ACO-UTR-306/2026

Processo	-	TC/007737/2020
Recorrentes	-	Procuradoria da Fazenda Municipal e São Paulo Transporte S.A. – SPTrans
Objeto	-	Recurso interposto em face do Acórdão da Sessão Ordinária não Presencial, de 22/06/2022 – Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito – Inspeção para acompanhar os impactos da pandemia causada pelo Novo Coronavírus – Covid-19, bem como a operacionalização dos novos contratos de concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município de São Paulo

75ª Sessão Ordinária Não Presencial em Ambiente Virtual

RECURSOS. SMT. IMPACTOS DA PANDEMIA CAUSADA PELO CORONAVÍRUS. COVID-19. OPERACIONALIZAÇÃO DOS NOVOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DO TRANSPORTE COLETIVO. CONHECIDOS. PROVIDOS a fim de reformar em parte o Acórdão recorrido, excluindo do dispositivo as determinações exaradas, mantendo o conhecimento e o registro da inspeção. Votação unânime.

A C Ó R D Ã O

Vistos e relatados estes autos, ora em grau de recurso, dos quais é Relator o Conselheiro RICARDO TORRES.

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 dos recursos ordinários interpostos pela Procuradoria da Fazenda Municipal (peça 101) e pela SPTrans (peça 103), pois, conforme opinado pela Assessoria Jurídica e pela Secretaria Geral, foram preenchidos os requisitos regimentais de admissibilidade.

ACORDAM, à unanimidade, quanto ao mérito, em dar-lhes provimento a fim de reformar em parte o Acórdão recorrido, excluindo do dispositivo as determinações exaradas, mantendo o conhecimento e o registro da inspeção.

ACORDAM, à unanimidade, em determinar o envio do relatório e voto do Relator e deste Acórdão ao Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transportes, bem como às demais partes interessadas no feito, para ciência.

ACORDAM, à unanimidade, em determinar, após o trânsito em julgado, com as cautelas de praxe, o arquivamento dos autos.

Participaram do julgamento os Conselheiros ROBERTO BRAGUIM – Revisor, JOÃO ANTONIO e EDUARDO TUMA.

São Paulo, 18 de março de 2026.

DOMINGOS DISSEI – Presidente
RICARDO TORRES – Relator

/smv

Assinado digitalmente por RICARDO EZEQUIEL TORRES Data: 29/05/2026 16:31:59 -03:00
Signature powered by e-TCM Tribunal de Contas do Município de São Paulo
Assinado digitalmente por DOMINGOS ODONE DISSEI Data: 09/06/2026 15:33:32 -03:00
Signature powered by e-TCM Tribunal de Contas do Município de São Paulo

Processo: **TC 7737/2020**
Origem: Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transportes
Objeto: Recursos Ordinários - Inspeção para acompanhamento dos impactos da pandemia (COVID-19) na operacionalização dos Contratos da Concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município de São Paulo.

RECURSOS ORDINÁRIOS. INSPEÇÃO. SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTES. SMT. ACOMPANHAMENTO DOS IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19 NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS.
1. Determinação exarada no v. Acórdão recorrido já cumprida por meio da implementação da Revisão Ordinária dos contratos de concessão do transporte coletivo público de passageiros.
RECURSOS ORDINÁRIOS CONHECIDOS E PROVIDOS. ACÓRDÃO REFORMADO PARA EXCLUIR DETERMINAÇÕES.

RELATÓRIO

Egrégio Plenário,

Trago a julgamento os Recursos Ordinários interpostos pela Procuradoria da Fazenda Municipal – PFM (peça 101) e pela São Paulo Transportes S/A – SPTrans (peça 103) em face do v. Acórdão proferido na 34ª SONP que conheceram da Inspeção para registro e determinaram à SPTrans "*que demonstre expressamente como as empresas cumpriram e estão cumprindo a quilometragem programada, ressaltando que o fator de transição não foi impactado no período da pandemia da COVID-19, uma vez que durante a pandemia os valores gastos por passageiro transportado subiram em média*

50% a 150%, demonstrando que a atual sistemática de remuneração não se dá por passageiro transportado".

A Inspeção em questão teve origem no Memorando GAB.EES 29/2020, do Conselheiro Relator à época, no seguinte sentido (peça 1):

> Na qualidade de Relator dos processos que cuidam do acompanhamento da execução dos contratos de serviço de transporte coletivo por ônibus atualmente em vigor (decorrentes das Concessões nº 1, 2 e 3 de 2015), DETERMINO a expedição de Ofícios dirigidos à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte, na pessoa do atual Secretário, bem como à São Paulo Transporte S/A., na pessoa de seu Diretor Presidente, cientificando-os do quanto segue:
> a) Reiteradas matérias jornalísticas tem noticiado a redução da frota de veículos em circulação durante a quarentena e a consequente superlotação dos ônibus, em direção oposta às recomendações/determinações dos órgãos de Saúde que frisam a necessidade de manter-se condições para o distanciamento entre os usuários a fim de evitar a contaminação e a propagação do Covid19;
> b) Matérias jornalistas e as publicações no Diário Oficial também noticiam o acentuado e elevado aumento nos repasses a título de subsídios (da Prefeitura para os Concessionários de Ônibus) que já alcançaram a soma de R$ 118 milhões "extras", ou seja, a mais, que o período anterior a Pandemia. Esse aumento equivale a 26% (vinte e seis por cento) segundo cálculos feitos pela Reportagem da Folha de São Paulo de 18 de junho de 2020 (em anexo).
> c) A gravidade e da relevância dos pontos antes relatados se soma à necessidade de que todos da sociedade contribuam no período da crise gerada pela Pandemia –Covid19 (o que inclui os Concessionários que operam o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros na Cidade de São Paulo);
> d) Diante disso questionamos: quais as medidas que essa Pasta, na qualidade de Poder Concedente das Concessões dos transportes de ônibus, vem adotando para equalizar a situação dos contratos atualmente em vigor frente aos efeitos gerados pela Pandemia Covid-19, tais como o desenvolvimento de estudos e cálculos e ações para averiguar eventual necessidade de reequilibrar a equação econômica financeira dos contratos, evitando-se prejuízos a população usuária e aos cofres municipais?

Após manifestação da Origem, o Conselheiro Relator à época determinou que a Auditoria levantasse "*todas as informações referentes a execução dos contratos durante ao período da quarentena (iniciado em 13-*

03-2020) gerada pela Pandemia Covid19, bem como os valores que estão sendo pagos a título de subsídios, remunerações, descumprimentos de obrigações contratuais, bem como o volume de passageiros transportados, quantidade de frota operando, e eventuais ações/mudanças contratuais que poderiam/deveriam ser efetuadas para equalizar a equação econômica financeira dos contratos de ônibus frente aos efeitos e mudanças geradas pela Pandemia covid19 a fim de evitar que sejam gerados prejuízos a população usuária e aos cofres municipais" (peça 13).

Na sequência, a Auditoria (peça 26) apresentou o Relatório de Inspeção, tendo concluído o seguinte:

> Apresentamos, na sequência, as principais constatações alcançadas com base no acompanhamento dos impactos da pandemia (COVID-19) na operacionalização dos novos Contratos da Concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do município de São Paulo no mês de junho/2020. Ressalvamos que em função da dinâmica dos acontecimentos e da possibilidade de agravamento da crise (Lockdown) ou a flexibilização das medidas por parte da PMSP, tais constatações serão afetadas e necessitarão de ajustes com base nas novas informações disponíveis.
>
> **4.1 Impacto na Demanda de passageiros**
>
> O mês de junho/20 ainda apresenta queda de demanda em comparação a junho/19 (redução de aproximadamente 56%). Porém, novamente apresentando recuperação em relação ao mês anterior (alta de 24,1%). Constata-se, assim, um leve viés de recuperação da demanda a partir do mês de maio/20. O aumento de 24,1% da demanda no mês de junho é reflexo da reabertura econômica do município, que passou à fase laranja do plano de retomada das atividades. Nesta fase, alguns setores comerciais e de serviços puderam reabrir de forma restrita, o que induziu, certamente, o aumento da demanda no período.
>
> Na comparação do período de janeiro a junho/2020 com o mesmo período de 2019, destaca-se a diminuição da demanda de passageiros transportados a partir do início da quarentena em 17.03.20, com reduções de -27,0% em março, -69,8% em abril, mantendo-se nesse nível em maio -68,3%. Por fim, em junho a demanda ficou 55,9% abaixo da de junho de 2019. No primeiro semestre a redução em relação a 2019 é de 40,3%. A demanda diária, que oscilava entre 8 e 10 milhões no início do mês de março, declinou após o início da quarentena, fechando aquele mês com demanda diária próxima dos 2 milhões de passageiros. Em junho a demanda diária teve leve aumento, fechando o último dia do mês com aproximadamente 4,1 milhões de passageiros transportados.
>
> **4.2 Impactos na Frota de Ônibus**

No início da quarentena, essa frota diminuiu para cerca 6,0 mil veículos básicos em 30.03.20, representando um decréscimo de 57,1%. Com novos ajustes promovidos pela SMT, a frota permaneceu em torno de 8,4 mil veículos em 23.04.20, representando uma diminuição de 40,0% em relação ao período anterior à pandemia. Todavia, a partir do dia 11.05 houve um acréscimo da frota em circulação em virtude da criação dos bolsões de frota complementar, fazendo com que a frota operacional monitorada passasse para a casa dos 10,0 mil veículos diários. A tendência de aumento da frota continuou em junho, tendo atingido patamares semelhantes aos da frota utilizada antes do início da pandemia, na casa de 14,0 mil veículos nos dias úteis

4.3 Impactos Financeiros

a) Arrecadação Tarifária

A receita tarifária do Sistema de transporte começou a declinar a partir de março, com redução de 12%, sendo que em abril regrediu 61%, 58% em maio e 37% em junho na comparação com 2019. Ressalta-se que as restrições à circulação tiveram início em 17.03.20, explicando o menor percentual de redução da receita naquele mês. Na análise em relação ao mês anterior de 2020, a receita da conta Sistema caiu 8% em março e 54% em abril, ou seja, de R$ 402,6 milhões para R$ 184,2 milhões, pressionando a necessidade de maiores aportes orçamentários do Tesouro Municipal via Compensações Tarifarias.

Contudo, no mês de maio verifica-se uma recuperação destas receitas, com aumento de 10% em relação ao mês anterior (abril), fechando o mês em R$ 202,3 milhões, prosseguindo em junho com aumento de 26% com relação a maio.

b) Remuneração dos Concessionários – regime de caixa

Os reflexos financeiros na remuneração dos Concessionários começaram a ocorrer mais fortemente a partir do mês de abril quando a remuneração paga regrediu 36%. No mês de maio o valor foi de R$ 452,1 milhões de pagamentos realizados via Conta Sistema e R$ 18,4 milhões de dinheiro retido na catraca, representando aumento de 6% em relação a abril. Por fim, em junho, os pagamentos às concessionárias foram ainda maiores, fechando o mês em R$ 493,8 milhões via Conta Sistema e R$ 22,1 milhões de dinheiro retido na catraca, representando um aumento de 10% em relação ao mês anterior. Destaca-se, ainda, que os valores médios de remuneração efetivamente pagos por passageiro transportado nos 32 contratos de concessão aumentou de R$ 3,21 em janeiro para R$ 5,61 em junho/2020, representando aumento médio de 75%.

c) Remuneração dos Concessionários – regime de competência

Os reflexos financeiros da pandemia começam a ser identificados já a partir do mês de março, quando o fator de transição e a remuneração da frota parada atingiram R$ 166,6 milhões, elevando-se para R$ 254,8 milhões em abril e fechando o mês de maio em R$ 250,0 milhões. Por fim, no mês de junho os valores somados destes dois itens atingiram o valor máximo de R$

332,4 milhões. Durante o período analisado (março a junho), somente o fator de transição estabelecido nos contratos, que atribuiu ao Poder Concedente o risco total da variação excepcional na demanda, foi responsável por um impacto financeiro na remuneração dos operadores de R$ 700,5 milhões.

Além disso, as medidas adotadas pela PMSP visando mitigar os efeitos da pandemia no setor de transporte resultaram R$ 303,4 milhões adicionais às Concessionárias durante esse período. Dessa forma, constata-se que o efeito conjunto do Fator de Transição e das medidas adotadas pela PMSP resultou, no período de 17.03 a 30.06, em subvenção econômica ao setor de transporte equivalente a R$ 1 bilhão, respondendo por mais de 50% da remuneração dos Concessionários no mesmo período. Constata-se ainda que, os valores apurados pelo regime de competência, revelaram um custo de R$ 6,83 por passageiro no período.

d) Custo Operacional do Sistema

Assim, com base nos dados atualizados até 30.06.20, constata-se que, em relação ao mês de janeiro de 2020 houve queda de aproximadamente 43,3% na arrecadação tarifária, pressionada, principalmente, pela diminuição da demanda de passageiros (-52%). No acumulado do primeiro semestre, entre 2020 e 2019, houve queda de 27,1%. Contudo, verifica-se que o custo operacional do Sistema não sofreu redução proporcional à da demanda, tendo em vista a coexistência, dentre outros, dos seguintes fatores:

- as regras de remuneração atuais, isto é, com o Fator de Transição previsto nos contratos de concessão, os valores de remuneração por passageiro transportado são reajustados diariamente para garantir a receita mensal prevista nos contratos, independentemente da deterioração da atividade econômica e da consequente diminuição da demanda de passageiros e da receita tarifária, possibilitando em diversas situações aumentos superiores a 500% em relação a tarifa de remuneração contratada;
- o Poder Concedente, visando proporcionar o distanciamento entre os passageiros, decidiu manter a frota operacional em patamares próximos aos de uma situação normal de operação, apesar de a demanda estar em torno de 32% da normal para o período;
- além da remuneração pela frota operacional, o Poder Concedente decidiu remunerar as Concessionárias pelos custos fixos da Frota Parada e ainda pela Frota Complementar disponibilizada em bolsões situados em locais especificados pela SPTrans.

Portanto, a conjugação desses fatores resulta na manutenção de um custo operacional elevado, exigindo maiores aportes do Tesouro Municipal. Em maio/2020 esse aporte atingiu R$ 287,7 milhões para transportar 74,1 milhões de passageiros, enquanto que em maio/2019 para transportar 234,2 milhões de passageiros, foi necessário um aporte de R$ 257,9 milhões. Já no mês junho/2020 o aporte de recursos via compensações tarifárias atingiu R$ 267,7 milhões, podendo ultrapassar R$ 300,0 milhões (após as revisões), para transportar 92,0 milhões de passageiros, enquanto que em

junho/2019 para transportar 208,7 milhões de passageiros, foi necessário um aporte de R$ 195,7 milhões.

e) Compensações Tarifárias

O valor pago pela PMSP a título de Compensações Tarifárias aumentou 53% no mês de abril em comparação ao mês de março. Esse valor manteve-se estável no mês de maio, fechando em R$ 287,7 milhões com uma pequena variação positiva de 0,2% em relação a abril. Já no mês de junho o valor foi de R$ 267,7 milhões, representando uma queda de 7,0% em relação a maio. Na análise em relação ao mês anterior de 2020, a receita da conta Sistema caiu 8% em março e 54% em abril, ou seja, de R$ 402,6 milhões para R$ 184,2 milhões.

Cumpre destacar que do mês de maio para junho, a despeito do aumento de 24,1% da demanda de passageiros e de 26,4% da arrecadação tarifária, a dotação Compensações Tarifárias apresentou uma queda de apenas 7%, não se beneficiando totalmente da recuperação verificada. A composição da remuneração total do Sistema deixou de ser majoritariamente custeada pela tarifa paga pelos usuários para ter predominância dos aportes da PMSP via compensações tarifárias, atingindo no mês de junho o percentual de 53,6% de participação no total da remuneração das concessionárias, com ligeira diminuição em relação ao mês de maio (60,2%), porém ainda de forma muito expressiva, representando mais da metade da remuneração do Sistema. Nesse sentido, cada passageiro transportado/registrado, que custava R$ 0,96 em janeiro/2020, passou a custar em junho/2020 R$ 2,91 para o Tesouro Municipal via subsídio, representando um aumento de aproximadamente 203,1%. Diante do exposto, mantidas as regras atuais, as restrições à circulação e as medidas adotadas pelo Poder Concedente, podemos estimar que a dotação Compensações Tarifárias encerrará o ano com um valor acima dos R$ 3,1 bilhões estimados anteriormente, podendo chegar a R$ 4,0 bilhões, ou seja, em patamar acima de anos anteriores, a despeito da redução de 52% da demanda.

Intimada a se manifestar acerca do Relatório acima, a Origem apresentou suas considerações em peças 38 a 40.

A Auditoria, em nova manifestação (peça 44), entendeu o que segue:

Do exposto, concluímos que os novos esclarecimentos apresentados pela Origem não foram suficientes para justificar que o fator de transição não foi impactado no período da pandemia de COVID-19, uma vez que durante a pandemia os valores gastos por passageiro transportado subiram em média 50% a 150%, demonstrando que a atual sistemática de remuneração não se dá por passageiro transportado.

Por fim, é preciso destacar que, embora a PMSP tenha tido a intenção de garantir emprego e o distanciamento social, não há evidência da efetividade

> das medidas, pois não há comprovação de que os níveis de serviço estejam sendo cumpridos. E também é questionável que o risco assumido na contratação seja válido para a situação de pandemia. Então, os contratos estariam equilibrados se demonstrado que as empresas estão cumprindo quilometragem programada.
> Por fim, os reiterados descumprimentos de viagens apurados nos termos dos acompanhamentos de execuções contratuais somados à ausência de fiscalização e de níveis mínimos de serviço, que impediram esta Auditoria de analisar o cumprimento de viagens durante a pandemia, podem ensejar desequilíbrios econômico-financeiros uma vez que uma suposta quilometragem não realizada levará à economia de custos variáveis pelas concessionárias.

A Assessoria Jurídica (peças 46/47) entendeu que o tema do fator de transição está revestido de teor predominantemente fático-técnico, razão pela qual permitiu-se destacar as conclusões da Auditoria, por seus próprios fundamentos. Quanto ao suscitado déficit fiscalizatório, em decorrência da Portaria SMT nº 81/2020, opinou que "*a atividade de fiscalização dos contratos de concessão é inerente ao Poder Concedente, que, nos termos legais, deve fazê-lo de forma permanente*".

A Procuradoria da Fazenda Municipal (peça 54) pugnou pelo conhecimento e registro da presente Inspeção, considerando a natureza adjetiva e instrumental do procedimento. Também pleiteou que fossem encaminhadas à Origem as recomendações que o Pleno entendesse cabíveis.

Mais uma vez instada a se manifestar, a Auditoria emitiu posicionamento no seguinte sentido (peça 65):

> Após análise da documentação encaminhada, mantemos as conclusões de nossa manifestação anterior (peça 44), entendendo que o fator de transição teve grande impacto no aumento da remuneração por passageiro transportado. Quanto à alegação de que a remuneração não deve ser vista apenas sob o aspecto financeiro, mas também sob o prisma social, já que propiciaria a manutenção dos empregos no setor de transporte, faltam evidências que comprovem que a SMT ou a SPTrans exerceram qualquer tipo de controle ou fiscalização no sentido de verificar se as empresas concessionárias mantiveram seus empregados. Sobre a manutenção da frota, que permitiria maior distanciamento social nos ônibus, também não houve comprovação e sua verificação se torna bastante difícil em virtude da suspensão da obrigação de apresentação do relatório de Avaliação de Performance. Por fim, reiteramos que os descumprimentos de viagens

> apurados nos acompanhamentos de execuções contratuais, somados à ausência de fiscalização e suspensão da elaboração e/ou exigência de importantes relatórios podem ocultar eventuais descumprimentos contratuais que levariam a desequilíbrios econômico-financeiros, já que gerariam economia de custos às concessionárias.

A Assessoria Jurídica (peças 67/68) manifestou-se em igual sentido ao posicionamento anterior, de peças 46/47.

A PFM (peça 71), de igual modo, reiterou sua manifestação pretérita.

A Secretaria Geral (peças 86/86) destacou que os apontamentos da presente Inspeção são de ordem fática e técnica, razão pela qual se permitiu acompanhar o entendimento da Auditoria. Assim, opinou no sentido de que o procedimento estava em condições de ser submetido à apreciação do Pleno para conhecimento e registro.

Em julgamento, o Conselheiro Relator levou à deliberação plenária o voto elucidado abaixo (peça 90):

> 1 - O TC 5.451/20 diz respeito ao ofício enviado pelo Conselheiro Domingos Dissei à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT), na condição de relator da pasta, em que, à vista da promulgação da Lei Municipal nº 17.335/20, teceu considerações e formulou indagações. A norma dispõe sobre medidas excepcionais no âmbito dos contratos administrativos de prestação de serviços em face à situação de calamidade pública nacional declarada pelo Presidente da República (Decreto Legislativo n.06/2020), estadual paulista declarada pelo Governador do Estado (Decreto Legislativo n. 2.493/2020) e municipal paulistana declarada pelo Prefeito e reconhecida pela Assembleia Legislativa (Decreto n. 2.494/2020), devido à pandemia decorrente do coronavírus.
> 2 - Os questionamentos foram respondidos pela SMT e pela SPTrans, tendo sido assim analisados pela Equipe de Auditoria deste Tribunal de Contas, como se observa dos autos.
> 3 - Destaco que, por intermédio da Portaria SMT nº 81/2020, foram suspensas as análises de performance operacional das linhas e a aplicação de penalidades do Regulamento de Sanções e Multas (Resam). No entanto, o exercício da atividade fiscalizatória é inerente ao Poder Concedente, que deve fazê-lo de forma permanente.
> 4 - Saliento também o não atendimento à obrigatoriedade do uso de máscaras conforme apurado na fiscalização (peça 113).

5 - Quanto a inspeção realizada no TC 7.737/2020 para o acompanhamento dos impactos da pandemia (COVID-19) na operacionalização dos novos contratos da concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros da cidade, com fundamento no Relatório da Auditoria, o então Relator, Conselheiro Edson Simões, procedeu à emissão de alerta à SPTrans, referendado pelo Pleno, sobre a necessidade urgente de revisão da fórmula de remuneração dos Contratos de concessão de ônibus visando a reequilibrar a equação econômico-financeira dos ajustes, (durante a pandemia) uma vez que as cláusulas originais, em tempos de pandemia (situação excepcional e imprevisível), estariam provocando prejuízos para os cofres públicos (fl. 51/52 da peça 29).

6 - A Auditoria deste Tribunal pontuou que "o fator de transição não foi impactado no período da pandemia de COVID-19, uma vez que durante a pandemia os valores gastos por passageiro transportado subiram em média 50% a 150%, demonstrando que a atual sistemática de remuneração não se dá por passageiro transportado".

7 - Destacou também que, "embora a PMSP tenha tido a intenção de garantir emprego e o distanciamento social, não há evidência da efetividade das medidas, pois não há comprovação de que os níveis de serviço estejam sendo cumpridos. E também é questionável que o risco assumido na contratação seja válido para a situação de pandemia. Então, os contratos estariam equilibrados se demonstrado que as empresas estão cumprindo quilometragem programada".

8 - E observou que "os reiterados descumprimentos de viagens apurados nos termos dos acompanhamentos de execuções contratuais somados à ausência de fiscalização e de níveis mínimos de serviço, que impediram esta Auditoria de analisar o cumprimento de viagens durante a pandemia, podem ensejar desequilíbrios econômico-financeiros uma vez que uma suposta quilometragem não realizada levará à economia de custos variáveis pelas concessionárias".

9 - Houve, ainda, a interposição de Representação apresentada pelo Vereador Toninho Vespoli, objeto do TC 7462/2020, solicitando deste Tribunal de Contas uma fiscalização para verificar, se houve aumento do subsídio do transporte público no Município de São Paulo e se tais recursos foram aplicados na manutenção de postos de trabalho e das linhas. A Auditoria deste Tribunal de Contas, secundada pela Assessoria Jurídica de Controle Externo e pela Secretaria Geral, concluiu pela procedência da Representação.

10 - Assim, diante do exposto e do que consta dos autos, acolhendo conclusões dos Órgãos Técnicos desta Corte de Contas, constata-se que das indagações feitas à Origem (TC 5.451/2020), várias permaneceram sem resposta ou sem comprovação do quanto afirmado (subitens 2.1.1.b, 2.1.1.c, 2.1.1.e, 2.1.1.g, 2.1.2.a, 2.1.2.d e 2.1.2.e).

11 - Conheço da Inspeção levada a efeito no TC 7.737/2020, para fins de registro, ressaltando que o fator de transição não foi impactado no

período da pandemia de COVID-19, uma vez que durante a pandemia os valores gastos por passageiro transportado subiram em média 50% a 150%, demonstrando que a atual sistemática de remuneração não se dá por passageiro transportado.

12 - Em consequência, determino à SPTrans que demonstre expressamente como as empresas cumpriram e estão cumprindo a quilometragem programada.

13 - E referentemente à Representação (TC 7.462/2020), dela conheço, pois preenchidos os requisitos de admissibilidade e, no mérito, acolhendo também as unânimes manifestações da Equipe de Auditoria, da Assessoria Jurídica de Controle Externo e da Secretaria Geral, julgo-a PROCEDENTE, pois, como apontou a Fiscalização deste Tribunal, (i) não foram apresentadas evidências de que a SMT ou a SPTrans exerceram qualquer tipo de controle ou fiscalização no sentido de verificar se as empresas concessionárias mantiveram seus empregados durante a pandemia; (ii) não foram apresentadas evidências que demonstrassem que a manutenção da frota em quantidade próxima à de situações normais de operação foi efetiva para manutenção do distanciamento social; (iii) apesar da redução de 37,4% na demanda de passageiros, a remuneração total dos operadores caiu apenas 10,7%, demostrando que o Tesouro Municipal arcou com a queda excepcional da demanda por meio de aporte de recursos mediante a dotação Compensações Tarifárias, que totalizou R$ 3,3 bilhões em 2020 (aumento de 14,3% em relação ao ano de 2019, que foi de R$ 3,1 bilhões); (iv) o aumento nos aportes de recursos seria um motivo a mais para que a PMSP, por meio da SMT, garantisse o cumprimento dos níveis de serviços compatíveis com o volume de frota operacional remunerada. Entretanto, não foi o que se verificou, pois, a Portaria SMT 081/20, suspendeu a obrigação de elaboração de relatórios e controles e também a aplicação de penalidades do Regulamento de Sanções e Multas (Resam).

14 - Em consequência, DETERMINO que as conclusões da Auditoria sobre as questões postas na Representação sejam encaminhadas à SMT e à SPTrans para apuração das responsabilidades à luz das disposições normativas que envolvem a matéria.

E o Plenário assim acordou (peça 93):

INSPEÇÃO. SMT. Acompanhar os impactos da pandemia causada pelo Novo Corona Vírus, Covid-19, bem como a operacionalização dos novos contratos de concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município. 1. Necessidade urgente de revisão da fórmula de remuneração dos Contratos de concessão de ônibus, visando a reequilibrar a equação econômico-financeira dos ajustes, durante a pandemia, uma vez que as cláusulas originais, nesta situação excepcional e imprevisível, estão provocando prejuízos para os cofres públicos. CONHECIDA. Votação unânime. **DETERMINAÇÃO. 1. Demonstre expressamente como as**

empresas cumpriram e estão cumprindo a quilometragem programada. Votação por maioria.
ACORDAM os Conselheiros do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, à unanimidade, pelos votos dos Conselheiros ELIO ESTEVES JUNIOR – Relator, com relatório e voto, EDUARDO TUMA – Revisor e ROBERTO BRAGUIM, ambos com declarações de voto apresentadas, e MAURICIO FARIA, acolhendo conclusões dos Órgãos Técnicos desta Corte de Contas, **em conhecer da inspeção para efeito de registro**.
ACORDAM, por maioria, pelos votos dos Conselheiros ELIO ESTEVES JUNIOR – Relator, ROBERTO BRAGUIM e MAURICIO FARIA, em **determinar à São Paulo Transporte S.A. que demonstre expressamente como as empresas cumpriram e estão cumprindo a quilometragem programada, ressaltando que o fator de transição não foi impactado no período da pandemia da COVID-19, uma vez que durante a pandemia os valores gastos por passageiro transportado subiram em média 50% a 150%, demonstrando que a atual sistemática de remuneração não se dá por passageiro transportado.**
Vencidos os Conselheiros EDUARDO TUMA – Revisor, em relação à determinação à SPTrans, e ROBERTO BRAGUIM, quanto à fixação de prazo.
ACORDAM, afinal, à unanimidade, em determinar, cumpridas as formalidades legais, o arquivamento dos autos.

A Procuradoria da Fazenda Municipal interpôs Recurso Ordinário (peça 101) pugnando pela reforma do v. Acórdão a fim de que "*seja tornada insubsistente a determinação contida na R. Decisão prolatada, mantendo-se apenas e tão somente a parte do julgado que conheceu da Inspeção realizada para fins de registro, nos exatos termos e conformes do judicioso voto que foi proferido pelo Nobre Conselheiro Eduardo Tuma*".

A SPTrans também interpôs Recurso Ordinário (peça 103), requerendo que seja "*modificado o teor do Acórdão para que ele se coadune com a realidade dos contratos de concessão, prevendo que o Poder Concedente avalie os impactos econômico-financeiros decorrentes da frota operacional, ocorrida após o início da situação de emergência estabelecida no Decreto Municipal nº 59.283/20, por ocasião da revisão quadrienal, considerando os serviços efetivamente prestados e medidos*".

A Auditoria (peça 117), acerca dos recursos ordinários interpostos, concluiu:

> Em que pesem os argumentos da Origem, no sentido de que na revisão quadrienal serão feitos os ajustes entre eventuais descasamentos entre a remuneração praticada, que considera a quilometragem programada e os custos efetivos, vinculados à quilometragem realizada, entendemos que não há impeditivo para que a SPTrans apresente, desde logo, os dados referentes à quilometragem do período em que vigorou a situação de emergência.

A Assessoria Jurídica (peças 119/120) opinou pelo conhecimento de ambos os recursos ordinários, considerando que foram preenchidos os requisitos regimentais de admissibilidade. No mérito, concluiu pelo não provimento dos apelos da PFM e da SPTrans.

A Procuradoria da Fazenda Municipal (peça 123) pugnou pelo conhecimento e provimento integral dos recursos ordinários em apreço.

Por fim, a Secretaria Geral (peças 125/126) opinou pelo conhecimento dos recursos ordinários interpostos, eis que preenchidos os requisitos de admissibilidade e, quanto ao mérito, entendeu pelo seu não provimento.

É o Relatório.

V O T O

É o caso de CONHECER dos Recursos Ordinários interpostos e DAR-LHES PROVIMENTO.

1. Inicialmente, CONHEÇO dos Recursos Ordinários interpostos pela Procuradoria da Fazenda Municipal (peça 101) e pela SPTrans (peça 103), pois, conforme opinado pela Assessoria Jurídica e pela Secretaria Geral, foram preenchidos os requisitos regimentais de admissibilidade.

2. Adentrando o mérito, observo que o pedido contido no Recurso Ordinário formulado pela SPTrans é o de que "*seja modificado o teor*

do Acórdão para que ele se coadune com a realidade dos contratos de concessão, prevendo que o Poder Concedente avalie os impactos econômico-financeiros decorrentes da frota operacional, ocorrida após o início da situação de emergência estabelecida no Decreto Municipal nº 59.283/20, por ocasião da revisão quadrienal, considerando os serviços efetivamente prestados e medidos".

3. De fato, a Revisão Ordinária tinha como um dos objetivos, dentre outros, a avaliação dos impactos econômico-financeiros do serviço no primeiro quinquênio do contrato de concessão – o que inclui o período pandêmico –, de modo que assiste razão à Recorrente.

4. Todavia, considerando o tempo decorrido entre o apelo da SPTrans e o momento atual, é de se salientar que os impactos econômico-financeiros decorrentes da frota operacional no período pandêmico já foram, de fato, avaliados por ocasião da Revisão Quadrienal, implementada pela Origem por meio do despacho autorizatório nº 147803398 – Processo SEI nº 5010.2025/0023708-2, após deliberação por parte desta E. Corte no TC 8091/2025.

5. Assim, em que pese a concordância com a tese exposta pela SPTrans em seu recurso, a modificação da determinação "*demonstre expressamente como as empresas cumpriram e estão cumprindo a quilometragem programada*" para "*avalie os impactos econômico-financeiros decorrentes da frota operacional por ocasião da revisão quadrienal"* demonstra-se inócua no presente momento.

6. Diante desse cenário, também concedo provimento ao Recurso Ordinário interposto pela Procuradoria da Fazenda Municipal, que requereu a insubsistência da determinação contida no v. Acórdão recorrido, mantendo-se o julgamento apenas para conhecimento da Inspeção para fins de registro.

Ante o exposto, **CONHEÇO** dos Recursos Ordinários interpostos pela PFM (peça 101) e pela SPTrans (peça 103) para **DAR-LHES PROVIMENTO** a fim de **REFORMAR EM PARTE** o v. Acórdão recorrido, excluindo do dispositivo as determinações exaradas, **MANTIDO** o conhecimento e o registro da inspeção.

INTIME-SE a Origem, na pessoa do Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transportes, bem como as demais partes interessadas no feito, para ciência do presente voto e do acórdão resultante.

Após o trânsito em julgado, e cumpridas as cautelas de praxe, arquivem-se os autos.

É como Voto.

Plenário Cons. **PAULO PLANET BUARQUE,**

Ricardo Torres
Conselheiro

Assinado digitalmente por RICARDO EZEQUIEL TORRES
Data: 13/04/2026 12:23:20 -03:00
Signature powered by e-TCM
Tribunal de Contas do Município de São Paulo

Tribunal de Contas
DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Processo	-	TC/007737/2020 (Tramitam em conjunto os processos TC/005451/2020, TC/007462/2020 e TC/007737/2020)
Interessada	-	Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito
Objeto	-	Inspeção para acompanhar os impactos da pandemia causada pelo Novo Coronavírus – Covid-19, bem como a operacionalização dos novos contratos de concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município de São Paulo

34ª Sessão Ordinária Não Presencial

INSPEÇÃO. SMT. Acompanhar os impactos da pandemia causada pelo Novo Corona Vírus, Covid-19, bem como a operacionalização dos novos contratos de concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município. 1. Necessidade urgente de revisão da fórmula de remuneração dos Contratos de concessão de ônibus, visando a reequilibrar a equação econômico-financeira dos ajustes, durante a pandemia, uma vez que as cláusulas originais, nesta situação excepcional e imprevisível, estão provocando prejuízos para os cofres públicos. CONHECIDA. Votação unânime. DETERMINAÇÃO. 1. Demonstre expressamente como as empresas cumpriram e estão cumprindo a quilometragem programada. Votação por maioria.

A C Ó R D Ã O

Vistos e relatados englobadamente os processos TC/005451/2020, TC/007462/2020 e TC/007737/2020, dos quais é Relator o Conselheiro Substituto ELIO ESTEVES JUNIOR.

ACORDAM os Conselheiros do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, à unanimidade, pelos votos dos Conselheiros ELIO ESTEVES JUNIOR – Relator, com relatório e voto, EDUARDO TUMA – Revisor e ROBERTO BRAGUIM, ambos com declarações de voto apresentadas, e MAURICIO FARIA, acolhendo conclusões dos Órgãos Técnicos desta Corte de Contas, em conhecer da inspeção para efeito de registro.

ACORDAM, por maioria, pelos votos dos Conselheiros ELIO ESTEVES JUNIOR – Relator, ROBERTO BRAGUIM e MAURICIO FARIA, em determinar à São Paulo Transporte S.A. que demonstre expressamente como as empresas cumpriram e estão cumprindo a quilometragem programada, ressaltando que o fator de transição não foi impactado no período da pandemia da COVID-19, uma vez que durante a pandemia os valores gastos por passageiro transportado subiram em média 50% a 150%, demonstrando que a atual sistemática de remuneração não se dá por passageiro transportado.

Vencidos os Conselheiros EDUARDO TUMA – Revisor, em relação à determinação à SPTrans, e ROBERTO BRAGUIM, quanto à fixação de prazo.

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

Participaram do julgamento os Conselheiros EDUARDO TUMA – Revisor, ROBERTO BRAGUIM e MAURÍCIO FARIA.

São Paulo, 22 de junho de 2022.

JOÃO ANTONIO – Presidente
ELIO ESTEVES JUNIOR – Relator

/hc

Assinado digitalmente por JOAO ANTONIO DA SILVA FILHO
Data: 12/07/2022 17:51:23 -03:00
Signature powered by e-TCM Tribunal de Contas do Município de São Paulo

Assinado digitalmente por ELIO ESTEVES JUNIOR
Data: 13/07/2022 13:10:54 -03:00
Signature powered by e-TCM Tribunal de Contas do Município de São Paulo

TC 005.541/2020
TC 007.462/2020
TC 007.737/2020

Egrégio Plenário

Em julgamento englobado o TC5.451/2020, autuado para cuidar de ofício encaminhado à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT), em que, à vista da promulgação da Lei Municipal nº 17.335/20, foram tecidas considerações e formuladas indagações, nos seguintes termos:

"Em 27 de março p.p., o senhor Prefeito Bruno Covas promulgou a Lei Municipal n. 17.335, após célere tramitação legislativa na Câmara Municipal do projeto de lei de autoria do Executivo, que deflagrou o processo legislativo e que recebeu, inclusive, alterações sobre outra matéria por parte dos legisladores municipais, de que é exemplo o art. 16 da norma legal (criação da Comissão Intersecretarial de Julgamento, como instância recursal das decisões condenatórias da Controladoria Geral do Município).

Trata-se de medidas excepcionais no âmbito dos contratos administrativos de prestação de serviços em face à situação de calamidade pública nacional declarada pelo Presidente da República (Decreto Legislativo n.06/2020), estadual paulista declarada pelo Governador do Estado (Decreto Legislativo n. 2.493/2020) e municipal paulistana declarada pelo nosso digno Prefeito e reconhecida pela Assembleia Legislativa (Decreto n. 2.494/2020).

O artigo 7º da mencionada lei estabelece que: "Em função das restrições de circulação de pessoas, por força da situação de emergência e estado de calamidade pública em vigor no Município de São Paulo, fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenções econômicas, pelo período de até 4 (quatro) meses, para cobertura de despesas relativas ao pagamento de ajuda compensatória mensal e/ou parte dos salários dos funcionários das empresas de transporte urbano de passageiros contratadas pela prefeitura, em decorrência da diminuição da frota em circulação, na forma e condições estabelecidas em regulamento".

Com fundamento nas disposições constitucionais que asseguram ao Tribunal de Contas do Município de São Paulo as funções de controle e fiscalização dos gastos públicos e na condição de Conselheiro Relator sobre transportes atualmente, solicito as seguintes informações, no prazo de 10 (dez) dias:

1. Já foi editado o Regulamento mencionado no art. 7º da Lei n. 17.335/2020?

2. A frota de ônibus foi ajustada. Em sua decorrência, a SPTrans informa em seu site que "a prioridade neste momento é manter o atendimento essencial". O que a SPTrans tem entendido como "atendimento essencial" e quais as medidas tomadas para que não haja solução de continuidade na movimentação de passageiros?

3. Quantos ônibus deixaram de circular em cada uma das linhas, qual o percentual da frota que foi diminuído? Quantos ônibus foram retirados de cada linha? Como ficou a distribuição dos ônibus com a alteração dos horários de pico?

4. A frota de ônibus hoje em operação está sendo devidamente monitorada para corresponder à variável demanda diária de passageiros, tendo-se em conta as recomendações para que não haja, em tempos de "novo coronavírus–covid-19", transporte de passageiros "de pé" nem superlotação? Já houve infração, por parte de alguma empresa, em relação à proibição de passageiros em pé, ou lotação inadequada em função das normas implantadas em decorrência do coronavírus?

5. Em relação à assepsia dos ônibus, como ela vem sendo feita, quais materiais têm sido utilizados, como tem sido feita a sua fiscalização?

6. Como se dará o cumprimento das disposições do art. 7º da Lei n. 17.335/2020 relativamente aos salários dos funcionários das empresas de transporte urbano de passageiros? Os salários foram diminuídos?

7. Houve demissão de funcionários dessas empresas a partir da decretação do estado de calamidade pública? "

O feito foi redistribuído ao Excelentíssimo Senhor Presidente, Conselheiro João Antônio, como responsável pela Relatoria Especial de Medidas de Combate e de Enfrentamento ao COVID-19 e seus efeitos, instituída pela Portaria nº 148/2020, pela Presidência deste Tribunal. Em seguida, com o término da relatoria especial decidida pela Presidência, o processo foi redistribuído ao Excelentíssimo Senhor Conselheiro Edson Simões, relator dos contratos de transporte público vigentes, e que passaram para a relatoria do Excelentíssimo Senhor Conselheiro Eduardo Tuma, em razão de substituição daquele Conselheiro por este. Por fim, o Conselheiro Domingos Dissei foi novamente designado Relator deste processo e, por conexão das matérias, também dos processos TCs 7.462/2020 (Representação) e 7.737/2020 (Inspeção).

Os questionamentos inicialmente formulados pelo Conselheiro Domingos Dissei e outros decorrentes foram respondidos pela SMT e pela SPTrans[1], tendo sido assim analisados pela Auditoria deste Tribunal de Contas, nos seguintes termos (na peça 90):

a) *A frota de ônibus foi ajustada. Em sua decorrência, a SPTrans informa em seu site que "a prioridade neste momento é manter o atendimento essencial". O que a SPTrans tem entendido como "atendimento essencial" e quais as medidas tomadas para que não haja solução de continuidade na movimentação de passageiros? (Item 2.1.1.b).*

Manifestação da SPTrans (fl. 1 da peça 81): Informa que a situação de emergência no Município devido à pandemia do COVID-19 acarretou uma queda brusca na demanda das linhas de ônibus a partir do dia 20 de março, provocando o afastamento de operadores (motoristas e cobradores) integrantes do grupo de risco, sendo necessária a adequação da programação horária com redução da frota em operação.

Informa ainda que os acompanhamentos diários na operação das linhas de ônibus e na demanda de passageiros serviram como base para realizar os ajustes necessários na oferta de serviços durante esse período, e que a partir do mês de junho a frota operacional de todas as linhas foi sendo recomposta, inclusive daquelas que haviam sido paralisadas.

[1] A São Paulo Transporte S.A (SPTrans) encaminhou informações e documentos - peças 80/81. A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) encaminhou sua resposta - peças 83/85.

Ademais, alega que essas linhas têm como função o reforço na oferta de viagens e, que sua paralisação não provoca desatendimento nos respectivos itinerários (como exemplo as linhas que dão apoio aos horários de saída escolar).

Comentários da Auditoria:

Embora a SPTrans afirme que a partir do mês de junho a frota operacional de todas as linhas foi sendo recomposta, inclusive as que haviam sido paralisadas, não foram apresentados documentos que comprovem que a oferta de veículos permaneceu em patamar capaz de suportar a demanda de passageiros no Sistema de Transporte Coletivo do Município. Posteriormente, a SPTrans passou a exigir a disponibilidade de frota por parte das concessionárias, porém não houve o estabelecimento de uma frequência mínima e de quantidade de viagens a serem realizadas. Assim, a simples disponibilização da frota não garante o atendimento de toda a demanda no município.

Portanto, entendemos que não houve comprovação por parte da SPTrans de que as medidas tomadas não impediram a movimentação de passageiros, e que não foi demonstrado o que a SPTrans tem entendido como "atendimento essencial".

b) Quantos ônibus deixaram de circular em cada uma das linhas, qual o percentual da frota que foi diminuído? Quantos ônibus foram retirados de cada linha? Como ficou a distribuição dos ônibus com a alteração dos horários de pico? (Item 2.1.1.c).

Manifestação da SPTrans (fls. 1/2 da peça 81): Encaminhou tabela, acostada às fls. 12/14 da peça 81, com a relação das 296 linhas que foram paralisadas durante o período de quarentena do COVID-19, indicando a frota alocada antes da Pandemia e atual. Outrossim, informa que antes da Pandemia tais linhas operavam com uma frota de 1.832 veículos (março/2020) e atualmente com 1.447 veículos.

Comentários da Auditoria:

A Origem informa, em tabela detalhada, que das 296 linhas paralisadas no dia 06.04.20, 1.447 veículos estavam em operação no dia 13.10.20. Em análise a essa tabela, verifica-se que, embora a tendência de

crescimento da frota ao longo do tempo tenha se confirmado, 32 linhas permaneceram paralisadas nessa data e que outras várias linhas estavam com sua frota programada reduzida.

Portanto, reitera-se a conclusão da Auditoria de que diversas linhas deixaram de ter programação de frota a partir do dia 06.04, podendo, desta forma, colocar em risco a continuidade e a boa prestação do serviço aos usuários das linhas afetadas.

c) A frota de ônibus hoje em operação está sendo devidamente monitorada para corresponder à variável demanda diária de passageiros, tendo-se em conta as recomendações para que não haja, em tempos de "novo coronavírus–COVID-19", transporte de passageiros "de pé" nem superlotação? Já houve infração, por parte de alguma empresa, em relação à proibição de passageiros em pé, ou lotação inadequada em função das normas implantadas em decorrência do coronavírus? (Item 2.1.1.d).

Manifestação da SPTrans (fls. 2, 5 e 6 da peça 81): Informa que o acompanhamento diário sobre a frota operacional programada, evolução de pessoas transportadas e o respectivo comparativo com a semana anterior, continua sendo executado e as informações são disponibilizadas no site da PMSP[2].

Em complementação aos esclarecimentos apresentados pela SPTRANS/DP/SCS e pela DG/STI, informa que atualmente a SPTrans não possui tecnologia embarcada nos ônibus que consiga medir onde os passageiros embarcados desembarcam, o que resultaria na taxa de ocupação dentro do ônibus e, ainda, que o prazo para implantação da nova tecnologia embarcada nos ônibus municipais encerra em maio de 2021.

Outrossim, informa que a recomendação contida na Carta Circular DP/SCS nº 069/20 de 05.06.20, no sentido de "as viagens no transporte coletivo urbano de passageiros da cidade de São Paulo sejam realizadas sem exceder a capacidade de passageiros sentados a partir de 06 de junho do ano corrente", foi revogada pela Carta Circular DP/SCS nº 084/20 de 17.06.20, uma vez que houve dificuldade na compreensão da recomendação, sendo que

[2] Acesso à Informação: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php

a mesma acabou sendo interpretada como "vedação ao transporte de passageiros em pé".

Comentários da Auditoria:

Devido à ausência de tecnologia embarcada nos ônibus que consiga medir onde os passageiros embarcados desembarcam, atualmente não há como mensurar a taxa de ocupação dentro dos ônibus. Portanto, não há como punir as empresas por lotação inadequada em função das normas implantadas em decorrência do COVID-19.

Ainda, cumpre ressaltar que, conforme previsto na Portaria SMT nº 81/2020, suspenderam-se as análises de performance operacional das linhas (art. 8º, inciso II) e a aplicação de penalidades do Regulamento de Sanções e Multas (Resam) (art. 6º).

Assim, com a inexigência de um cumprimento mínimo do nível de serviço e com a suspensão da aplicação de penalidades do Resam por descumprimento de viagens, perde-se a possibilidade de punir aquelas empresas que ofertaram viagens superlotadas.

Dessa forma, entendemos que a Origem respondeu ao questionamento, com a ressalva de que mecanismos analíticos e fiscalizatórios deixaram de ser utilizados para suprir a ausência de equipamento embarcado que permita a contagem de passageiros.

d) Em relação à assepsia dos ônibus, como ela vem sendo feita, quais materiais têm sido utilizados, como tem sido feita a sua fiscalização? (Item 2.1.1.e).

Manifestação da SPTrans (fls. 3,4 e 6 da peça 81): Informa que os técnicos da SPTrans acompanham diariamente, preferencialmente junto aos terminais de transferência, a limpeza e higienização dos veículos de forma amostral, uma vez que no sistema de transporte coletivo há 1.300 linhas, que perfazem cerca de 185.116 viagens diárias pela cidade, inviabilizando a constatação de todos os veículos simultaneamente.

Ressaltou ainda que todas as viagens apuradas pelos técnicos da SPTrans são devidamente registradas por seu Centro de Operações.

Outrossim, alega que por meio das Cartas Circulares DP/SCS nº 124/20 de 03 de setembro de 2020 e nº 134/20 de 30 de setembro de 2020, as recomendações já feitas anteriormente quanto à limpeza e higienização dos veículos, foram reforçadas e reiteradas.

Comentários da Auditoria:

Embora a Origem tenha respondido quais medidas a SPTrans tomou para fiscalizar as questões relacionadas à assepsia dos veículos, não foi apresentada documentação suporte dos resultados alcançados, nem foram demonstrados quais os valores de eventuais penalidades contratuais aplicadas. Portanto, não há como comprovar se algumas concessionárias deixaram de cumprir o comando.

e) Como se dará o cumprimento das disposições do art. 7º da Lei nº 17.335/2020 relativamente aos salários dos funcionários das empresas de transporte urbano de passageiros? Os salários foram diminuídos? (Item 2.1.1.f).

Manifestação da SPTrans (fls. 9/10 da peça 81): Informa que a Administração adotou medidas para preservação do sistema de transporte público municipal, principalmente quanto ao sustento dos profissionais e trabalhadores do sistema, parte essencial na garantia da mobilidade à população de São Paulo.

Foram expedidas as Portarias nº 081 e 087/20-SMT.GAB, que regularam a remuneração no período, inclusive para a frota parada. Informa ainda, que a remuneração neste período considerou os termos aditivos de convenção coletiva celebrados entre sindicatos patronal e trabalhista, bem como as medidas adotadas pelo Governo Federal na Medida Provisória nº 936/20 (convertida na LF nº 14.020/20).

Ademais, informa que em 31.03.20, os sindicatos patronal e trabalhista de motoristas, cobradores e mecânicos do transporte público municipal celebraram termo aditivo de convenção coletiva, com interveniência e anuência da SMT, definindo que, a partir de 25.03.20, os empregados em licença remunerada receberiam 50% do salário e 50% do vale-refeição, mantendo demais benefícios. Outrossim, informa que em 01.04.20, o Governo Federal publicou a Medida Provisória n° 936/20 (convertida na LF nº 14.020/20), instituindo o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, estipulando ajuda de custo em determinadas situações.

Ademais, alega que em decorrência da Medida Provisória nº. 936/20, em 08.04.20, os sindicatos patronal e trabalhista do transporte público municipal celebraram novo termo aditivo de convenção coletiva, com interveniência e anuência da SMT. Definiu-se que as empresas poderiam suspender o contrato de trabalho de seus empregados nos prazos e nas condições da Medida Provisória nº 936/20, com o pagamento de Ajuda Compensatória Mensal no valor de 30% sobre o salário base dos trabalhadores.

Dessa forma, alega que durante o período de suspensão contratual o trabalhador teria o direito ao Benefício Emergencial de Preservação do Emprego e da Renda (70% da Renda Mensal do Seguro Desemprego), conforme inciso IV, §2º, Artigo 11 da MP nº 936/20.

Para os empregados que recebem aposentadoria e não têm direito aos benefícios da MP nº 936/20, o termo aditivo estabeleceu que se estiverem em licença remunerada, será pago 50% do salário e 50% do vale-refeição, mantendo demais benefícios.

Portanto, alega que em decorrência dos termos aditivos de convenção coletiva e da legislação federal, a remuneração considerou, para os salários de mão de obra:

· período de 17 a 24.03.20 (antes do aditivo de convenção coletiva): 100% dos salários;

· período de 25 a 31.03.20 (aditivo de convenção coletiva): considerou-se 50% dos salários para afastados;

· a partir de 01.04.20: considerou-se os efeitos da Medida Provisória n° 936/20 (convertida na LF nº 14.020/20), com 30% dos salários para afastados e, no caso de aposentados, que não têm direito aos benefícios da MP, 50% dos salários.

Comentários da Auditoria:

Conforme esclarecido pela Origem, em decorrência dos termos aditivos de convenção coletiva e da legislação federal, foram definidos percentuais de redução salarial para os afastados a partir de 25.03.20 como forma de preservação do sistema de transporte público municipal,

principalmente quanto ao sustento dos profissionais e trabalhadores do sistema. Portanto, entendemos que a Origem respondeu ao questionamento.

f) Houve demissão de funcionários dessas empresas a partir da decretação do estado de calamidade pública? (Item 2.1.1.g).

Manifestação da SPTrans (fl. 6 da peça 81): Reitera as informações apresentadas anteriormente e acrescenta que de acordo com os termos da Lei Municipal nº 13.241/2001, artigo 9º, inciso IV, consta no Contrato de Concessão a seguinte determinação:

> CLÁUSULA QUARTA – DOS DEVERES DA CONCESSIONÁRIA
> 4.1.6. Operar somente com tripulação devidamente cadastrada junto ao Poder Concedente, capacitada e habilitada, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre terceiros contratados pela concessionária e o Poder Público, em conformidade com o disposto no Anexo V-5.4.1 – Procedimentos para Qualificação dos Operadores, deste contrato. ”
> 4.1.7. Dispor de frota, equipamentos, acessórios, recursos humanos e materiais, de modo a permitir a perfeita execução dos serviços, nos termos deste contrato e anexos.

Comentários da Auditoria:

Conforme mencionado no item 2.1.1.f, em decorrência dos termos aditivos de convenção coletiva e da legislação federal, foram definidos percentuais de redução salarial para os afastados a partir de 25.03.20 como forma de preservação do sistema de transporte público municipal, principalmente quanto ao sustento dos profissionais e trabalhadores do sistema. No entanto, a Origem não responde se houve demissão de funcionários dessas empresas a partir da decretação do estado de calamidade pública.

g) O que está sendo planejando para mitigar as formas de propagação do vírus no transporte público pós quarentena? Serão adotadas medidas de liberação gradual do transporte por faixa etária, por pessoas imunes ou haverá algum controle de detecção de pessoas com sintoma (detecção térmica)? (Item 2.1.2.a).

Manifestação da SPTrans (fls. 4, 6 e 7 da peça 81): Informa que a Diretoria de Operações da SPTrans realiza o acompanhamento e fiscalização de todas as medidas indicadas nas diretrizes da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte em conjunto com a Prefeitura Municipal de São Paulo, que analisam e propõem ações preventivas e de enfrentamento às questões referentes ao combate e a proliferação do novo Coronavirus, com efeito sobre o Sistema de Transporte Coletivo de

Passageiros no Município de São Paulo. Ademais, informa que a partir da emissão das Portarias SMT.GAB nº 81, 82, 87 e 101 de 2020, com as diretrizes a serem seguidas neste momento de enfrentamento da COVID-19 é que foram tomadas as devidas providências no âmbito do transporte público.

Comentários da Auditoria:

Embora a Origem informe que vem realizando o acompanhamento e fiscalização de todas as medidas indicadas nas diretrizes da SMT em conjunto com a PMSP, não foi apresentado o detalhamento das medidas tomadas para mitigar as formas de propagação do vírus.

h) Quais ações estão sendo tomadas para melhorar a coordenação da programação de viagens de modo a minimizar o tempo de espera dos passageiros em pontos de parada e terminais? Estão sendo realizados ajustes na frequência e itinerários a fim de, respectivamente, diminuir aglomeração no transporte e atender locais essenciais? Estão sendo realizados serviços sob demanda e sendo operadas linhas especiais para profissionais de saúde e outros setores essenciais? (Item 2.1.2.d).

Manifestação da SPTrans (fl. 2 da peça 81): Reitera as informações apresentadas no item 2.2.1.b.

Comentários da Auditoria:

Entendemos que a Origem não respondeu ao questionamento, tendo em vista que a referência feita pela Origem não existe no relatório, qual seja o item 2.2.1.b. Ademais, caso a referência seja ao item 2.1.1.b (item 2.1 deste Relatório), reiteramos a resposta no sentido de que não houve comprovação por parte da SPTrans de que as medidas tomadas não impediram a continuidade na movimentação de passageiros, e que não foi demonstrado o que a SPTrans tem entendido como "atendimento essencial".

i) Foram fornecidos Equipamentos de Proteção Individual (EPI) e álcool em gel e demais itens de assepsia para os operadores evitarem o contágio de COVID-19? Estão sendo realizados testes ou sendo verificada a temperatura dos operadores e demais funcionários das concessionárias de transporte? (Item 2.1.2.e).

Manifestação da SPTrans (fls. 4 e 7 da peça 81): Informa que diariamente os técnicos da SPTrans realizam o acompanhamento e fiscalização da obrigatoriedade do uso da máscara por parte dos trabalhadores do transporte público, onde quando detectada alguma irregularidade se registra a ocorrência e posteriormente comunicado à área de contratos da SPTrans. Outrossim, acrescenta que o cumprimento da utilização dos EPI por parte dos trabalhadores do transporte público, vem sendo verificada pela Diretoria de Operações, sendo que quando detectada alguma irregularidade, a fiscalização de campo registra a ocorrência e posteriormente por meio de Memorando, envia para a DP/SCS com a finalidade de emitir notificação à empresa, iniciando o procedimento administrativo de aplicação de penalidade, resguardados o contraditório e ampla defesa, ao final incidindo ou não a penalidade. Ademais, informa que constam nos registros da SPTrans, até o dia 28.09.20, 285 notificações para empresas de ônibus e 37 notificações em terminais.

Comentários da Auditoria:

Conforme informado pela Origem, a SPTrans vem fiscalizando o uso de EPI por parte dos trabalhadores do transporte público, com a devida aplicação de penalidades para as empresas responsáveis. No entanto, não foram apresentadas as notificações emitidas às empresas nem os valores de penalidades aplicadas pelas infringências cometidas. Portanto, entendemos que a Origem não respondeu ao questionamento.

E concluiu a Auditoria registrando que permanecem sem resposta os subitens 2.1.1.b, 2.1.1.c, 2.1.1.e, 2.1.1.g, 2.1.2.a, 2.1.2.d e 2.1.2.e .

A Assessoria Jurídica de Controle Externo destacou as conclusões da Auditoria e ressaltou a informação de que, por meio da Portaria SMT nº 81/2020, foram suspensas as análises de performance operacional das linhas e a aplicação de penalidades do Regulamento de Sanções e Multas (Resam). Temática semelhante foi comentada no TC 7737/2020, em que a Assessoria

Jurídica também ressaltou que o exercício da atividade fiscalizatória é inerente ao Poder Concedente, que deverá fazê-lo de forma permanente.

A Procuradoria da Fazenda Municipal assinalou que as informações trazidas aos autos indicariam que a Origem estava ciente das excepcionais dificuldades provocadas pela pandemia do COVID-19 e que vinha adotando as providências necessárias para a adequação do sistema de transporte municipal.

Concluiu, que o presente processado (juntamente com a Inspeção tratada no TC 7737/2020) alcançara seus objetivos e, dada a sua natureza instrumental do procedimento, que prescinde de análise de mérito, propugnou fosse conhecido e registrado.

A Secretaria Geral acompanhou o entendimento da Auditoria e reiterou o destacado pela Assessoria Jurídica de Controle Externo de que, por meio da Portaria SMT 81/2020, foram suspensas as análises de performance operacional das linhas e a aplicação de penalidades do Regulamento de Sanções e Multas (Resam).

E salientou também o não atendimento à obrigatoriedade do uso de máscaras conforme apurado na fiscalização realizada pela SPTrans (na peça 113).

No TC 7.737/2020 foi realizada Inspeção para o acompanhamento dos impactos da pandemia (COVID-19) na operacionalização dos novos contratos da concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do município de São Paulo.

Com fundamento no Relatório da Auditoria, o então Relator procedeu à emissão de alerta à SPTrans, referendado pelo Pleno, sobre a necessidade urgente de revisão da fórmula de remuneração dos Contratos de concessão de ônibus visando a reequilibrar a equação econômico-financeira dos ajustes (durante a pandemia), uma vez que as cláusulas originais, em tempos de pandemia (situação excepcional e imprevisível), estavam provocando elevados prejuízos para os cofres públicos (fl. 51/52 da peça 29).

Notificados para apresentação de respostas, no prazo de 60 dias, a Sra. Elisabete França, Secretária Municipal de Mobilidade e Transportes, à época, e o Sr. Levi dos Santos Oliveira, Diretor Presidente da São Paulo Transporte

S.A., à época (peças 32/33), trouxeram suas considerações e explicações, a SMT (à peça 38) e a SPTrans (às peças 39/40).

Sobre as indagações e correspondentes respostas, a Auditoria assim se manifestou:

"2.1.Necessidade urgente de revisão da fórmula de remuneração dos Contratos de concessão de ônibus visando a reequilibrar a equação financeira-econômica dos ajustes, (durante a pandemia) uma vez que as cláusulas originais, em tempos de Pandemia (situação excepcional e imprevisível), estão provocando elevados prejuízos para os cofres públicos.

- Manifestação da SPTrans (fls. 1/5 da peça 40):

Alega que não é a fórmula de remuneração a responsável pelo aumento de subsídio durante a pandemia. Ademais, informa que a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) noticiou que dentre os 3.301 postos de trabalho encerrados em 38 sistemas de transporte de ônibus, não há menção a demissões no sistema de transporte público na cidade de São Paulo, e que em termos gerais o acesso ao transporte público tem sido garantido à população usuária do município. Ademais, informa que o Fator de Transição, mencionado no item 3.2.2.2.1 do Relatório de Inspeção, depende de 2 variáveis (demanda e frota), uma vez que se a frota cair na mesma proporção da queda da demanda de passageiros, o Fator de Transição será igual a 1 e não influenciará na remuneração dos operadores.

Outrossim, alega que as situações de aumentos superiores a 500% em relação à tarifa de remuneração contratada, significa apontar que em algumas situações, alguns ônibus circularam com baixa ocupação, e que não se verifica uma maior remuneração pelo serviço prestado, conforme tabela apresentada, que contém a remuneração mensal e a remuneração por veículo no período de março a junho/20, comparando percentualmente com o mês de novembro/19, que não teve pandemia e é um mês típico, sem período de férias. Informa ainda, que outro ponto que não foi destacado no Relatório da Auditora é que, pela fórmula de remuneração contratual, quando a demanda cair mais de 1%, como no caso do período de pandemia, o operador sempre terá sua remuneração reduzida em termos equivalentes a 1%, independente da variação da frota, conforme item 2.2.2.4 do Anexo IV-4.5.1 dos contratos:

2.2.2.4. Quando a variação realizada for superior ou inferior a 1% será considerada a demanda da semana padrão com expurgo da referida variação, de forma a refletir no cálculo apenas o efeito na demanda padrão que ultrapassa a variação de 1%.

Alega, portanto, que como a demanda na pandemia caiu mais de 1%, o operador está sempre com remuneração reduzida em termos equivalentes a 1%, independente da variação da frota. Ademais, informa que em relação ao voto emitido pelo Egrégio Plenário do TCM, o alerta de "necessidade urgente de REVISÃO da FÓRMULA DE REMUNERAÇÃO dos Contratos de concessão de ônibus visando a reequilibrar a equação financeira dos ajustes" pode sugerir que a fórmula de remuneração contratual não foi revisada para o período de pandemia. No entanto, informa que a revisão já foi efetuada pela Portaria 087/20-SMT.GAB, da qual transcreveu os Artigos 3º ao 8º, quanto à remuneração da frota operante:

"Art. 3º Para os veículos da frota em operação, serão descontados os valores correspondentes às desonerações de encargos sociais e à redução de pessoal. Art. 4º No cálculo do Fator de Transição (ΔT, ou "delta T") previsto nos contratos dos operadores, a frota operacional equivalente no mês "n" será a frota programada na OSO para o respectivo dia útil remunerado, multiplicada pelo fator de cumprimento de frota do dia e pelo índice de equivalência do dia.

§ 1º Para finais de semana e feriados, será adotada a frota programada na OSO do último dia útil respectivo.

§ 2º O fator de cumprimento de frota será calculado pela média simples da medição no pico da manhã e no pico da tarde, considerando-se, para o pico da manhã, as faixas horárias das 4 às 8 horas inclusive, e para o pico da tarde, as faixas horárias das 16 às 19 horas inclusive.

§ 3º O fator de cumprimento no pico, manhã e tarde, será a relação entre a frota monitorada e a frota programada na OSO para o respectivo dia e período, limitado ao valor máximo de 1.

§ 4º A frota monitorada será calculada para cada pico, manhã e tarde, nas faixas horárias respectivas, consistindo na contagem de prefixos de veículos que efetuaram pelo menos 1 viagem (TP-TS, TS-TP, ou Circular) medida no Sistema Integrado de Monitoramento – SIM – no

pico respectivo ou que, nas ocorrências de eventos inválidos (inclusive TP ou TS) no SIM, tenham atendido critérios de passageiros transportados no Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE.

§ 5º O índice de equivalência diário a ser multiplicado na frota programada na OSO será a média dos índices de equivalência dos prefixos da frota monitorada nos picos da manhã e tarde do dia calculado.

Art. 5º No cálculo do Fator de Transição (ΔT, ou "delta T") previsto nos contratos dos operadores, a semana padrão no mês "n" considerará como média dos dias úteis o próprio dia útil, e como média dos sábados e domingos, o sábado e domingo próximo.

§ 1º Para o cálculo da semana padrão no mês "n" nos finais de semana, a média dos dias úteis será o dia útil próximo disponível.

§ 2º Os feriados e os dias atípicos de responsabilidade da operadora serão expurgados do cálculo da semana padrão.

Art. 6º O adicional de custo para veículos com ar condicionado será a média simples entre o adicional do ar condicionado calculado para os prefixos de veículos monitorados no pico manhã e o adicional do ar condicionado calculado para os prefixos de veículos monitorados no pico da tarde.

Art. 7º O valor do Arla 32 e do Serviço Noturno serão calculados conforme contratos, com adaptação para considerar os veículos da frota monitorada.

Art. 8º Ocorrendo divergência entre veículos da frota programada na OSO no dia útil e a frota em operante, em razão de veículos que não foram disponibilizados para atender à OSO, será descontado o valor equivalente fixado pela SPTrans, adaptando para cálculo diário."

Alegou que a fórmula de remuneração já foi revisada para o período da pandemia, e que o artigo 3º da Portaria 087/20-SMT.GAB deixa explícito que a revisão consistiu em redução (descontos) da remuneração, e que o subsídio no período de excepcionalidade está mais afeito a outros fatores, como queda de arrecadação, frota desatrelada à queda de demanda, e remuneração da frota parada.

- Manifestação da SMT (peça 38): Encaminha as mesmas informações prestadas pela SPTrans.

Comentários da Auditoria:

A SPTrans se equivoca ao afirmar que a Auditoria focou apenas na variável "demanda" ao analisar o Fator de Transição, uma vez que considerando o caso hipotético de a frota cair na mesma proporção da queda da demanda de passageiros, o Fator de Transição seria igual a 1 e não influenciaria na remuneração dos operadores. Situação essa, diversa da analisada pela Auditoria.

Conforme Relatório de Inspeção, ao comparar o mês de junho/20 com junho/19, verifica-se uma redução na demanda de passageiros de aproximadamente 56% (fl. 12 da peça 26), enquanto a frota em junho atingiu patamares semelhantes aos da frota utilizada antes do início da pandemia, na casa de 14 mil veículos nos dias úteis (fl. 15 da peça 26). Outrossim, quanto ao item 2.2.2.4 do Anexo IV-4.5.1 dos contratos, que expurga 1% do Fator de Transição quando esse apresenta variação maior ou menor que 1%, verifica-se que, conforme Gráfico 4 do Relatório de Inspeção à fl. 17 da peça 26, esse expurgo se mostra ínfimo diante das variações superiores a 50%, apresentadas entre março/20 e junho/20.

Cumpre registrar que a Origem não apresentou novos esclarecimentos em relação à remuneração da frota parada.

Ainda, cumpre esclarecer que as constatações trazidas no Relatório de Inspeção (peça 26), alertam que, diante da pandemia de COVID-19, o fator de transição foi potencializado, sem, contudo, dizer que os valores apresentados desequilibraram os contratos do ponto de vista econômico-financeiro.

Por sua vez, como o intuito das análises mensais era trazer um panorama do Sistema de Transporte diante da situação excepcional, esta Auditoria entendeu ser relevante trazer os impactos trazidos pelo mecanismo transitório, bem como os impactos nas compensações tarifárias e nos valores de remuneração por passageiro transportado, conforme já transcrito à fl. 34 da peça 26:

A composição da remuneração total do Sistema deixou de ser majoritariamente custeada pela tarifa paga pelos usuários para ter predominância dos aportes da PMSP via compensações tarifárias, atingindo no mês de junho o percentual de 53,6% de participação no total da remuneração das concessionárias, com ligeira diminuição em relação ao mês de maio (60,2%), porém ainda de forma muito expressiva, representando mais da metade da remuneração do Sistema. Nesse sentido, cada passageiro transportado/registrado, que custava R$ 0,96 em janeiro/2020, passou a custar em junho/2020 R$ 2,91 para o Tesouro Municipal via subsídio, representando um aumento de aproximadamente 203,1%.

Ante o exposto, conclui-se que os novos esclarecimentos apresentados pela Origem no sentido de que o fator de transição não teve influência relevante na remuneração das concessionárias não prosperam, uma vez que seu valor diário médio oscilou entre 1,5 e 2,5 (50% a 150%) a partir de abril/20 (fl. 17 da peça 26), causando impactos diretos nos valores gastos com compensações tarifárias.

É preciso destacar que, embora a PMSP tenha tido a intenção de garantir emprego e o distanciamento social, não há evidência da efetividade das medidas, pois não há comprovação de que os níveis de serviço estejam sendo cumpridos.

E também não é tão certo que o risco assumido na contratação seja válido para situação de pandemia. Então os contratos estariam equilibrados se demonstrado que as empresas estão cumprindo a quilometragem programada.

Nos TCs 11.050, 11.051 e 11.052/2020 que tratam do Acompanhamento de Execução dos Contratos de Concessão vigentes a partir de 09.09.19, esta Auditoria constatou que no período anterior à pandemia as empresas já não estavam cumprindo a totalidade de viagens programadas e, consequentemente, a quilometragem programada.

Considerando que os valores pagos às empresas levam em conta uma planilha de custos e que os custos variáveis (combustível, rodagem e lubrificantes) foram calculados com base na quilometragem programada, verificou-se que, no período de 09.09.19 a 29.02.20, que houve prejuízo ao erário e pagamento indevido por serviços não prestados conforme o pactuado nos contratos, estimado pela auditoria em R$ 44 milhões1.

Ademais, conforme previsto na Portaria SMT nº 81/2020, suspenderam-se as análises de performance operacional das linhas (art. 8º, inciso II) e a aplicação de penalidades do Regulamento de Sanções e Multas (Resam) (art. 6º).

Assim, em virtude das suspensões trazidas pela portaria, esta Auditoria não pôde acompanhar o cumprimento do nível de serviços em termos quantitativos de viagens, uma vez que a SMT passou a exigir apenas a disponibilização da frota durante o período da pandemia, sem determinar quantidades mínimas de viagens a serem ofertadas.

Como exemplo, imagine-se uma linha que, antes da pandemia, dispunha de 5 veículos para realizar 100 viagens. Com o advento da pandemia, a SMT continuou exigindo um quantitativo de frota, que pode ser igual ou menor ao valor anterior, sem, contudo, exigir uma quantidade mínima de viagens. Assim, caso a empresa tenha colocado os 5 ônibus afetos àquela linha para fazer 50 viagens em um determinado dia, ela cumpriu a disponibilidade de frota, mas não cumpriu o nível de serviço anterior à pandemia.

1 R$ 44 milhões = R$ 20,8 milhões (Estrutural) + R$ 10,2 milhões (Articulação Regional) + R$ 13 milhões (Distribuição).

Assim, com a inexigência de um cumprimento mínimo do nível de serviço e com a suspensão da aplicação de penalidades do Resam por descumprimento de viagens, perde-se a possibilidade de punir aquelas empresas que deixaram de cumprir as viagens conforme previsto anteriormente.

Em síntese, os reiterados descumprimentos de viagens apurados nos termos dos acompanhamentos de execuções contratuais somados à ausência de fiscalização e de níveis mínimos de serviço, que impediram esta Auditoria de analisar o cumprimento de viagens durante a pandemia, podem ensejar desequilíbrios econômico-financeiros uma vez que uma suposta quilometragem não realizada levará à economia de custos variáveis pelas concessionárias.

E concluiu a Auditoria deste Tribunal de Contas que *"o fator de transição não foi impactado no período da pandemia de COVID-19, uma vez que durante a pandemia os valores gastos por passageiro transportado*

subiram em média 50% a 150%, demonstrando que a atual sistemática de remuneração não se dá por passageiro transportado".

Destacou também que, *"embora a PMSP tenha tido a intenção de garantir emprego e o distanciamento social, não há evidência da efetividade das medidas, pois não há comprovação de que os níveis de serviço estejam sendo cumpridos. E também é questionável que o risco assumido na contratação seja válido para a situação de pandemia. Então, os contratos estariam equilibrados se demonstrado que as empresas estão cumprindo quilometragem programada".*

E observou, por fim, que "os reiterados descumprimentos de viagens apurados nos termos dos acompanhamentos de execuções contratuais somados à ausência de fiscalização e de níveis mínimos de serviço, que impediram esta Auditoria de analisar o cumprimento de viagens durante a pandemia, podem ensejar desequilíbrios econômico-financeiros uma vez que uma suposta quilometragem não realizada levará à economia de custos variáveis pelas concessionárias".

A Assessoria Jurídica de Controle Externo assinalou que a temática estava relacionada ao fator de transição, revestida por discussão predominantemente fático-técnica, e não propriamente quanto ao adimplemento contratual ou quanto à juridicidade de cláusula constante da minuta integrante do instrumento convocatório. Por isso mesmo, alinhou-se às conclusões da Auditoria, por seus próprios fundamentos.

No que concerne ao possível deficit fiscalizatório, em decorrência da Portaria SMT nº 81/2020, ressaltou que a atividade de fiscalização dos contratos de concessão é inerente ao Poder Concedente, que, nos termos legais, deve fazê-lo de forma permanente.

A Procuradoria da Fazenda Municipal reafirmou a questão da complexidade do tema, mormente diante da pandemia do coronavírus vivenciada, afetando a vida de milhões de pessoas e empresas no mundo todo. Não poderia ser diferente em relação ao transporte público municipal, dada a magnitude do sistema de ônibus na nossa cidade.

Ao seu ver, estaria demonstrado que *"os agentes públicos estão agindo de acordo com as leis vigentes e com as normas contratuais pactuadas; os gestores municipais não desbordaram dos parâmetros normativos que regem*

a espécie, agindo tão somente para que o sistema de transporte de ônibus não se inviabilizasse". E salientou que "face à drástica redução da demanda de passageiros havida, verificou-se uma queda expressiva na arrecadação do sistema como um todo, donde ser necessário uma série de atos que viabilizassem a manutenção do valor da tarifa, que evidentemente não poderia ser aumentada, com a continuação da prestação dos serviços, os quais também não poderiam - como de fato não podem - sofrer qualquer interrupção. Como bem observado pela Origem, a questão fulcral verficada, com o devido respeito àqueles que divergem, não é a fórmula de remuneração das empresas; ou a de cálculo da tarifa; ou a eventual falta de fiscalização, mas - repita-se - a queda extraordinária da demanda de passageiros decorrente da terrível pandemia que nos assola, cuja consequência foi uma substancial diminuição no valor da arrecadação tarifária. Neste sentido, forçoso reconhecer que as explicações e justificativas colacionadas pela Origem, conforme peças 09, 19, 20, 38, 39 e 40 são bastante razoáveis, bem como elucidativas e claras".

Requereu a Procuradoria da Fazenda Municipal que a presente Inspeção fosse conhecida e registrada, com o posterior encaminhamento à Origem das suas conclusões.

A Secretaria Geral destacou, como fizera a Assessoria Jurídica de Controle Externo, que os questionamentos são de ordem fática e técnica, e acompanhou o entendimento da Auditoria, que indicou a possível ocorrência de falhas na fiscalização da concessão pelo Poder Concedente, seja quanto ao quantitativo da frota em operação, ou quanto ao cumprimento do distanciamento social entre os usuários, ou, ainda, quanto à manutenção de emprego no sistema de transporte coletivo urbano de passageiros pelas empresas concessionárias.

Observou, na forma do que concluíra a Auditoria, que os descumprimentos de viagens apurados nos acompanhamentos de execuções contratuais, somados à ausência de fiscalização e suspensão da elaboração e/ou exigência de importantes relatórios poderiam ocultar eventuais descumprimentos contratuais que levariam a desequilíbrios econômico-financeiros, uma vez que gerariam economia de custos às concessionárias.

No TC 7462/2020 foi apreciada a Representação apresentada pelo Vereador Toninho Vespoli, que solicitou deste Tribunal uma fiscalização para verificar se houve aumento do subsídio do transporte público no Município de

São Paulo e se tais recursos foram aplicados na manutenção de postos de trabalho e das linhas.

O representante citou o disposto no art. 7º da Lei 17.335/2020, que estabelece que, em função das restrições de circulação de pessoas por força da situação de emergência e estado de calamidade pública *[...] fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenções econômicas, pelo período de até 4 (quatro) meses, para cobertura de despesas relativas ao pagamento de ajuda compensatória mensal e/ ou parte dos salários dos funcionários das empresas de transporte urbano de passageiros contratados pela prefeitura, em decorrência da diminuição da frota em circulação, na forma e condições estabelecidas em regulamento*.

Aduziu informações veiculadas pela mídia sobre a redução na frota de ônibus entre os meses de março a maio, o que estaria gerando superlotação no transporte público; e que as empresas concessionárias do transporte público estariam reduzindo os salários de seus empregados e realizando demissões em decorrência da pandemia.

Indicou que ocorreram repasses extraordinários do Município para empresas concessionárias do serviço de transporte e mesmo assim elas realizaram severas reduções salariais, diminuíram a oferta de ônibus nas linhas da Capital e possivelmente demitiram funcionários. E indagou: qual foi a serventia dos recursos de ajuda para o enfrentamento empenhados pelo Município? Salientando que os recursos repassados seriam principalmente para que postos de trabalho fossem preservados.

Em documentação posteriormente juntada pelo Eminente Representante (peças 11 a 13), faz-se menção a possível incongruência dos dados da remuneração das empresas prestadoras do serviço de transporte, porquanto no primeiro momento da pandemia (março, abril e maio de 2020) os gastos da municipalidade relacionados às empresas concessionárias caíram em relação ao período anterior à pandemia (R$ 630 milhões em janeiro de 2020) e, contrariando a lógica, aumentou para R$ 700 milhões em dezembro de 2020, quando supostamente haveria redução de frota e queda de passageiros.

Notificada da Representação, a SPTrans afirmou que as ações adotadas em cada etapa foram resultantes do acompanhamento diário das informações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) e do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM), sobre a demanda transportada por dia e período e

quantidade de veículos em operação. Asseverou também que os números citados se referiam ao período financeiro (caixa) e não ao período econômico (competência), entendo que seria mais adequado utilizar dados de remuneração pelo período de competência e não de caixa.

Acrescentou, ainda, a SPTrans, que a remuneração de dezembro em relação ao mês de janeiro é historicamente maior, na ordem de 10 a 13% nos anos de 2017 a 2019, e que 2020 foi uma exceção, em que a remuneração de dezembro/20 foi apenas 3% superior a janeiro/20, mesmo com remuneração da frota parada.

E afirmou que *"a atual situação do transporte público é totalmente sui generis, uma vez que dados históricos, pesquisas e demais estudos anteriores à atual fase de quarentena são de pouca utilidade para desenvolver estratégias para rápida implantação. Entretanto, o acompanhamento realizado através de ferramentas como o SBE e o SIM, dados da Performance Operacional da Linha e Indicadores de Qualidade do Transporte, resultam em uma série de informações para a tomada de decisão por parte da Administração Pública, que considera ainda as informações de saúde pública e relevância no âmbito da Região Metropolitana. Finalmente, informamos que novas medidas poderão ser adotadas a qualquer tempo em conformidade com as diretrizes governamentais e normas legais vigentes, sempre visando o aperfeiçoamento dos procedimentos e ajustes de estratégias, de forma a adequar a oferta de serviços a uma condição segura de mobilidade".*

E alegou também, a SPTrans, que os contratos de concessão dispõem que a gestão de funcionários das concessionárias compete aos seus respectivos setores de Recursos Humanos.

Em sua análise, a Auditoria reproduziu quadro do relatório de Desempenho Operacional da SPTrans (e-TCM 3325/2021), e comentários que demonstram as variações ocorridas em 2020 na comparação com exercícios anteriores, concluindo pela procedência da Representação, pois:

· *Não foram apresentadas evidências de que a SMT ou a SPTrans exerceram qualquer tipo de controle ou fiscalização no sentido de verificar se as empresas concessionárias mantiveram seus empregados durante a pandemia.*

· Não foram apresentadas ainda, evidências que demonstrassem que a manutenção da frota em quantidade próxima a de situações normais de operação foi efetiva para manutenção do distanciamento social. Não foi possível a esta Auditoria calcular a taxa de ocupação dos ônibus durante a pandemia, tendo em vista a suspensão de elaboração do relatório de Avaliação de Performance pela Portaria SMT 081/20.

· Apesar da redução de 37,4% na demanda de passageiros, a remuneração total dos operadores caiu apenas 10,7%, demostrando que o Tesouro Municipal arcou com a queda excepcional da demanda por meio de aporte de recursos mediante a dotação Compensações Tarifárias que totalizou R$ 3,3 bilhões em 2020 (aumento de 14,3% em relação ao ano de 2019, que foi de R$ 3,1 bilhões). O aumento nos aportes de recursos seria um motivo a mais para que a PMSP, por meio da SMT, garantisse o cumprimento dos níveis de serviços compatíveis com o volume de frota operacional remunerada. Entretanto, não foi o que se verificou, pois a Portaria SMT 081/20 suspendeu a obrigação de elaboração de relatórios e controles e também a aplicação de penalidades do Regulamento de Sanções e Multas (Resam).

A Assessoria Jurídica de Controle Externo destacou as conclusões da Auditoria.

A Procuradoria da Fazenda Municipal, preliminarmente, pleiteou seja a Representação julgada prejudicada por perda de objeto, uma vez que a providência solicitada pelo Representante –a fiscalização do assunto por parte desse Tribunal de Contas do Município– havia sido realizada nos autos dos TCs 7.737/2020 e 5.451/2020. Afirmou que, como a Representação atingira sua finalidade antes mesmo de seu julgamento final, ela teria restado prejudicada.

No mérito, sublinhou que os esclarecimentos e justificativas trazidos pela Origem merecem ser acolhidos, pois demonstraram que os agentes públicos estariam agindo de acordo com as leis vigentes e com as normas contratuais pactuadas. Reafirmou que os gestores municipais não desbordaram dos parâmetros normativos que regem a espécie, agindo tão somente para que o sistema de transporte de ônibus não se inviabilizasse.

Para a Secretaria-Geral, os questionamentos presentes nos autos são de ordem fática e técnica, razão de acompanhar o entendimento da Auditoria, que indicou a possível ocorrência de falhas na fiscalização da concessão pelo Poder Concedente, seja quanto ao quantitativo da frota em operação; ao cumprimento

do distanciamento social entre os usuários; e quanto à manutenção de emprego no sistema de transporte coletivo urbano de passageiros pelas empresas concessionárias, matéria também tratada no TC nº 7737/2020.

E concluiu opinando pelo conhecimento da Representação e, no mérito, por sua procedência.

É o relatório.

VOTO

1 - O TC 5.451/20 diz respeito ao ofício enviado pelo Conselheiro Domingos Dissei à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT), na condição de relator da pasta, em que, à vista da promulgação da Lei Municipal nº 17.335/20, teceu considerações e formulou indagações. A norma dispõe sobre medidas excepcionais no âmbito dos contratos administrativos de prestação de serviços em face à situação de calamidade pública nacional declarada pelo Presidente da República (Decreto Legislativo n.06/2020), estadual paulista declarada pelo Governador do Estado (Decreto Legislativo n. 2.493/2020) e municipal paulistana declarada pelo Prefeito e reconhecida pela Assembleia Legislativa (Decreto n. 2.494/2020), devido à pandemia decorrente do coronavírus.

2 - Os questionamentos foram respondidos pela SMT e pela SPTrans, tendo sido assim analisados pela Equipe de Auditoria deste Tribunal de Contas, como se observa dos autos.

3 - Destaco que, por intermédio da Portaria SMT nº 81/2020, foram suspensas as análises de performance operacional das linhas e a aplicação de penalidades do Regulamento de Sanções e Multas (Resam). No entanto, o exercício da atividade fiscalizatória é inerente ao Poder Concedente, que deve fazê-lo de forma permanente.

4 - Saliento também o não atendimento à obrigatoriedade do uso de máscaras conforme apurado na fiscalização (peça 113).

5 - Quanto a inspeção realizada no TC 7.737/2020 para o acompanhamento dos impactos da pandemia (COVID-19) na operacionalização dos novos contratos da concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros da cidade, com fundamento no Relatório da Auditoria, o então Relator, Conselheiro Edson Simões, procedeu à emissão de alerta à SPTrans, referendado pelo Pleno, sobre a necessidade urgente de revisão da fórmula de remuneração dos Contratos de concessão de ônibus visando a reequilibrar a equação econômico-financeira dos ajustes, (durante a pandemia) uma vez que as cláusulas originais, em tempos de pandemia (situação excepcional e imprevisível), estariam provocando prejuízos para os cofres públicos (fl. 51/52 da peça 29).

6 - A Auditoria deste Tribunal pontuou que *"o fator de transição não foi impactado no período da pandemia de COVID-19, uma vez que durante a pandemia os valores gastos por passageiro transportado subiram em média 50% a 150%, demonstrando que a atual sistemática de remuneração não se dá por passageiro transportado".*

7 - Destacou também que, *"embora a PMSP tenha tido a intenção de garantir emprego e o distanciamento social, não há evidência da efetividade das medidas, pois não há comprovação de que os níveis de serviço estejam sendo cumpridos. E também é questionável que o risco assumido na contratação seja válido para a situação de pandemia. Então, os contratos estariam equilibrados se demonstrado que as empresas estão cumprindo quilometragem programada".*

8 - E observou que *"os reiterados descumprimentos de viagens apurados nos termos dos acompanhamentos de execuções contratuais somados à ausência de fiscalização e de níveis mínimos de serviço, que impediram esta Auditoria de analisar o cumprimento de viagens durante a pandemia, podem ensejar desequilíbrios econômico-financeiros uma vez que uma suposta quilometragem não realizada levará à economia de custos variáveis pelas concessionárias".*

9 - Houve, ainda, a interposição de Representação apresentada pelo Vereador Toninho Vespoli, objeto do TC 7462/2020, solicitando deste Tribunal de Contas uma fiscalização para verificar, se houve aumento do subsídio do

transporte público no Município de São Paulo e se tais recursos foram aplicados na manutenção de postos de trabalho e das linhas. A Auditoria deste Tribunal de Contas, secundada pela Assessoria Jurídica de Controle Externo e pela Secretaria Geral, concluiu pela procedência da Representação.

10 - Assim, diante do exposto e do que consta dos autos, acolhendo conclusões dos Órgãos Técnicos desta Corte de Contas, constata-se que das indagações feitas à Origem (TC 5.451/2020), várias permaneceram sem resposta ou sem comprovação do quanto afirmado (subitens 2.1.1.b, 2.1.1.c, 2.1.1.e, 2.1.1.g, 2.1.2.a, 2.1.2.d e 2.1.2.e).

11 - Conheço da Inspeção levada a efeito no TC 7.737/2020, para fins de registro, ressaltando que *o fator de transição não foi impactado no período da pandemia de COVID-19, uma vez que durante a pandemia os valores gastos por passageiro transportado subiram em média 50% a 150%, demonstrando que a atual sistemática de remuneração não se dá por passageiro transportado*.

12 - Em consequência, **determino** à SPTrans que demonstre expressamente como as empresas cumpriram e estão cumprindo a quilometragem programada.

13 - E referentemente à Representação (TC 7.462/2020), dela conheço, pois preenchidos os requisitos de admissibilidade e, no mérito, acolhendo também as unânimes manifestações da Equipe de Auditoria, da Assessoria Jurídica de Controle Externo e da Secretaria Geral, julgo-a PROCEDENTE, pois, como apontou a Fiscalização deste Tribunal, (i) não foram apresentadas evidências de que a SMT ou a SPTrans exerceram qualquer tipo de controle ou fiscalização no sentido de verificar se as empresas concessionárias mantiveram seus empregados durante a pandemia; (ii) não foram apresentadas evidências que demonstrassem que a manutenção da frota em quantidade próxima à de situações normais de operação foi efetiva para manutenção do distanciamento social; (iii) apesar da redução de 37,4% na demanda de passageiros, a remuneração total dos operadores caiu apenas 10,7%, demostrando que o Tesouro Municipal arcou com a queda excepcional da demanda por meio de aporte de recursos mediante a dotação Compensações Tarifárias, que totalizou R$ 3,3 bilhões em 2020 (aumento de 14,3% em relação ao ano de 2019, que foi de R$ 3,1 bilhões); (iv) o aumento nos aportes de recursos seria um motivo a mais para que a PMSP, por meio da SMT, garantisse o cumprimento dos níveis de serviços compatíveis com o volume de frota operacional remunerada.

Entretanto, não foi o que se verificou, pois, a Portaria SMT 081/20, suspendeu a obrigação de elaboração de relatórios e controles e também a aplicação de penalidades do Regulamento de Sanções e Multas (Resam).

14 - Em consequência, DETERMINO que as conclusões da Auditoria sobre as questões postas na Representação sejam encaminhadas à SMT e à SPTrans para apuração das responsabilidades à luz das disposições normativas que envolvem a matéria.

Cumpridas as formalidades legais, arquivem-se os autos.

É como voto.

ELIO ESTEVES JUNIOR:18247898829

Assinado de forma digital por ELIO ESTEVES JUNIOR:18247898829
Dados: 2022.06.06 11:50:16 -03'00'

ELIO ESTEVES JUNIOR
Conselheiro Substituto TCMSP

HCMC/SMAS/ecg/

Tribunal de Contas
DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

34ª SESSÃO ORDINÁRIA NÃO PRESENCIAL

RELATOR CONSELHEIRO SUBSTITUTO ÉLIO ESTEVES JÙNIOR

REVISOR CONSELHEIRO VICE-PRESIDENTE EDUARDO TUMA

Itens Englobados – 2 a 4

2)TC 5.451/2020 - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito - **Diversos** - Questionamentos sobre o cumprimento do art. 7º da Lei Municipal n.º 17.335/2020, que dispõe sobre medidas excepcionais adotadas no âmbito dos contratos administrativos de prestação de serviços referentes ao pagamento de ajuda compensatória mensal e/ou parte dos salários dos funcionários das empresas de transporte urbano de passageiros, no âmbito do combate à pandemia causada pelo Novo Corona Vírus - Covid-19, bem como as medidas excepcionais adotadas em face à situação de calamidade pública (FHMC) ***(Processo Eletrônico)*** (Tramita em conjunto com os TCs 7.462/2020 e 7.737/2020) (Itens englobados - 2 a 4)

3)TC 7.462/2020 - Vereador Toninho Vespoli (Câmara Municipal de São Paulo) - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito - **Representação** interposta solicitando medidas para fiscalizar se houve ou não aumento do subsídio do transporte público e se tais recursos foram aplicados na manutenção de postos de trabalho e de linhas, como determinado pela Lei Municipal n.º 17.335/2020, notadamente à subvenção econômica autorizada pelo art. 7º desse diploma (FHMC) ***(Processo Eletrônico)*** (Tramita em conjunto com os TCs 5.451/2020 e 7.737/2020) (Itens englobados - 2 a 4)

4)TC 7.737/2020 - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito - **Inspeção** para acompanhar os impactos da pandemia causada pelo Novo Corona Vírus - Covid-19, bem como a operacionalização dos novos contratos de concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município de São Paulo (JT) ***(Processo Eletrônico)*** (Tramita em conjunto com os TCs 5.451/2020 e 7.462/2020) (Itens englobados - 2 a 4)

DECLARAÇÃO DE VOTO

O **TC 5.451/2020** tem por origem envio de ofício à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) pelo Excelentíssimo Senhor Conselheiro Domingos Dissei, com questionamentos sobre a Lei Municipal n. 17.335, de 27 de março de 2020, que dispõe sobre medidas excepcionais no âmbito dos contratos administrativos de prestação de serviços, notadamente as disposições do seu art. 7º, referentes às medidas sobre pagamento de ajuda compensatória mensal e/ou parte dos salários dos funcionários das empresas de transporte urbano de passageiros contratadas pela prefeitura, no âmbito do combate à pandemia do Novo Corona Vírus (COVID-19) e as medidas excepcionais adotadas em face à situação de calamidade pública.

A SFC concluiu que algumas das questões não foram devidamente enfrentadas e respondidas pela Origem. A AJCE, por seu turno, ratificou posicionamento anterior, bem como advertiu a respeito do não atendimento de medidas sanitárias, pelo sistema de transporte urbano, que configuravam protocolo para enfrentamento da pandemia.

A PFM reconheceu que o objetivo da inspeção oriunda do ofício do Relator e objeto do citado TC foi atingido, devendo ser conhecida para efeito de registro, com envio das conclusões à Origem para ciência e providências cabíveis.

De fato, é o caso de conhecer do objeto do TC para efeito de registro, com envio de suas conclusões à Origem.

No âmbito do **TC 7.462/2020**, o Representante solicita medidas para fiscalizar se houve ou não aumento do subsídio do transporte público no Município de São Paulo, e se tais recursos foram aplicados na manutenção de postos de trabalho e das linhas, como determinada pela Lei Municipal nº 17.335/20, notadamente à subvenção econômica autorizada pelo art. 7º desse diploma.

Além disso, questiona a oferta de ônibus e a redução de salários de funcionários das concessionárias durante o período inicial do estado de emergência, apontando que requereu que esta E. Corte de Contas fiscalizasse a ocorrência de eventual aumento nos subsídios pagos ao transporte coletivo público de passageiros no Município de São Paulo, inclusive quanto à aplicação desses recursos na manutenção de postos de trabalho e de linhas.

A PFM, preliminarmente, alegou a perda superveniente de objeto da Representação, restando a mesma prejudicada, já que o pedido do Representante se restringiu à adoção, por parte deste Tribunal, de providências de natureza fiscalizatória. Com efeito, esta Corte se debruçou sobre o tema por meio dos TCs 7737/2020 e 5451/2020, o que, no entendimento da PFM, esvaziou o objeto da Representação.

O parecer da AJCE reputa inviável o pleito da PFM, já que a Representação foi recebida e conhecida pelo Relator, dando ensejo à emissão da Ordem de Serviço constante da peça 36, ensejando a tramitação conjunta dos TCs 7737/2020 e 5451/2020, resultando, estes TCs, em pareceres conclusivos com caráter de inspeção.

Em que pese as conclusões da SFC nos autos dos TCs 7737/2020 e 5451/2020, bem como o posicionamento dos órgãos técnicos desta Corte sobre a procedência da Representação, entendo que ela se limitou a requerer providências de parte desta Corte de Contas, sendo certo que as conclusões oriundas dessas medidas não devem ser confundidas com seu mérito.

Dessa maneira, já que o Relator entendeu por bem conhecer da Representação, reputando cumpridos os requisitos de admissibilidade, não me parece que julgar procedente a Representação possa se confundir com o resultado das inspeções.

Ao contrário, conhecida a Representação, ciente de que seu objeto é adoção de medidas fiscalizatórias pelo TCM, apenas e excepcionalmente quanto a isso se pode julgá-la procedente, sem confundir tal procedência com as conclusões contidas nos autos dos TCs 7737/2020 e 5451/2020.

O **TC 7737/2020** tem por objeto inspeção instaurada para acompanhar os impactos da pandemia do coronavírus na operacionalização dos novos contratos da concessão do transporte coletivo público de passageiros do Município de São Paulo.

As conclusões dos órgãos técnicos acostadas ao TC em análise deram ensejo, na Sessão Ordinária 3.107ª, por parte do Pleno, à emissão de alerta à Origem (em 12 de agosto de 2020), para, de forma contemporânea, conhecer dos achados e adotar as providências cabíveis. Tal atitude já permite reconhecer que a Origem teve ciência do quanto apurado pelos órgãos técnicos deste Tribunal, cabendo-lhe dar encaminhamento às medidas pertinentes.

Assim, de rigor conhecer da inspeção para efeito de registro, ressaltando-se o alerta feito pelo Pleno do Tribunal com base nos elementos e achados essenciais já constantes dos autos àquela época, bem como enviando-se as conclusões alcançadas no TC à Origem para adoção das providências pertinentes, fundadas na legislação aplicável à espécie.

Por todo o exposto, quanto aos TCs 5451/2020 e 7737/2020, sobretudo diante do alerta feito pelo Pleno e da natureza instrumental dos processos, entendo ser o caso de **CONHECER DAS INSPEÇÕES PARA EFEITO DE REGISTRO**, dando-se ciência à Origem acerca deste julgamento.

Quanto ao TC 7.462/2020, já que conhecida a Representação por parte do Relator, filio-me, excepcionalmente, a esse entendimento. Assim, **CONHEÇO DA REPRESENTAÇÃO** e **JULGO-A PROCEDENTE**, apenas por reconhecer que o pedido de adoção de medidas fiscalizatórias por este Tribunal foi devidamente atendido, sendo as conclusões objeto dos TCs específicos matéria a ser apreciada em cada um dos respectivos expedientes abertos por este Tribunal.

EDUARDO TUMA
Conselheiro Revisor

Assinado digitalmente
por EDUARDO TUMA
Data: 01/07/2022
13:32:25 -03:00
Signature powered by e-TCM
Tribunal de Contas do Município de São Paulo

ENGLOBADOS

02 – ITEM - E-TCM Nº 5.451/2020

03 – ITEM – E-TCM Nº 7.462/2020

04 – ITEM – E-TCM Nº 7.737/2020

Interessados:	Secretaria Municipal de Mobilidade, Transportes e SPTrans e Vereador Toninho Vespoli (na Representação e
Responsáveis:	Edson Caram (Secretário) e Levi dos Santos Oliveira (Presidente da SP Trans).
Objetos:	Inspeções (TCs 5.451/2020 e 7.737/2020) e Representação (TC nº 7.462/2020). Transporte - Acompanhamento dos impactos da pandemia (COVID-19) na operacionalização dos novos Contratos da Concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do município de São Paulo
Relator:	**Cons. Domingos Dissei**
Revisor:	**Cons. Eduardo Tuma**

DECLARAÇÃO DE VOTO

Conheço das Inspeções para fins de registro e acompanho o Relator nas recomendações, determinando o prazo de 60 (sessenta) dias para que as Pastas atendam à

recomendação do Item 12 do Voto, comunicando neste processo a demonstração almejada.

Conheço da Representação para no mérito, acompanhando o Relator, julgá-la PROCEDENTE, determinando o prazo de 60 (sessenta) dias para as Pastas apresentarem nestes autos, as medidas adotadas para apuração das responsabilidades naquilo que constou do Item 14, do Voto do Relator.

É como voto.

TCM,20 junho de 2021.

ROBERTO TANZI BRAGUIM:03999981873

Assinado de forma digital por ROBERTO TANZI BRAGUIM:03999981873
Dados: 2022.06.20 17:23:00 -03'00'

ROBERTO BRAGUIM
Conselheiro Corregedor

EMC/RB