

## **RELATÓRIO CONCLUSIVO DE ACOMPANHAMENTO DE EXECUÇÃO CONTRATUAL**

### **1. ORDEM DE SERVIÇO**

2022/04039

### **2. IDENTIFICAÇÃO**

#### **2.1. Objeto**

Execução do Contrato nº 041/19 do Grupo Local de Distribuição, firmado com a empresa Transunião Transportes S.A. (Lote D3).

#### **2.2. Objetivo**

Verificar se o termo contratual está sendo executado de acordo com as normas legais pertinentes e em conformidade com as cláusulas estabelecidas no ajuste.

#### **2.3. Área auditada**

Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT).

#### **2.4. Período da Realização**

27.09.22 a 16.12.22.

#### **2.5. Período de Abrangência**

Novembro de 2022.

#### **2.6. Equipe Técnica**

Adriano Pinheiro Bezerra de Menezes TC nº 20.290

Flávio de Nóbrega TC nº 945

Márcia da Silva Amaral Camargo Bueno TC nº 802

Pedro Paulo Araújo de Aquino TC nº 20.208

## 2.7. Procedimentos

- Seleção de veículos da Transunião que transitam no Terminal Itaquera, relacionados à operação do Lote D3, por amostragem.
- Nos veículos com elevador, verificação se o equipamento estava funcionando adequadamente e se o motorista / cobrador sabia operá-lo.
- Verificação quanto às condições de uso do sistema de fixação da cadeira de rodas no interior do veículo.
- Verificação se a cadeira acessível estava em boas condições de uso.
- Verificação se os pneus estavam em condições adequadas para uso na operação, de forma a proporcionar segurança ao usuário do sistema de transporte.
- Verificação se os bancos não estavam quebrados ou soltos, e se não possuíam rasgos.
- Verificação da limpeza e higienização no interior dos veículos (piso, balaústres, fundos, laterais, alçapão de ventilação, bancos, sanfona de articulação, luminárias etc.).
- Verificação se o veículo possuía ar-condicionado e, em caso positivo, se estava funcionando.
- Verificação de eventuais alertas de necessidade de manutenção, nos painéis de controle dos veículos.
- Verificação se o Terminal de Dados do Motorista (equipamento embarcado) estava funcionando adequadamente.
- Realização da tabulação dos dados.
- Realização da compilação das fotos tiradas durante as vistorias.

- Seleção das fotos para junção no relatório como anexos, formatando-as e descrevendo-as sucintamente.

## 2.8. Abreviaturas

Sigla	Significado
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AVL	<i>Automatic Vehicle Location</i> (Localizador Automático de Veículos)
GPRS	Serviço de Rádio de Pacote Geral
GPS	Sistema de Posicionamento Global
LF	Lei Federal
LM	Lei Municipal
NBR	Norma Brasileira
RAF	Relatório Anual de Fiscalização
SMT	Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito
SPTrans	São Paulo Transporte S.A.
TCM	Tribunal de Contas do Município de São Paulo
TWI	Indicador de Desgaste de Banda de Rodagem

## 3. RESULTADO

### 3.1. Introdução

Trata-se de Acompanhamento de Execução do Contrato de Concessão nº 41/19 (Lote D3), do Grupo Local de Distribuição, firmado com a empresa Transunião Transportes S.A., cujo objeto é a prestação e exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros na região leste da cidade.

Nesse grupo foram selecionados dois contratos (41/19, do lote D3 - empresa Transunião e 43/19, do lote D5 – empresa Pêssego) em virtude de ser esse o grupo que apresentou maiores problemas em auditorias anteriores. Foram selecionados o segundo e o terceiro lugar em termos de maior idade média dos veículos do grupo, conforme Relatório Transporte em Números da SPTrans<sup>1</sup>. Esse critério foi utilizado em razão de o primeiro

---

<sup>1</sup> Período utilizado para cálculo da idade: janeiro a julho de 2022,  
Fonte: Relatório de julho de 2022, último disponível quando da realização do planejamento da auditoria.

colocado (Lote D7) possuir poucas linhas e veículos que não passam em terminais. Entendemos que não haverá prejuízo, uma vez que a empresa Transunião, contratada no Lote D7, também é contratada para operação no Lote D3.

A vigência do contrato é de 15 anos, contados a partir de 09.09.19.

Os contratos do Grupo Local de Distribuição e os termos aditivos assinados até 30.12.19 foram analisados de forma englobada no eTCM 21.305/2019 (pendente de julgamento) e considerados irregulares pela Auditoria.

A execução relativa ao Lote D5, operado pela empresa Pêssego Transportes Ltda., é objeto do eTCM 15.383/2022.

O relatório preliminar produzido consta à peça 21, enquanto os anexos fotográficos às peças 6/16.

A Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) foi oficiada à peça 27 para conhecimento e manifestação em face do apontado pela Auditoria.

Retornam os autos, para elaboração do presente relatório conclusivo, nos termos da Resolução nº 18/2019, considerando a manifestação prévia apresentada pela Origem (peças 38 e 39), conforme determinação de peça 41.

### **3.1.1. Fiscalizações Anteriores**

Fiscalizações realizadas em relação às condições gerais dos veículos e seus equipamentos já evidenciaram a necessidade de aprimoramento no processo de manutenção pelas empresas operadoras e nos procedimentos de fiscalização da SPTrans. Nesse sentido, constam as seguintes determinações (processos julgados) e propostas de determinação (processos pendentes de julgamento) de exercícios anteriores, no âmbito das contas da SPTrans:

- RAF 2010 – eTCM 990/2011 (julgado):

Adotar medidas visando coibir a ocorrência de problemas relacionados à acessibilidade no transporte coletivo de passageiros, como: elevadores

inoperantes, mau estado de conservação de elevadores, antiderrapantes de rampas de acesso danificados, excesso de sujeira, começando pela intensificação da fiscalização de campo.

- RAF 2011 – eTCM 739/2012 (julgado):

Tomar as medidas que se fizerem necessárias para que o AVL - *Automatic Vehicle Location* (computador de bordo instalado nos ônibus) seja utilizado corretamente pelos concessionários e permissionários do Sistema de Transporte, permitindo a localização automática dos veículos.

- RAF 2012 – eTCM 1.004/2013 (julgado):

Exigir dos operadores adequados processos de limpeza, conservação e manutenção da frota de veículos do Sistema Municipal de Transporte Coletivo.

- RAF 2014 – eTCM 1.327/2015 (pendente de julgamento):

Exigir, dos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, a regular limpeza e higienização dos veículos.

- RAF 2016 – eTCM 1.361/2017 (pendente de julgamento):

Tomar providências para minimizar as ocorrências de problemas derivados da inoperância de elevadores de acessibilidade nos ônibus.

- RAF 2017 – eTCM 2.335/2018 (pendente de julgamento):

Exigir dos operadores a regular manutenção dos pneus de veículos que prestam serviços no Sistema Municipal de Transporte Coletivo, e aplicar as penalidades cabíveis.

Ressalta-se que essas falhas foram novamente constatadas pela Auditoria, conforme as seguintes conclusões que constam do item 4.4 do RAF de 2019 (eTCM 5.332/2020):

Persistem falhas no processo de manutenção dos veículos. Vistorias realizadas pela Auditoria deste Tribunal, em veículos que operam no Sistema, evidenciaram desgaste e irregularidades de pneus, elevadores de acessibilidade quebrados e/ou sujos, bancos quebrados, AVL (*Automatic Vehicle Location*) inoperante/sem transmissão, e sujeira no interior dos veículos. Destacam-se as constatações de pneus desgastados e/ou com buracos, fato preocupante por se tratar de aspecto relacionado à segurança e garantia da integridade física dos usuários do Sistema de Transporte [...]

Portanto, a SPTrans não tem tomado medidas que efetivamente minimizem as reiteradas irregularidades cometidas pelas empresas operadoras em relação à manutenção dos veículos, em prejuízo à qualidade dos serviços prestados aos usuários do Sistema de Transporte.

As citadas determinações relativas aos processos julgados (exercícios de 2010, 2011 e 2012) foram analisadas no RAF do exercício de 2021 (eTCM 5.786/2022), e permanecem pendentes de regularização.

Isto posto, o Plano de Auditoria adotado nesta fiscalização se baseou, em especial, na auditoria programada de desempenho operacional da SPTrans de 2019, cujos anexos do relatório apresentam diversas fotos em que ficou demonstrado que muitos veículos apresentavam condições inadequadas de manutenção e conservação (eTCM 16.769/2019).

### **3.1.2. Manutenção da Frota - Vistorias Mecânicas Realizadas pela SPTrans**

A Cláusula Quarta dos Contratos de Concessão trata dos deveres da concessionária, com destaque para o previsto nos subitens 4.1.7 e 4.1.7.1 relacionados às condições dos veículos (fl. 29 da peça 17):

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.

4.1.7.1. Utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes.

No Anexo 5.1.2 aos contratos de concessão (peça 18) constam os procedimentos para inspeção de manutenção e de conservação da frota, realizada pela SPTrans, processo de análise de um veículo visando verificar suas condições de segurança, conforto e estado geral de conservação, em atendimento às exigências específicas da modalidade de transporte e sua conformidade com os requisitos estabelecidos pela SMT.

Em relação às vistorias realizadas pela SPTrans, nos 1º e 2º semestres de 2021 e no 1º semestre de 2022, destacamos os resultados das vistorias mecânicas, em

1ª Inspeção, nos veículos da Transunião – Lote D3, pelo fato de apresentaram índices elevados de reprovação:

Quadro 01 - Índices de Reprovação – Vistorias Mecânicas – 1ª Inspeção – Transunião – Lote D3

1º Semestre 2021			2º Semestre 2021			1º Semestre 2022		
Veículos vistoriados	Veículos reprovados	% Reprov.	Veículos vistoriados	Veículos reprovados	% Reprov.	Veículos vistoriados	Veículos reprovados	% Reprov.
303	102	33,7	437	136	31,1	1.251	296	23,7

Fontes: 1º Semestre/2021 (fl. 3 da peça 03); 2º Semestre/2021 (fl. 6 da peça 04); e 1º Semestre/2022 (fl. 6 da peça 05).

A Transunião, operadora do Lote D3, apresentou índices elevados de reprovação em 1ª Vistoria Mecânica, situação que não permite a perfeita execução dos serviços, conforme previsão nos subitens 4.1.7 e 4.1.7.1 dos contratos de concessão (fl. 29 da peça 17).

### 3.2. Plano de Auditoria

Considerando que tantas pessoas são impactadas diariamente pelo serviço de transporte, entendemos ser relevante verificar o estado de manutenção e conservação dos veículos.

Em termos de risco, verificamos em auditorias anteriores que havia muitos veículos em desacordo com a previsão contratual, o que afeta a segurança da população, o conforto e o acesso aos veículos. Além disso, tais previsões contratuais foram consideradas nos fluxos de caixa que compuseram os custos que embasam a remuneração, ou seja, as empresas recebem pela prestação dos serviços com a qualidade contratada. Como resultado, esperamos que os apontamentos da Auditoria sirvam para melhorar as condições dos veículos que realizam o transporte público no Município.

Os contratos de concessão definem em seu anexo V<sup>2</sup>, subitem 5.1.2 (Anexo B) – peça 18, os itens que devem ser verificados quando das inspeções veiculares realizados pela SPTrans. Nosso objetivo não é verificar todos os itens, mas tentar expressar o olhar e o sentimento da população que utiliza o transporte público. Nossa verificação foi apenas

<sup>2</sup> Disponível em:

[http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/edital/001\\_ESTRUTURAL\\_20181205/ANEXO\\_V\\_MANUAIS.zip](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/edital/001_ESTRUTURAL_20181205/ANEXO_V_MANUAIS.zip). Acesso em 31.05.23.

visual e os itens selecionados são aqueles que permitiam esse tipo de exame. Foram selecionados temas que julgamos relevantes e tratados em outros trabalhos já realizados, conforme comentado anteriormente.

A verificação foi realizada em terminais de ônibus, com veículos que estavam em operação. Com o objetivo de causar o menor impacto operacional possível, realizamos as vistorias após o desembarque dos passageiros e utilizamos, em média, cinco minutos em cada uma delas.

O escopo do presente trabalho consistiu na verificação dos seguintes aspectos:

### **3.2.1. Acessibilidade**

Foram verificadas as condições dos seguintes itens de acessibilidade nos veículos:

- a. sistema de fixação da cadeira de rodas no interior do veículo;
- b. cadeira retrátil acessível.
- c. funcionamento dos elevadores (quando aplicável<sup>3</sup>).

A lista dos itens referentes à acessibilidade, constantes do anexo V, subitem 5.1.2 (Anexo B) do Edital é bem extensa (peça 18). Selecionamos para verificação os itens que podiam apresentar problemas de conservação ou operação, isso porque a norma da ABNT NBR 15570:2009, que traz especificações técnicas para a fabricação de veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros é anterior ao ano de fabricação dos veículos atualmente em uso. Dessa forma, os veículos já vêm de fábrica atendendo às normas.

Entendemos que o mais relevante nesse item era verificar as questões que exigiam alguma ação por parte do motorista/cobrador ou relacionados à falta de manutenção desses equipamentos nos veículos, uma vez que a imperícia desses operadores pode colocar em risco a integridade física dos usuários ou causar uma situação análoga à de falta de equipamentos de acessibilidade.

---

<sup>3</sup> Parte dos veículos não possuem elevador, mas apenas rampa de acesso, cujo acionamento é manual e, via de regra, não apresentam problemas para operação.

### **3.2.2. Pneus e Rodas**

As condições dos pneus são muito relevantes, pois impactam diretamente na segurança dos usuários do transporte e também na segurança das vias. Foram verificados os seguintes aspectos dos pneus:

- a. se os pneus apresentavam deformações, fissuras, cortes ou bolhas;
- b. se havia pneus “carecas”, quando a banda de rodagem atinge o indicador para tal finalidade, conhecido como TWI (*Tread Wear Indicator* – Indicador de Desgaste da Banda de Rodagem).

Em relação às rodas, verificamos apenas se não continham vazamento de óleo.

### **3.2.3. Bancos**

A situação dos bancos impacta no conforto e na segurança. Se estiverem soltos ou mal encaixados, por exemplo, podem causar danos aos passageiros. Foram verificados os seguintes aspectos:

- a. Se não estavam quebrados ou soltos;
- b. Se não estavam rasgados.

### **3.2.4. Limpeza Interna**

Esse item tem impacto no conforto e bem-estar e também na saúde. É fato que vírus e bactérias podem-se manter por vários dias nas superfícies. Quanto a esse ponto, foi verificado o estado geral de limpeza e higienização interna do veículo, atentando para os seguintes itens:

- a. pisos, laterais e fundos;
- b. alçapão de ventilação e sanfona de articulação;
- c. balaústres e luminárias;
- d. bancos.

### **3.2.5. Ar-condicionado**

Esse item é obrigatório em todos os veículos adquiridos após o início do contrato. Nos demais, o mínimo aceitável pelo edital foi de 25% do total da frota no início da operação.

No caso de veículos que possuíam o equipamento, verificamos:

- a. se o equipamento estava funcionando;
- b. se possuía mostrador com indicação de temperatura.

### **3.2.6. Terminal de Dados do Motorista - AVL (*Automatic Vehicle Location* ou *Localização Automática de Veículos*)**

O AVL é equipamento utilizado para o monitoramento de veículos em tempo real. O contrato determina que o equipamento esteja disponível em todos os veículos e em funcionamento durante 24 horas por dia. Caso apresente defeito, ainda funciona na função de transmitir a posição pela antena de GPS (*Global Position System* - Sistema de Posicionamento Global).

Ademais, o equipamento também tem a função de permitir que o motorista envie e receba mensagens via GPRS (*General Packet Radio Service* - Serviços Gerais de Pacotes por Rádio), por isso é de extrema importância que esteja funcionando em sua totalidade.

Foram verificados os seguintes aspectos em relação ao Terminal de Dados do Motorista:

- a. se o *display* do terminal estava ligado, funcionando adequadamente e com caracteres legíveis;
- b. se era possível enviar mensagens.

### **3.2.7. Alertas de Manutenção no Painel do Veículo**

Verificamos a eventual existência de alertas quanto à necessidade de manutenção, no painel do ônibus. Esse item não constou do nosso planejamento. Entretanto, no momento da verificação do terminal de dados, constatamos que alguns veículos

apresentavam alertas no painel. Considerando a relevância dos alertas, entendemos que seria pertinente abordar o tema. Verificamos que essa é uma funcionalidade constante dos veículos mais novos. No caso de haver mais de um alerta em determinado veículo, eles vão se alternando no painel.

Um exemplo de mensagem é “Falha de ABS do veículo! Visitar oficina”. Em virtude de tratar-se de alerta relevante, não poderíamos ignorá-lo.

### **3.3. Aspectos Contratuais e Legislação Aplicável**

A seguir constam os principais aspectos contratuais e a legislação correlata com os objetivos e escopos definidos nesta fiscalização, que visam garantir o serviço adequado com observância dos atributos, dentre outros, da segurança, conforto, atualidade, acessibilidade, regularidade e eficiência. A Cláusula Quarta do Contrato de Concessão trata dos deveres da concessionária, com destaque para o previsto nos subitens 4.1.7 e 4.1.7.1 relacionados às condições dos veículos<sup>4</sup>:

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.

4.1.7.1. Utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes.

Por sua vez, a Lei Federal nº 8.987/1995 (Concessões) assim determina:

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço. [...]

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

---

<sup>4</sup> Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/novos\\_contratos/grupo-d/contrato-041\\_19.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/novos_contratos/grupo-d/contrato-041_19.pdf) Acesso em 31.05.23.

I - regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

II - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais; [...]

Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato; [...]

Por fim, assim estabelece a Lei Municipal nº 13.241/2001 (Transporte Coletivo):

Art. 3º - Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, o Poder Público deverá observar as seguintes diretrizes: [...]

III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes; [...]

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público: [...]

III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:

a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;

b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;

c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais; [...]

Art. 9º - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subsequentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial: [...]

V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes; [...]

IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários; [...]

### **3.4. Definição da Amostra**

A seleção dos dois contratos a serem auditados no Grupo Local de Distribuição se deu em função da idade média dos veículos, conforme informado na introdução.

Quanto à seleção dos terminais a serem visitados, solicitamos à SPTrans planilha que apresentava a quantidade de veículos por lote e por linha, contendo os letreiros dos veículos.

Com base nos letreiros foi possível separar aqueles que tinham um terminal como origem ou destino.

A partir dessa informação, selecionamos para visita o Terminal Itaquera em que havia mais linhas do contrato nº 41/19<sup>5</sup>. Havia 483 veículos na frota cadastrada em julho de 2022, sendo que foram vistoriados 82 veículos (17,0%).

### 3.5. Veículos Vistoriados

Foram vistoriados 82 veículos, no Terminal Itaquera em duas datas:

Quadro 02 – Veículos Vistoriados – Lote D3 – Transunião

Terminal	Veículos Vistoriados	Data
Itaquera	47	05.11.22
Itaquera	35	30.11.22
<b>Total</b>	<b>82</b>	

Fonte: Auditoria SCE/CV.

A seguir, consta a relação de prefixos dos veículos vistoriados:

- Terminal Itaquera (05.11.22) – 47 Veículos Prefixos: 36544, 36668, 36696, 36196, 36656, 36630, 36255, 36251, 36025, 36277, 36207, 36030, 36218, 36107, 36231, 36005, 36279, 36130, 36655, 36090, 36050, 36022, 36015, 36174, 36697, 36302, 36016, 36274, 36604, 36256, 36312, 36692, 36290, 36670, 36110, 36594, 36195, 36029, 36194, 36148, 36182, 36096, 36033, 36164, 36332, 36618 e 36205.
- Terminal Itaquera (30.11.22) – 35 Veículos Prefixos: 36685, 36247, 36149, 36008, 36177, 36557, 36325, 36026, 36615, 36146, 36558, 36289, 36092, 36280, 36115, 36612, 36561, 36201, 36263, 36059, 36311, 36230, 36183, 36121, 36068, 36038, 36620, 36007, 36286, 36058, 36118, 36520, 36565, 36077 e 36014.

<sup>5</sup> Para a seleção dos locais a serem visitados, partimos da premissa de que o terminal é uma variável independente. Isso porque em cada contrato os veículos são similares e atuam em regiões específicas do Município. Assim, entendemos que não haveria necessidade de se dividir as visitas proporcionalmente à quantidade de veículos que circula em cada terminal.

### 3.6. Resultados dos Procedimentos de Fiscalização

#### 3.6.1. Vistorias em veículos realizadas pela Auditoria deste Tribunal

Os registros fotográficos com as principais constatações constam às peças 07 a 17. O resumo das inconformidades encontradas, em relação ao total de 82 ônibus vistoriados, encontra-se em seguida:

Quadro 03 – Resumo das inconsistências - Lote D3 - Transunião

Item vistoriado	Total de veículos com inconformidades	% inconformidades	Anexos de fotos	Peças
Pneu	22	26,8	1A e 1B	07 e 08
Terminal de dados do motorista	26	31,7	2A	9
Limpeza interna	23	28,1	3A, 3B, 3C e 3D	10 a 13
Bancos de passageiros	06	7,3	4A	14
Acessibilidade	04	4,9	5A	15
Roda*	01	1,2	6A	16
Alertas de manutenção no painel	02	2,4	7A	17

Fonte: Auditoria SCE/CV. \*Verificado apenas se a roda continha vazamento de óleo.

As principais inconformidades evidenciadas foram:

- Pneu: deformação, fissura, corte e buraco. Importante ressaltar que foi considerado veículo com inconformidade aquele que apresentou deficiências em um ou mais pneus.
- Terminal de dados do motorista: teclas sem funcionamento, caracteres desconfigurados no display e display inoperante.
- Limpeza interna: sujeira nos balaústres, fundos, alçapão de ventilação, luminárias, piso e laterais.
- Banco de passageiro: quebrado.
- Acessibilidade: elevador quebrado.
- Roda: vazamento de óleo.
- Alertas de manutenção no painel do veículo: alertas de falha de ABS (sistema de freio).

As vistorias evidenciaram, de forma preocupante, alto índice de inconformidades relacionadas aos pneus (26,8%), situação grave pois se refere ao atributo de segurança que deve ser proporcionado aos usuários do sistema de transporte. A situação encontrada oferece risco à integridade física dos passageiros.

Outros aspectos negativos constatados foram os altos índices de inconformidades por sujeira no interior dos veículos (28,1%) e por falta de manutenção no Terminal de Dados do Motorista (31,7%).

Conforme definição do Anexo 5.1.3 do contrato de concessão (peça 19), manutenção da frota é o conjunto de atividades que visa à conservação do estado operacional e seguro de cada veículo.

A SPTrans realiza procedimentos para inspeção de manutenção e de conservação da frota, cujos parâmetros constam do Anexo 5.1.2 ao contrato de concessão (peça 18), entre os tipos podemos citar as inspeções: periódica; amostral; e de emissões de poluentes.

Importante ressaltar que as vistorias da Auditoria deste Tribunal foram realizadas com os veículos em operação (em determinados terminais de ônibus). Nesse sentido, não obstante as inspeções realizadas pela SPTrans, os resultados das vistorias (Quadro 03) indicam a necessidade de que a empresa intensifique as fiscalizações com os veículos em operação, visando à mitigação dos graves problemas encontrados.

Isto porque o resultado das vistorias evidenciou que a manutenção e conservação da frota da Transunião Transportes S.A. (Lote D3 do Grupo Local de Distribuição) não permite a perfeita execução dos serviços, de forma adequada à plena satisfação dos usuários do sistema de transporte, nos termos do contrato e anexos, não satisfazendo as condições de segurança, conforto, atualidade, regularidade e eficiência, com infringência aos seguintes dispositivos (**Conclusão 4.1**):

- Subitens 4.1.7 e 4.1.7.1 da Cláusula Quarta do Contrato de Concessão;
- Artigo 6º, §§ 1º e 2º c.c. Artigo 31, inciso I da LF nº 8.987/1995; e

- Artigo 3º, inciso III c.c. Artigo 9º, incisos V e IX da LM nº 13.241/2001.

Manifestação prévia da Origem (fls. 1/3 da peça 39):

A SMT encaminhou resposta da SPTrans que diz, em síntese, que todos os veículos que compõem o serviço de transporte coletivo urbano de passageiros na capital paulista são regularmente fiscalizados quanto aos requisitos legais e contratuais.

Afirmou que nas fiscalizações de rotina, realizadas pelas equipes em campo, com o veículo em operação, são verificadas as condições de higiene e limpeza dos veículos e o estado de conservação da frota de modo geral, envolvendo a manutenção dos pneus e rampas e elevadores dos veículos. Acrescentou que em caso de não conformidade relacionada a itens de segurança como freio, direção, elevadores, pneus, etc., há a lacração da catraca de passageiros e o impedimento de operar até o devido reparo.

Alegou que no primeiro quadrimestre de 2023, dos 489 ônibus da Transunião, foram fiscalizados 312 veículos/mês, em média, “o que representa 57% de carros vistoriados em campo, culminando em verificações imediatas e pontuais para correção dos problemas detectados” (remete à tabela com resultado de suas fiscalizações, fl. 2 da peça 39).

Quanto ao Terminal de Dados do Motorista, informou que 90% da frota da Transunião teve os painéis de dados trocados com a implantação da UCP – Unidade Central de Processamento.

Análise da Coordenadoria:

Em sua manifestação, a Origem não apresenta discordância quanto aos resultados das vistorias realizadas pela Auditoria deste Tribunal em 82 veículos da Transunião (Lote D3), as quais evidenciaram alto índice de inconformidades relacionadas aos pneus (26,8%). Outros aspectos negativos constatados foram os altos índices de inconformidades por sujeira no interior dos veículos (28,1%) e por falta de manutenção no Terminal de Dados do Motorista (31,7%).

Entendemos como positiva a fiscalização realizada pela SPTrans com o objetivo de melhorar as condições do transporte oferecido à população. Entretanto, não altera nossas constatações realizadas em trabalho de campo, no qual foi verificado que a manutenção e conservação da frota da Transunião (Lote D3) não permite a perfeita execução dos serviços, de forma adequada à plena satisfação dos usuários do sistema de transporte.

Assim, mantemos o apontamento.

### **3.6.2. Ar condicionado**

Como já apresentado anteriormente, esse item é obrigatório em todos os veículos adquiridos após o início do contrato e nos demais, o mínimo aceitável pelo edital foi de 25% do total da frota no início da operação.

O que constatamos durante as visitas foi que nos veículos que possuem ar condicionado, seu funcionamento é automático quando o veículo é ligado. Dessa forma, não encontramos nenhum veículo com ar condicionado inoperante. Constatamos ainda que nesse tipo de veículo as janelas são fixas, o que impossibilita sua abertura, inviabilizando a operação do veículo sem o funcionamento do ar condicionado.

Assim, nos veículos que possuíam ar condicionado verificamos que o equipamento era acionado automaticamente quando o veículo era ligado e que em todos eles havia mostrador de temperatura em local visível.

Dessa forma, nosso trabalho, nesse aspecto, limitou-se a levantar o percentual de veículos que possuíam o equipamento, conforme demonstrado a seguir:

Quadro 04: Disponibilidade de ar condicionado nos veículos do Lote D3 - Transunião Transportes S.A.

<b>Situação do veículo</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Participação percentual</b>
Com ar condicionado	65	79,3%
Sem ar condicionado	17	20,7%
Total	82	100,0%

Fonte: Auditoria SCE/CV.

Assim, verificamos que a maior parte dos veículos vistoriados (79,3%) possuía ar condicionado.

### **3.7. Fiscalização do Poder Concedente**

A LM nº 13.241/2001 e alterações posteriores dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na cidade de São Paulo, serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Conforme artigo 8º, inciso III, alíneas “a” e “b” da referida lei, o Poder Público deve cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o serviço, fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço. No mesmo sentido determina o Artigo 29, inciso I da LF nº 8.987/1995 (Lei das Concessões).

Nas vistorias foram constatadas inconformidades relativas, principalmente, aos pneus, limpeza interna e manutenção do Terminal de Dados do Motorista. A situação encontrada, quanto às condições de segurança, oferece risco à integridade física dos passageiros. Conforme apontado no subitem 3.6.1, as vistorias indicam a necessidade de que sejam intensificadas as fiscalizações com os veículos em operação, visando à mitigação dos graves problemas encontrados.

Dessa forma, ficou constatado que o Poder Concedente não fiscaliza adequadamente a execução do contrato de concessão, em descumprimento ao previsto no Artigo 8º, inciso III, alíneas “a” e “b” da LM nº 13.241/2001 c.c. o Artigo 29, inciso I da LF nº 8.987/1995 **(Conclusão 4.2)**.

Manifestação prévia da Origem (fls. 1/3 da peça 39):

A síntese das alegações da SPTrans consta do item 3.6.1.

Análise da Coordenadoria:

Conforme comentado no subitem 3.1.1 deste relatório, falhas na fiscalização da SPTrans são constantemente apontadas pela Auditoria deste Tribunal. Fiscalizações anteriores realizadas em relação às condições gerais dos veículos e seus equipamentos já indicaram a necessidade de aprimoramento no processo de manutenção pelas empresas operadoras e também nos procedimentos de fiscalização da SPTrans.

A situação se repete neste Acompanhamento de Execução Contratual, pois ficou evidenciado, quanto às condições de segurança, risco à integridade física dos passageiros.

Ademais, em que pese a Origem informar a possibilidade de lacração da catraca e o impedimento de operação do veículo, a SPTrans não apresentou informações e dados sobre a quantidade de veículos lacrados e sobre a aplicação de multas à concessionária.

Portanto, ratificamos nossas conclusões de que a fiscalização não é realizada adequadamente de forma a mitigar os graves problemas encontrados e mantemos o apontamento.

### 3.8. Responsáveis pelas Áreas Auditadas

NOME	CARGO
Ricardo Teixeira	Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT)
Levi dos Santos Oliveira	Diretor Presidente da São Paulo Transporte S.A. (SPTrans)
Wagner Chagas Alves	Diretor de Operações da SPTrans
Jeová Tenório Lima	Superintendente de Operações da SPTrans

## 4. CONCLUSÃO

4.1. Os exames realizados no mês de novembro de 2022 demonstraram que o contrato nº 41/19 de concessão dos serviços de transporte coletivo de passageiros (Lote D3 do Grupo Local de Distribuição), firmado entre a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) e a empresa Transunião Transportes S.A., não foi executado conforme o pactuado, considerando-se, portanto, **irregular a execução contratual**, tendo em vista que o resultado das vistorias realizadas pela Auditoria deste Tribunal evidenciou que a

manutenção e conservação da frota da concessionária não permite a perfeita execução dos serviços, de forma adequada à plena satisfação dos usuários do sistema de transporte, nos termos do contrato e anexos, não satisfazendo as condições de segurança, conforto, atualidade, regularidade e eficiência, com infringência aos seguintes dispositivos (**Subitem 3.6.1**):

- Subitens 4.1.7 e 4.1.7.1 da Cláusula Quarta do Contrato de Concessão;
- Artigo 6º, §§ 1º e 2º c.c. Artigo 31, inciso I da LF nº 8.987/1995; e
- Artigo 3º, inciso III c.c. Artigo 9º, incisos V e IX da LM nº 13.241/2001.

**4.2.** O Poder Concedente não fiscaliza adequadamente a execução do contrato de concessão, em descumprimento ao previsto no Artigo 8º, inciso III, alíneas “a” e “b” da LM nº 13.241/2001 c.c. o Artigo 29, inciso I da LF nº 8.987/1995. (**Item 3.7**).

Em 18.03.24

**FLÁVIO DE NÓBREGA**  
Auditor de Controle Externo

**MÁRCIA S. AMARAL C. BUENO**  
Auditora de Controle Externo

**ADRIANO PINHEIRO B. MENEZES**  
Supervisor de Controle Externo 9

**ANSELMO FERNANDES RIZANTE**  
Coordenador de Controle Externo V