22,9% (2º sem/2019). Em inspeção "amostral por convocação" no 2º semestre/2019, de **4.075 veículos convocados, 209 (5,1%) não foram apresentados**, impondo à SPTrans aplicar multas Resam (código M30) e lacrar veículos. Esses resultados indicam **nível de manutenção insuficiente**, especialmente no subsistema local.

4.7. Passageiros Transportados

Entre 2013 e 2019, o sistema municipal de transporte coletivo apresentou **queda de 286 milhões de passageiros transportados (9,8%)**, com maior redução em 2019 (**–5,8% em relação a 2018**). No mesmo período, a frota de veículos licenciados na cidade de São Paulo cresceu aproximadamente **20,3%** (automóveis +16,3%), indicando **migração de demanda para transporte individual**.

O percentual de **passageiros pagantes** caiu de **57,9% em 2013** para **51,7% em 2019**, o que contribui para **desequilíbrios econômico-financeiros** do sistema, uma vez que cresce a participação de gratuidades e descontos sem contrapartida proporcional de receita.

Em 2019, o sistema apurou **déficit econômico de R$ 3,1 bilhões**, cobrindo apenas **63,6% de suas despesas com receitas próprias**, mesmo com elevados aportes da PMSP.

4.8. Credenciamento de Operadores no Sistema de Transporte

A legislação e os contratos de concessão exigem que as empresas operem **somente com pessoal próprio, devidamente registrado, treinado e habilitado**, vedando a terceirização da atividade-fim de operação de frota.

Ao verificar o cadastro **Infotrans**, a Auditoria solicitou, em 14/11/2019, a documentação de **48 operadores** (motoristas e cobradores). A SPTrans **não encaminhou a documentação de 14 operadores**, e verificou-se que o cadastro **não comprova, em todos os casos, o vínculo empregatício com as concessionárias**, violando a legislação aplicável.

Nesse sentido a Auditoria propõe determinação para que a SPTrans **atualize o cadastro Infotrans**, garantindo comprovação documental da vinculação da tripulação com as respectivas concessionárias (Proposta 7.2-a).

4.9. Alertas do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM)

O SIM é um sistema que monitora, em tempo real, a operação do transporte (veículos, viagens, terminais, sistema viário, etc.), emitindo **alertas** sempre que há anormalidades que impeçam o cumprimento regular das viagens (p.ex., defeitos mecânicos, emergências, excesso de tempo parado).

Em 2019, foram gerados **1.799.278 alertas**, dos quais aproximadamente:

- **55,2% (cerca de 1 milhão)** referem-se a **"excesso de tempo parado"**, alerta gerado automaticamente pelo sistema quando o veículo permanece parado por período superior ao parametrizado;

- cerca de **2,6%** defeitos no veículo **com recolhimento** e **4,2%** referem-se a **defeitos SOS.**

Apesar do grande volume, **não foram identificadas providências efetivas da Diretoria de Operações** para reduzir esses alertas, em especial o "excesso de tempo parado". Na prática, veículos permanecem parados por longos períodos nos pontos iniciais e finais, gerando inúmeros alertas sem resposta operacional à altura.

Por isso, o relatório conclui que a SPTrans **não utiliza de forma adequada o SIM como ferramenta de gestão**, propondo determinação (7.2-b) para que sejam adotadas **medidas concretas de mitigação das causas dos alertas**, em benefício da qualidade do serviço e do cumprimento de viagens.

4.10. Reclamações de Usuários do Sistema de Transporte

Em 2019, foram registradas **29.815 reclamações**, distribuídas principalmente em:

- **Intervalo excessivo da linha:** 8.095 (27,1%);
- **Motorista não atender embarque/desembarque:** 6.642 (22,3%);
- **Tratamento desrespeitoso ao público:** 4.270 (14,3%);
- **Velocidade incompatível/manobras bruscas:** 1.972 (6,6%);
- **Descumprimento de partida no ponto inicial/final:** 1.968 (6,6%);
- **Manutenção do veículo:** 989 (3,3%);
- **Não aguardar finalização de embarque/desembarque:** 677 (2,3%);
- **Outras:** 5.202 (17,5%).

Reclamações relacionadas diretamente à **tripulação** somam **13.561 registros (45,5%)**, e aquelas ligadas a **intervalo excessivo/descumprimento de partida** somam **10.063 (33,7%)**, confirmando que os problemas de regularidade, manutenção e comportamento da tripulação têm **forte impacto na percepção e satisfação dos usuários**.

4.11. Administração, Operação, Limpeza e Vigilância dos Terminais de Ônibus

Vistorias em terminais urbanos e estações de transferência (incluindo o "Expresso Tiradentes") nos meses de outubro a dezembro de 2019 constataram que **persistem deficiências** nos serviços de:

- administração;
- operação;
- limpeza;
- vigilância. Essas falhas são reiteradamente apontadas em RAFs anteriores, indicando **ausência de correção estrutural** na gestão dos terminais.

4.12. Fiscalização Exercida pela SPTrans

O conjunto das evidências apresentadas nos subitens anteriores leva à conclusão de que a SPTrans **não cumpre adequadamente sua função institucional de fiscalizar e planejar o sistema**. Entre os pontos críticos:

- elevado descumprimento de viagens e quilometragem programada (4.1.1 e 4.1.3);
- baixa ocupação média das linhas (4.2);
- intervalos prolongados entre partidas (4.3);
- frota em condições inadequadas (4.4, 4.5, 4.6);
- cadastro de operadores desatualizado (4.8);
- não utilização efetiva do SIM para correção de anomalias (4.9);
- deficiências na gestão dos terminais (4.11).

A SPTrans aplica multas **em volume e valor muito inferiores** às irregularidades praticadas, de modo que **o sistema de fiscalização não é eficaz** e **não inibe a reincidência**, violando o disposto no art. 29, I e II, da LM nº 13.241/01 (Infringência 7.1-a).

5. DEMONSTRATIVOS EXTRACONTÁBEIS DO SISTEMA DE TRANSPORTE

A SPTrans elabora três balancetes extracontábeis:

1. **Corporação 1** (Corp 1) – demonstra a situação patrimonial, financeira e o resultado da própria SPTrans;

2. **Corporação 2** (Corp 2) – reflete a situação financeira e o resultado do **Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros – STCUP** (Conta Sistema);

3. **Corporação 3** (Corp 3) – registra a movimentação da **Conta Multas e Descontos Contratuais**.

Os demonstrativos de Corp 2 e 3 são usados apenas para controle interno da contabilidade e **não geram balanço oficial ou DRE**, tampouco são submetidos à Comissão de Acompanhamento da Conta Sistema, o que reduz a transparência e dificulta o acompanhamento da gestão financeira do sistema.

5.1. Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros (Corp 02)

As contas da **Corporação 02** concentram:

- receitas tarifárias;
- recebimentos de multas;
- subsídios da PMSP;
- pagamentos de remuneração às operadoras;
- transferências com Conta Multas (Corp 3);
- despesas de taxas de gerenciamento.

5.1.1. Ativo Circulante

O ativo circulante em 31/12/2019 somava **R$ 155,47 milões**, com destaque para:

5.1.1.1. Caixa e Equivalentes de Caixa

Saldo de **R$ 58,42 milhões**, composto por depósitos bancários de livre movimentação, disponíveis sem risco significativo de alteração de valor. Entretanto, continua pendente determinação do RAF/2012 (eTCM 1.004/2013) para **rever o fluxo da documentação bancária das contas da Corp 2**, garantindo conciliação em tempo hábil para registro contábil.

5.1.1.2. Adiantamento por Conta da Intervenção

Saldo referente a recursos aplicados em empresas que sofreram **intervenção, assunção ou requisição de bens e serviços**, em períodos anteriores a 2003. As análises indicam que **não há evidências de que o valor de R$ 84,16 milhões seja recuperável**, o que sugere necessidade de reavaliação e eventual provisionamento ou baixa.

5.1.2. Passivo Circulante

O passivo circulante da Corp 2 era de **R$ 121,00 milhões,** destacando-se:

5.1.2.1. Serviços

Conta de **R$ 88,60 milhões**, representando dívida operacional com as operadoras do sistema. Deste total, **R$ 1,04,** refere-se a pendências antigas (outubro/2003 a março/2005), ainda não regularizadas, contrariando determinação do RAF 2007 (eTCM 1.459/2008) para saneamento da **Conta 21.21.05 – Serviços**.

Além disso, a Auditoria evidencia que, em 2019, serviços de **administração e operação de terminais e bilheterias** foram prestados e pagos **sem cobertura contratual**, por meio de indenização, em virtude da não constituição do Fundo de Investimento previsto no edital. O valor de **R$ 35,16 milhões relativo a dezembro** só foi contabilizado em janeiro/2020, o que caracteriza:

- descumprimento ao parágrafo único do art. 60 da Lei 8.666/93 (proibição de contrato verbal e de gastos sem respaldo contratual);

- irregularidade apontada como **Infringência nº 7.1-l**.

5.1.2.2. Ações de Cobrança – Diferenças de Remuneração

A **Nota Explicativa nº 13** das demonstrações contábeis da SPTrans menciona a existência de ações judiciais movidas por empresas operadoras, pleiteando **diferenças de remuneração**, sem explicitar os valores envolvidos. Esses valores não constam nos demonstrativos do Sistema (Corp 2), embora haja **expectativa de pagamento** em alguns casos.

O Tribunal, reiterando proposta do RAF 2018 (eTCM 17.358/2019), recomenda que **os valores vinculados a ações com expectativa de pagamento sejam registrados nos demonstrativos do STCUP**, para refletir adequadamente os compromissos futuros do sistema.

5.1.3. Resultado do Exercício

O resultado da Corp 2 em 2019 apresentou **superavit de R$ 310,54 milhões**, contra R$ 141,07 milhões

em 2018. Entretanto, esse superavit **não reflete a realidade financeira do sistema**, por razões como:

- apuração das **receitas pelo regime de caixa** e das **despesas pelo regime de competência**;

- não inclusão de **valores potencialmente irrecuperáveis** (p.ex. R$ 84,2 milhões de adiantamentos em empresas intervencionadas);

- não contabilização de **ações de cobrança por diferenças de remuneração**;

- ausência de registro dos **créditos eletrônicos de Bilhete Único em poder do público (cerca de R$ 1,0 bilhão)**;

- não contabilização, em 2019, de R$ 35,2 milhões referentes aos serviços em terminais e bilheterias.

5.1.3.1. Receitas Extraordinárias

A Auditoria aponta que as receitas de **multas e descontos contratuais**, que deveriam ser destinadas a **investimentos** no sistema, estão sendo usadas **na gestão financeira corrente**, contrariando o art. 2º do Decreto Municipal nº 42.184/02. Em 2019, **R$ 41.40 milhões** da conta "Multas" foram transferidos para a Conta Sistema, configurando **uso indevido** (Infringência nº 7.1-m).

5.1.3.2. Créditos Eletrônicos de Bilhete Único em Poder Público

Em 31/12/2019, os créditos eletrônicos de Bilhete Único em poder do público somavam **cerca de R$ 1,7 bilhão**, dos quais **R$ 1,0 bilhão (58,8%)** correspondem ao sistema municipal gerenciado pela SPTrans e **R$ 700 milhões ao Metrô, CPTM e ViaQuatro**. O saldo em caixa do sistema, contudo, era de **R$ 58,4 milhões**, indicando que os créditos pré-pagos, ainda não utilizados pelos usuários, já foram praticamente consumidos para pagamento de compromissos do sistema, gerando **risco financeiro.**

O superavit de R$ 310,5 milhões não incorpora o efeito desses créditos, de maneira que a Auditoria reitera determinação para que a SPTrans **registre nos demonstrativos os valores dos créditos eletrônicos em poder do público**, aumentando a transparência e a aderência às normas contábeis.

5.1.4. Gestão Financeira da Conta Sistema – Corporação 02

O **art. 36 do Decreto Municipal nº 58.200/18** confirma que a SPTrans permanece responsável pela gestão financeira do serviço até a criação de sociedade de economia mista prevista na **LM nº 13.241/01**, art. 31 – sociedade que, passados 19 anos, **ainda não foi criada**.

A SPTrans adota:

- **regime de caixa** para contabilização das **receitas** (principalmente receita de passagem, cerca de R$ 5,5 bilhões);

- **regime de competência** para as **despesas** (p.ex. R$ 8,2 bilhões em "Serviços Prestados por Terceiros").

Essa combinação de regimes, aliada à ausência de registro dos **créditos de Bilhete Único (R$ 1,0 bilhão)** e das **ações de cobrança com risco provável (R$ 1,6 bilhão)**, faz com que os demonstrativos da Conta Sistema **não reflitam a real situação financeira** do serviço, violando o art. 36 do DM nº 58.200/18 (Infringência nº 7.1-n).

5.1.5. Comissão de Acompanhamento da Conta Sistema

O §2º do art. 36 do DM nº 58.200/18 institui a **Comissão de Acompanhamento da Conta Sistema**, com competência para:

- apreciar demonstrativos mensais de fontes e usos;

- avaliar relatórios analíticos trimestrais;

- sugerir aperfeiçoamentos à gestão da Conta Sistema.

No entanto, em 2019, a Comissão **sequer iniciou suas atividades**, descumprindo o regulamento. Isso é classificado como **Infringência nº 7.1-o**.

5.2. Conta Multas e Descontos Contratuais (Corp 03)

A Corporação 03 registra a movimentação de **multas e descontos contratuais** aplicados às operadoras. Em 31/12/2019, o ativo totalizava **R$ 12,44 milhões**, composto por:

- **Caixa e equivalentes:** R$ 5,11 milhões;

- **Realizável a longo prazo:** R$ 7,32 milhões em depósitos judiciais (ligados à empresa Áurea Administração e Participação S.A.);

- Imobilizado residual.

O passivo compreende **R$ 7,36 milhões em fornecedores** (relativos à aquisição de 130 ônibus da Áurea) e um superavit acumulado de **R$ 5,07 milhões**.

5.2.1. Empresa Áurea Administração e Participação S.A.

O saldo de **R$ 7,32 milhões** em depósitos judiciais refere-se à empresa **Áurea Administração e Participações S.A.**, com origem em 2004 (processo nº 0019442-85.2003.8.26.0063). Esse processo ainda está em discussão judicial, e a determinação de 2008 (eTCM 938/2009) para que a SPTrans, em conjunto com a SMT, defina o tratamento desses depósitos **permanece não atendida determinação de do RAF 2008**.

5.2.2. Fornecedores

O saldo de **R$ 7,36 milhões** registra a dívida relativa à **aquisição de 130 ônibus da empresa Áurea**, pendente desde 2003 e também objeto do mesmo processo judicial. Essa pendência antiga reforça a necessidade de solução definitiva para os registros vinculados à Áurea na Conta Sistema e na Conta Multas.

5.2.3. Apuração do Superavit do Exercício – Corporação 03

Em 2019, a Corporação 03 apurou **superavit de R$ 4,2 milhões**, resultante de:

- **Receitas de multas aplicadas:** R$ 45,36 milhões
  - R$ 40,39 milhões provenientes do Resam;
  - R$ 4,97 milhões de multas contratuais.
- **Despesas extraordinárias:** R$ 41,40 milhões (transferidas para a Conta Sistema).
- **Resultado financeiro positivo** de R$ 366,50 mil;
- **Resultados não operacionais negativos** de R$ 77,50 mil.

O valor arrecadado em 2019 (R$ 45,3 milhões) foi **7% menor** que em 2018 (R$ 48,7 milhões). Muito embora haja superavit, parte relevante desses recursos foi utilizada para **financiar o sistema**, em vez de investir em sua melhoria, contrariando o decreto que rege a destinação das receitas de multas.

6. LICITAÇÕES E CONTRATOS

O relatório examina fiscalizações em licitações e contratos, destacando:

- **eTCM 14.907/2019** – acompanhamento de edital de **pavimentação de vias**;

- **eTCM 12.655/2019** – análise de representação sobre **serviços de vigilância**;

- **eTCM 1.864/2019** – inspeção do **Sistema Trólebus**.

As principais irregularidades identificadas incluem:

- justificativas insuficientes para as contratações;
- ausência de justificativa robusta para os quantitativos licitados;
- falta de planejamento adequado das contratações;
- ausência de previsão de garantia contratual;
- inexistência ou deficiência de **cronograma físico-financeiro**.

Tais falhas indicam **deficiências no planejamento e na formalização de licitações e contratos**, o que contribui para riscos de superfaturamento, inexecução parcial e baixa transparência no uso de recursos públicos.

7. INFRINGÊNCIAS E PROPOSTAS DE DETERMINAÇÃO DO EXERCÍCIO

7.1. Infringências

a) A SPTrans não cumpre adequadamente sua função institucional de planejamento e fiscalização dos serviços prestados, tendo em vista as seguintes constatações:

- Inadequado planejamento da oferta de lugares nos horários de pico, ocasionando superestimativa da frota necessária e, por consequência, do custo operacional do sistema de transporte e respectivos valores dos contratos de concessão;

- Adoção de sistemática de fiscalização ineficaz com multas irrisórias e desproporcionais ao volume e gravidade das infrações, com inequívocos prejuízos à qualidade dos serviços, não inibindo sua ocorrência;

- Como consequência da inadequada atuação da SPTrans, destaca-se que as empresas de ônibus deixaram de ofertar à população do município de São Paulo no ano de 2019, aproximadamente 39,3 milhões de quilômetros resultantes do volume de viagens descumpridas, caracterizando grave deficiência na prestação dos serviços, com prejuízos diretos aos usuários - que passam a esperar mais tempo nos pontos de ônibus,

bem como ao Tesouro Municipal - resultando no pagamento de custos variáveis não incorridos estimados em aproximadamente R$ 138,1 milhões;

Destaca-se ainda que aproximadamente 1 milhão de alertas do SIM são relativos a "excesso de tempo parado dos veículos", correspondendo a 55% do total de alertas, sem as devidas providências por parte da SPTrans para mitigar os problemas (itens 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.8, 4.9, 4.11 e 4.12);

Dispositivos legais não observados:

⇒ Artigo 29, incisos I e II, da LM nº 13.241/01.

b) Não foram implementados os seguintes requisitos de transparência previstos na LF nº 13.303/16 (Lei das Estatais): Carta Anual do Conselho de Administração sobre Políticas Públicas e Governança Corporativa relativa ao exercício 2019 e Mapeamento de Riscos (subitem 2.5);

Dispositivos legais não observados:

⇒ Art. 8º, incisos I, III e VIII, da LF nº 13.306/16.

c) Em função das indefinições da Administração quanto a situação das contas a receber, as Demonstrações Contábeis de 2019 não representam adequadamente a real situação financeira e patrimonial, bem como as mutações ocorridas no exercício da São Paulo Transporte (subitem 3.1.2);

Dispositivo legal não observado:~

⇒ Art. 176, caput da LF nº 6.404/76. d) A SPTrans não fez a avaliação sobre a recuperação dos valores dos ativos registrados no grupo Investimentos (subitem 3.1.5);

Dispositivo legal não observado:

⇒ Item 1 da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade NBC TG 01 (R4).

e) A SPTrans não fez a avaliação periódica sobre a recuperação dos valores registrados no imobilizado - bens não localizados (subitem 3.1.6);

Dispositivos legais não observados:

⇒ Art. 183, § 3º, incisos I e II da LF nº 6.404/76;

⇒ Itens 30 e 63 da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade NBC TG 27 (R4).

f) A SPTrans não fez a avaliação periódica sobre a recuperação dos valores registrados no intangível (subitem 3.1.6);

Dispositivos legais não observados:

⇒ Art. 183, § 3º, incisos I e II da LF nº 6.404/76;

⇒ Item 111 da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade NBC TG 04 (R4).

g) As notas explicativas não oferecem descrições narrativas ou segregações e aberturas de itens divulgados e informação acerca de itens que não se enquadram nos critérios de reconhecimento nas demonstrações contábeis (subitem 3.2.3);

Dispositivos legais não observados:

⇒ Art. 176, caput, § 5º, incisos I, II e III da LF nº 6.404/76;

⇒ Resolução do Conselho Federal de Contabilidade NBC TG 26 (R5).

h) A mudança de critério estabelecida na Norma e Procedimentos AD.JU.02 quanto às Contingências Trabalhistas, que passou abranger apenas os processos após a publicação da sentença de liquidação, está contrariando Norma Brasileira de Contabilidade (subitem 3.2.4.1);

Dispositivos legais não observados:

⇒ Art. 176, caput, § 5º, incisos I, II e III da LF nº 6.404/76;

⇒ Resolução do Conselho Federal de Contabilidade NBC TG 25 (R2).

i) O resultado da Empresa não é integralmente apurado de acordo com o regime de competência, havendo casos em que não há simultaneidade da confrontação de receitas e despesas correlatas (subitem 3.3);

Dispositivos legais não observados:

⇒ Art. 177, caput da LF nº 6.404/76;

⇒ Itens 27 e 28 da Resolução do Conselho Federal de Contabilidade NBC TG 26 (R5).

j) A SPTrans encontra-se em situação irregular perante a Fazenda Nacional, com pendências impeditivas à obtenção da Certidão de Débitos Relativos a Créditos Tributários Federais e à Dívida Ativa (subitem 3.8.1);

k) A SPTrans encontra-se em situação irregular perante a PMSP, com pendências impeditivas à obtenção da Certidão Conjunta de Tributos Municipais (subitem 3.8.2);

l) Os serviços relacionados à administração e operação dos terminais de ônibus urbanos e operação de bilheterias foram prestados sem cobertura contratual (subitem 5.1.2.1);

Dispositivo legal não observado:

⇒ Parágrafo único do art. 60 da LF nº 8.666/93.

m) Utilização indevida de valores arrecadados com multas e descontos contratuais aplicados aos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (subitem 5.1.3.1);

Dispositivo legal não observado:

⇒ Artigo 2º do DM nº 42.184/02.

n) Os procedimentos adotados pela SPTrans para a Gestão Financeira da Conta Sistema não demonstram a real situação financeira do Sistema (subitem 5.1.4);

Dispositivo legal não observado:

⇒ Artigo 36 do DM nº 58.200/18.

A Comissão de Acompanhamento da Conta Sistema não apreciou os demonstrativos e relatórios da Conta Sistema (subitem 5.1.5);

Dispositivo legal não observado:

⇒ Inciso III do § 2º do artigo 36 do DM nº 58.200/18 7.2.

7.2. Propostas de Determinações do Exercício

As impropriedades relacionadas às falhas formais e/ou de controle resultaram nas propostas de determinações elencadas a seguir:

a) Atualizar o cadastro operacional "Infotrans", validando-o com documentação comprobatória, para que fique efetivamente evidenciada vinculação da tripulação com a respectiva concessionária (item 4.8);

b) Tomar medidas para mitigar as causas dos alertas do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) que reportam anormalidades, sejam eles originados pelos motoristas ou automaticamente através da parametrização do SIM, tendo em vista sua interferência na qualidade da prestação dos serviços, sobretudo no cumprimento de viagens (subitem 4.9);

8. DETERMINAÇÕES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES

Foi realizada auditoria programada para avaliar o cumprimento de determinações contidas em Acórdãos relativos às contas de exercício anteriores (eTCM 3.797/2020).

8.7. Resumo da situação de cumprimento das determinações de exercícios anteriores

Situação	Quantidade
Atendida	5
Com Recurso	41
Não Atendida	6
Total	**52**

Importante ressaltar que existem diversas propostas de Determinação constantes nos Relatórios Anuais de Fiscalização 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.

É o Relatório.

Da Instrução processual:

Regularmente oficiada a SPTrans encaminhou os documentos acostados às peças 37e 38, acerca das infringências, propostas de determinação de 2019 e determinações de exercícios anteriores constantes do RAF/2018 (peça 42). Posteriormente, nova documentação da SPTrans, foi juntada aos autos pela PFM à peça 45.

Instada a se manifestar quanto aos documentos acostados pela SPTrans a Coordenadoria V, com base nas análises quanto aos documentos e informações apresentadas concluiu o que se segue:

- *Quanto às Infringências e Impropriedades (item 7.1 do RAF/2019, fls. 74/78 da peça 27), ratificamos as infringências/impropriedades constantes no item 7.1 do RAF/2019, com exceção da 7.1-k, considerada superada.*

- *Quanto às Proposta de Determinação (Exercício de 2019) (item 7.2 do relatório, fl. 78 da peça 27), consideramos superada a proposta de determinação 7.2-a e ratificamos as propostas de determinação constantes no item 7.2-b do RAF/2019.*

- *Quanto às Determinações de Exercícios Anteriores (item 8 do relatório, fls. 78/93 da peça 27), estas estão analisadas e consolidada, por último, no eTCM 8835/2022 – Determinações de Exercícios Anteriores 2021.*

Em sua derradeira manifestação de peça 73 a Procuradoria da Fazenda Municipal reiterou sua manifestação de peça 46 no sentido de que restou demonstrado que os apontamentos constantes do Relatório foram ou estão sendo objeto de ação contundente por parte da SPTrans, dando prova da lisura, correição e eficiência de suas condutas, razão pela qual as impropriedades e infringências apontadas não têm o condão de macular o balanço ora analisado. requerendo aprovação das contas, acolhendo-se, ao final, o Balanço apresentado, sem prejuízo de eventuais recomendações que entender cabíveis.

A Secretaria Geral, às peças 75 e 76, destacou os principais pontos do Relatório Anual de Fiscalização e, manifestando-se a assessora preopinante no sentido de que as contas da São Paulo Transportes S/A – SPTrans, relativas ao exercício de 2019, não se reveste de condições favoráveis para aprovação, notadamente em razão de infringências e impropriedades que comprometem a fidedignidade dos registros contábeis bem como de falhas verificadas nos controles internos. Com relação aos apontamentos do exercício acompanhou entendimento da Auditoria quanto aos itens ratificados e superados. Adicionalmente, consignou sugestão no sentido de se considerar o item 7.1-b superado, em razão da posterior adoção de medidas pela Origem para divulgação dos documentos citados no art. 8º, incisos I, III e VIII, da Lei Federal nº 13.303/16.

A Sra. Secretária Geral a seu turno, observou que em decisões recentes o E. Plenário ponderou a existência de problemas históricos enfrentados pela São Paulo Transporte S.A, decorrentes da complexidade e da importância de suas atribuições, aprovando as contas da empresa. Esse foi o entendimento alcançado pelos Nobres Conselheiros no julgamento das contas de 2010, 2011 e 2012. Opinando, por fim, no

sentido de que as contas da São Paulo Transportes S/A - SPTrans, referentes ao exercício de 2019, se encontram em condições de serem apreciadas e julgadas com as determinações e recomendações que, no entendimento do E.Plenario, sejam pertinentes, ressalvando-se os atos não apreciados ou pendentes de julgamento.

É o relatório.

VOTO

Examinadas as contas da São Paulo Transporte S/A – SPTrans referentes ao exercício de 2019, à luz do Relatório Anual de Fiscalização, das manifestações técnicas da Secretaria de Controle Externo, da Secretaria Geral e de toda a documentação encaminhada pela Companhia, constata-se um cenário que, embora marcado por fragilidades contábeis, patrimoniais e de governança, apresenta avanços significativos que permitem, em caráter excepcional, recomendar a aprovação das contas.

Observa-se que as demonstrações contábeis foram regularmente encaminhadas ao Tribunal, acompanhadas dos pareceres da auditoria independente e dos órgãos internos, e aprovadas pela Assembleia Geral Ordinária.

A auditoria externa atestou sua adequação, ainda que tenha assinalado a existência de "incerteza significativa relacionada à continuidade operacional", decorrente dos expressivos prejuízos acumulados desde 1990, situação historicamente enfrentada pela Companhia e que permanece dependente de aportes da Administração Municipal para assegurar sua estabilidade financeira. Apesar disso, o exercício de 2019 apresentou resultado positivo, com lucro líquido de R$ 111,8 milhões, influenciado pela reversão de provisões e receitas extraordinárias, o que contribuiu para a redução do passivo a descoberto, mesmo diante do persistente patrimônio líquido negativo.

No campo da governança, permanecem pendências relevantes, especialmente quanto ao atendimento integral à Lei 13.303/2016, notadamente a ausência de Carta Anual de Governança, de mapeamento de riscos e de mecanismos plenamente implementados de compliance e controles internos.

A gestão patrimonial igualmente demonstra inconsistências, como a ausência de testes de recuperabilidade (impairment) no imobilizado e no intangível e a não localização de 4.350 itens patrimoniais, indicando deficiências estruturais no controle de bens.

Do ponto de vista financeiro, persistem diferenças antigas entre saldos contábeis e bancários, créditos não liquidados relativos a serviços prestados à Prefeitura em exercícios anteriores, além de provisões trabalhistas, tributárias e cíveis registradas com critérios insuficientemente fundamentados.

O passivo trabalhista também apresenta pendências desde 2013, condição reiterada por esta Corte em exercícios anteriores e ainda não plenamente solucionada.

Todos esses aspectos foram reconhecidos e ratificados pela SCE e pela SG, que acolheram integralmente as impropriedades apontadas no item 7.1 do RAF, à exceção da 7.1-k, considerada superada, sendo que a Secretaria Geral sustentou também a superação do item 7.1-b, em razão da posterior adoção de medidas pela Origem para divulgação dos documentos citados no art. 8º, incisos I, III e VIII, da Lei Federal nº 13.303/16, bem como a vigência das determinações pretéritas consolidadas no eTCM 8835/2022. Por fim igualmente concluíram pela superação da proposta de determinação 7.2-a.

Apesar das deficiências apontadas, a análise do conjunto probatório, das manifestações técnicas e dos elementos gerenciais apresentados pela Companhia confirma que não se identificam atos de má-fé, dano evidente ao erário ou manipulação dolosa das demonstrações. Ao contrário, verifica-se disposição institucional para o saneamento das falhas, com avanços documentais e operacionais, ainda que incompletos, e melhora nos resultados econômicos do exercício. Soma-se a isso o fato de várias das irregularidades possuírem caráter estrutural e histórico, muitas delas já incorporadas ao monitoramento permanente desta Corte, não comprometendo, entretanto, a fidedignidade essencial das demonstrações contábeis de 2019, o que autoriza, conforme precedentes desta Casa, a aplicação excepcional da aprovação das contas.

Quanto às principais **infringências detectadas e as propostas de determinações**, cabe assinalar, de forma resumida, que permanecem pertinentes e necessárias:

✓ o fortalecimento dos controles patrimoniais, com a localização e depuração dos bens não encontrados e a realização dos testes de “impairment”;

✓ a adequação dos critérios de reconhecimento das provisões para contingências trabalhistas, cíveis e tributárias;

✓ a regularização das pendências trabalhistas desde 2013;

✓ a revisão dos saldos de créditos e depósitos judiciais com vistas à eliminação de valores insustentáveis; e

✓ a necessidade de aprimoramento da escrituração contábil, especialmente para garantir plena aderência ao regime de competência.

Também permanecem fundamentais as determinações relativas à melhoria dos controles internos, ao atendimento integral das exigências da Lei 13.303/2016 e ao aperfeiçoamento dos mecanismos de governança e compliance, tal como consolidado nos autos e ratificado pelas unidades técnicas.

No tocante às **recomendações**, destacam-se a necessidade de elaboração de um plano estruturado para redução dos prejuízos acumulados, a intensificação do monitoramento operacional das operadoras do sistema de transporte e o aprimoramento da transparência das informações econômico-financeiras disponibilizadas pela Companhia.

Diante de todo o exposto, e em razão da suficiência global das demonstrações, dos avanços verificados no RAF/SPTrans 2019, bem como, guardando a coerência com os últimos julgamentos, voto pela **APROVAÇÃO EXCEPCIONAL das contas da São Paulo Transporte S/A - SPTrans relativas ao exercício de 2019,** ressalvados os atos não apreciados e pendentes de julgamento, bem como as irregularidades que serão objeto de recomendação neste voto.

Acolho as infringências e impropriedades constatadas pela Auditoria, com exceção as 7.1.b e 7.1.k constante do item 7 do relatório, consideradas prejudicadas, bem como a infringência 7.1.a, uma vez foi apreciada no TC 4410/2020.

Dou como superadas a proposta de determinação 7.2-a, e transformo em determinação a proposta 7.2-b constante do item 7 do RAF conforme manifestação da Secretaria de Controle Externo, como segue:

7.2.b. *Tomar medidas para mitigar as causas dos alertas do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) que reportam anormalidades, sejam eles originados pelos motoristas ou automaticamente através da parametrização do SIM, tendo em vista sua interferência na qualidade da prestação dos serviços, sobretudo no cumprimento de viagens (subitem 4.9);*

Quanto as **determinações de exercícios anteriores,** ainda pendentes de regularização, deixo de reiterá-las tendo em vista que o assunto está sendo tratado nos autos do processo TC/002084/2023 (Contas do exercício 2022).

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 à época, ao Excelentíssimo 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 Senhor Controlador Geral do Município.

Cumpridas as formalidades legais, arquivem-se os autos.

É como voto.

DOMINGOS ODONE DISSEI:81822650887

Assinado de forma digital por DOMINGOS ODONE DISSEI:81822650887
Dados: 2026.06.01 15:51:43 -03'00'

DOMINGOS DISSEI
Conselheiro - TCMSP

MD/SMAS