

**Excelentíssimo Senhor
Conselheiro Relator**

Ref.: Acompanhamento dos impactos da pandemia da Covid-19 na operacionalização dos novos Contratos da Concessão do Transporte Coletivo Público de Passageiros do município de São Paulo.

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de Inspeção realizada para verificar os impactos da pandemia da Covid-19 nos contratos de concessão do transporte coletivo de passageiros do Município (peça 26).

Com base no Relatório de Inspeção, o Conselheiro Relator procedeu à emissão de alerta à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) e à São Paulo Transporte S.A. (SPTrans), o qual foi 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 uma vez que as cláusulas originais, em tempos de Pandemia, estão provocando elevados prejuízos aos cofres públicos (fls. 51/52 da peça 29).

Posteriormente, após os esclarecimentos prestados pela Origem, houve nova manifestação desta Coordenadoria, na peça 44, seguida por manifestação da Assessoria Jurídica de Controle Externo (AJCE), nas peças 46 e 47 e da Procuradoria Geral do Município (PGM), na peça 54.

Retornam os autos a essa Coordenadoria para atender ao determinado à peça 115, para manifestação sobre os recursos interpostos nas peças 101 e 103 quanto ao Acórdão de peça 93.

Preliminarmente, apresentamos síntese da manifestação da Procuradoria da Fazenda Municipal – PFM (peça 101), sobre a qual deixamos de nos manifestar, tendo em vista tratar de questões processuais:

A Fazenda, não se conformando com o teor do R. Julgado, interpõe o presente apelo objetivando a reforma parcial do V. Acórdão prolatado, no escopo de seja mantida apenas e tão somente a parte da decisão que conheceu da Inspeção para fins de registro.

Requer, pois, que seja tornada insubsistente a determinação ali consignada, no sentido sejam enviadas as conclusões da Auditoria à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Trânsito e à São Paulo Transporte S.A, para apuração das responsabilidades à luz das disposições normativas que envolvem a matéria.

[...]

Com efeito, ao ver desta Procuradoria deverá prevalecer o entendimento do Nobre Conselheiro Eduardo Tuma, que, embora tenha conhecido da Inspeção, votou pelo não envio das referidas conclusões à Administração, para os efeitos de apuração de responsabilidades.

[...]

Ao ver desta Procuradoria, ora recorrente, a Inspeção realizada nos presentes autos cumpriu plenamente o seu escopo, tendo alcançado seus objetivos, donde deveria apenas ser conhecida, para os fins de registro, sem qualquer determinação à Origem, nos exatos termos e conformes do quanto decidido pelo Nobre Conselheiro Eduardo Tuma.

[...]

Não sem motivo, quando das análises realizadas em procedimentos de Inspeção e auditorias extraplano, os Órgãos Técnicos da Corte sempre opinam apenas pelo conhecimento e registro.

Tal proceder é correto, pois em tais procedimentos não se julgam contratos, execuções, contas, etc., razão pela qual os esclarecimentos e justificativas trazidos pela Origem, pelos agentes públicos responsáveis, bem como pelo eventual terceiro interessado, não podem ser tidos como uma defesa propriamente dita, tal qual se verificaria nos chamados processos de conhecimento.

2. ANÁLISE

2.1. 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.

Manifestação da SPTrans (peça 103)

Apresentamos a seguir as principais alegações da SPTrans:

A pandemia decorrente do coronavírus causou efeitos graves e imprevisíveis em todos os campos da vida social, indo além da área da saúde para alcançar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros (STCPP), o que gerou a necessidade de promoção do complexo equilíbrio entre, de um lado, o cuidado com a saúde pública e, de outro, a garantia da continuidade do serviço público, equilíbrio esse que só poderia ter sido alcançado mediante a mudança no perfil dos gastos públicos.

Na busca por esse equilíbrio, o Poder Concedente editou as Portarias SMT.GAB nº081/2020 e nº 087/2020, na intenção de minorar os reflexos perniciosos engendrados pela pandemia ao equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão do STCPP, tendo por justificativa a grande diminuição de demanda de passageiros por causa das medidas de distanciamento social.

Os atos dessas ambas portarias foram convalidados por meio de Termos Aditivos aos contratos firmados com as concessionárias.

A Portaria SMT.GAB nº 087/2020, que detalhou os critérios de remuneração das empresas concessionárias no período e que foi convalidada nos termos de aditamento de setembro/21, estabeleceu que a remuneração passaria a ser calculada de acordo com um fator de cumprimento de frota, ou seja, de acordo com a frota efetivamente disponibilizada diariamente para o serviço:

[...]

Cabe observar, então, que os termos de aditamento contratual celebrados em setembro/21, entre o Poder Público e as empresas concessionárias, além de terem reduzido a tarifa de remuneração das empresas, terem postergado pagamentos dos concessionários e outras medidas, também estabeleceram na Cláusula Sexta, quanto ao assunto em pauta, que:

Os impactos econômico-financeiros decorrentes da alteração da frota operacional, ocorrida após o início da situação de emergência estabelecida no Decreto Municipal nº 59.283, de 16 de março de 2020, **serão avaliados na ocasião da revisão quadrienal contratual, que considerará também os serviços efetivamente prestados e medidos**, investimentos realizados, bem como as referências e critérios estabelecidos no Edital, Contrato e Portarias do Poder Concedente. (grifo no original)

Portanto, **já existe dispositivo contratual de comum acordo entre as partes, definindo que a revisão quadrienal considerará os serviços prestados e medidos, o que se aplica também ao custeio vinculado à quilometragem, que são os custos variáveis** (diesel, lubrificante, rodagem). **A revisão**

quadrienal ajustará, desta maneira, eventuais descasamentos entre a remuneração praticada, que considera uma quilometragem programada, e os custos efetivos, vinculados à quilometragem realizada. (grifo no original)

Será, pois, no momento da revisão quadrienal que será analisada a quilometragem programada e a quilometragem efetivamente realizada, a fim de - se o caso - efetuar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

[...]

Diante do exposto, **requer-se 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. (grifo no original)

Análise da Coordenadoria

Conforme constou do Acórdão (peca 93), foi determinado à SPTrans que demonstrasse o cumprimento da quilometragem programada pelas empresas.

A SPTrans, por seu lado, argumenta que foram elaborados Termos de Aditamento em setembro de 2021 estabelecendo que a remuneração dos contratos de transporte passaria a ser calculada de acordo com o cumprimento da frota programada e que foi acordado que na revisão quadrienal serão feitos os ajustes entre eventuais descasamentos entre a remuneração praticada, que considera uma quilometragem programada e os custos efetivos, vinculados à quilometragem realizada.

Muito embora tenha-se acordado que os ajustes econômico-financeiros ocorrerão na revisão quadrienal, entendemos que foi determinado à SPTrans que apresentasse um demonstrativo contendo a quilometragem programada e a quilometragem efetivamente realizada, o que permitiria o comparativo entre as duas.

Entretanto, entendemos que o fato de haver previsão de ajustes na revisão quadrienal não impede a SPTrans de apresentar, no momento, os dados referentes à quilometragem do período em que vigorou a situação de emergência.

3. CONCLUSÃO

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.

Em 22.11.22

MARCIA S. AMARAL C. BUENO
Auditora de Controle Externo

De acordo.

ADRIANO PINHEIRO B. MENEZES
Supervisor de Controle Externo 9

ANSELMO FERNANDES RIZANTE
Coordenador de Controle Externo V