



RELATÓRIO DE AUDITORIA PROGRAMADA

1. ORDEM DE SERVIÇO

Nº 2018.11201.1.

2. IDENTIFICAÇÃO

2.1. Objeto

DESEMPENHO OPERACIONAL – SPTrans – EXERCÍCIO 2018.

2.2. Objetivo

Analisar os principais indicadores físicos, financeiros e orçamentários e o desempenho operacional da entidade (Contas 2018).

2.3. Unidade Fiscalizada

51 00 - São Paulo Transporte S.A. (SPTrans).

2.4. Período da Realização

21.09.18 a 19.02.19

2.5. Período de Abrangência

Janeiro a Novembro de 2018.

2.6. Equipe Técnica

Adriano Pinheiro Bezerra de Menezes TC nº 20.290

Flávio de Nóbrega TC nº 945

Pedro Paulo Araújo de Aquino TC nº 20.208



2.7. Procedimentos

- Análise dos seguintes aspectos operacionais: cumprimento de partidas/viagens; intervalos entre partidas; ocupação das linhas; idade e manutenção dos veículos; e reclamações de usuários do Sistema de Transporte;
- Verificação dos procedimentos para aplicação de penalidades do Regulamento de Sanções e Multas (Resam);
- Vistorias em veículos e terminais de ônibus (administração, operação, limpeza e vigilância); e
- Análise de aspectos orçamentários e financeiros.

2.8. Abreviaturas/Siglas

Abreviatura/Sigla	Significado
Atende	Serviço de Atendimento Especial
AVL	(Automatic Vehicle Location) Localizador Automático de Veículo
BI	Boletim de Irregularidade
CMTCC	Companhia Municipal de Transporte Coletivo
COMIM	Comissão de Infrações e Multas
CPF	Cadastro da Pessoa Física
DA	Diretoria de Administração e de Infraestrutura
DG	Diretoria de Gestão da Receita e Remuneração
FMDT	Fundo Municipal de Desenvolvimento de Tráfego
GPS	Sistema de Posicionamento Global
GPRS	Serviços Gerais de Pacote por Rádio
h	Hora
ICV	Índice de Cumprimento de Viagens
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IQT	Índice de Qualidade do Transporte
JOF	Junta Orçamentário-Financeira
Km	Quilômetro
LM	Lei Municipal
OSO	Ordem de Serviço Operacional
PlanMob/SP	Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo
PPA	Plano Plurianual
RAF	Relatório Anual de Fiscalização
Resam	Regulamento de Sanções e Multas
SBE	Sistema de Bilhetagem Eletrônica
SIM	Sistema Integrado de Monitoramento
SMT	Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes
SPUrbanuss	Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo
TP	Terminal Primário
TS	Terminal Secundário
VFL	Verificação de Frequência das Linhas



3. RESULTADO

3.1. Introdução

A L.M. nº 13.241, de 12.12.01, e alterações dispõem sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo. A SPTTrans, empresa contratada pela SMT/PMSP, atua no planejamento, gerenciamento e fiscalização do Sistema de Transporte (artigo 29, da citada lei).

O Sistema está dividido em dois Subsistemas, Estrutural e Local, atualmente com contratos em caráter emergencial, pois se encontram em andamento os certames para delegação, por concessão, da prestação e exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros, na Cidade de São Paulo, Concorrências SMT-GAB nºs 001/2015, 002/2015 e 003/2015.

Os principais dados do Sistema constam no “Relatório Operacional Transportes em Números - Setembro/2018”, com destaque para: frota cadastrada de 14.386 veículos; 1.339 linhas de ônibus; 19,9 mil pontos de parada; 29 terminais de transferência; 12 corredores de ônibus; aproximadamente 2,9 bilhões de passageiros por ano; 9,7 milhões de passageiros transportados (média dia útil); e quilometragem programada (média dia útil): 2,8 milhões Km.

3.2. Cumprimento de Partidas/Viagens

Os contratos de Concessão do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo preveem dispositivo que atribui deveres às empresas que operam no Sistema, conforme podemos depreender do item 4.1 da Cláusula Quarta:

4.1 Constitui obrigação da concessionária prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987/95 e alterações, bem como na Lei Federal nº 8.666/93 e alterações, nos regulamentos, no Edital e seus Anexos e demais normas regulamentares aplicáveis [...].

A Lei Federal nº 8.987/95 assim define serviço adequado em seu art. 6º:

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. (grifo nosso)

Pode-se observar que a regularidade é determinante para a prestação do serviço de forma adequada.

Por meio da Ordem de Serviço Operacional (OSO) se materializa a programação do volume do serviço a que se vincula o operador no cumprimento da obrigação contratual e se definem as principais variáveis operacionais, nos parâmetros do serviço adequado, especialmente as linhas, com as respectivas quantidades de viagens, quilometragem mensal, intervalos entre as partidas e a frota operacional.

O descumprimento do número de partidas/viagens é uma das principais reclamações dos usuários, comprometendo a segurança, confiabilidade e regularidade do Sistema de Transporte. Mensalmente, a SPTrans calcula e divulga o Índice de Cumprimento de Viagens (ICV), medida de cumprimento de viagens realizadas em relação às programadas, por faixa horária e agrupamentos dos períodos de operação das linhas.

Nesse sentido, já foram propostas as seguintes determinações:

- RAF 2008 – TC 72.000.938/09-87 (pendente de julgamento):

Utilizar o Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) para acompanhamento e fiscalização dos cumprimentos de partidas.

- RAF 2017 – TC 72.002.335/18-83 (pendente de julgamento):

Implantar mecanismos de monitoramento, fiscalização e planejamento imediato das operadoras do Sistema de Transporte quando o número de viagens realizadas ficarem significativamente abaixo ou muito acima do número de viagens programadas na Ordem de Serviço Operacional (OSO).

Avaliar os motivos que tem gerado o alto grau de recursos procedentes e parcialmente procedentes contra a aplicação da penalidade código G-64 do Regulamento de Sanções e Multas (RESAM), quando contrapostos, e tomar as medidas que se fizerem necessárias.

Diante da relevância do indicador, seus valores são divulgados no Relatório de Performance Operacional das linhas e no Relatório Operacional Transporte em Números.



3.2.1. ICV - Relatório Operacional Transporte em Números

Trata-se de relatório mensalmente divulgado pela SPTrans, com diagnóstico dos principais resultados relacionados à produção e produtividade do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus na cidade de São Paulo. A partir deste relatório é possível ter uma visão mais ampla do desempenho operacional das empresas agrupadas por área e subsistema sem, contudo, adentrar no diagnóstico dos indicadores operacionais por linha ou faixa horária.

A seguir, expomos os números do Sistema apresentados neste relatório com relação de dados programados e monitorados (viagens e quilometragem mensal). Para efeitos de análise, tomamos por base os dados obtidos no período de janeiro a setembro de 2018.

O quadro 1 apresenta as quantidades de viagens programadas na OSO, bem como as viagens monitoradas (correspondentes às viagens realizadas) e conseqüentemente as descumpridas:

Quadro 1 – Média de Viagens (dias úteis) – Janeiro a Setembro/18

Mês	Viagens (média de dia útil)			
	Programadas	Monitoradas*	Descumpridas	% Médio Descumprido
Janeiro	187.567	175.129	12.438	6,63%
Fevereiro	197.707	181.841	15.866	8,03%
Março	197.691	182.167	15.524	7,85%
Abril	197.782	185.668	12.114	6,12%
Mai	197.440	186.532	10.908	5,52%
Junho	197.030	186.297	10.733	5,45%
Julho	189.128	182.105	7.023	3,71%
Agosto	197.247	188.087	9.160	4,64%
Setembro	197.462	188.121	9.341	4,73%

Fonte: Relatório Operacional Transporte em Números – SPTrans. *Corresponde às viagens realizadas.

Os valores apresentados no quadro 1 se referem às viagens de todo o Sistema, ou seja, agrega viagens dos Subsistemas Estrutural e Local.

Observamos que ao longo dos meses há regularidade na quantidade de viagens descumpridas, sendo que, em média, são descumpridas 11.456 viagens diariamente. Dessa forma, admitindo-se uma quantidade de 20 dias úteis por mês, tem-se o montante de 2.062.080 viagens descumpridas entre janeiro e setembro de 2018, apenas em dias úteis.



Os valores de viagens descumpridas serão analisados em conjunto com a aplicação das pesquisas de Verificação de Frequência das Linhas (VFLs) e a penalidade do Regulamento de Sanções e Multas (Resam) - Código G-48, no subitem 3.2.4.1.

Outro dado importante, obtido através do Relatório Operacional Transporte em Números, é a quilometragem monitorada do Sistema. O quadro 2 mostra a evolução da quilometragem operada entre os meses de janeiro a setembro de 2018, em comparação com a quilometragem programada, conforme consta na OSO:

Quadro 2 – Quilometragem Média (dias úteis) – Janeiro a Setembro/18

Mês	Quilometragem (média dia útil) 2018			% Quilometragem não Operada 2018
	Programada (km)	Monitorada* (km)	Diferença (km)	
Janeiro	2.708.491	2.444.205	264.286	9,76%
Fevereiro	2.855.778	2.584.812	270.966	9,49%
Março	2.855.001	2.577.452	277.549	9,72%
Abril	2.853.160	2.632.968	220.192	7,72%
Maiο	2.847.056	2.648.442	198.614	6,98%
Junho	2.842.611	2.642.828	199.783	7,03%
Julho	2.721.858	2.577.977	143.881	5,29%
Agosto	2.846.072	2.669.973	176.099	6,19%
Setembro	2.846.844	2.665.789	181.055	6,36%
Médias	2.819.652	2.604.938	214.714	7,61%

Fonte: Relatório Operacional Transporte em Números – SPTrans. *Corresponde à quilometragem realizada.

Como decorrência dos descumprimentos de viagens programadas, surge também a diferença entre a quilometragem programada e a monitorada, conforme vemos no quadro 2. A diferença média para o período analisado foi de cerca de 215.000 km por dia para todo o Sistema, o que corresponde a aproximadamente **38,6 milhões de quilômetros não operados pelas empresas** no período de janeiro a setembro de 2018. Observamos que a diferença percentual se mantém em patamares próximos mês a mês, mostrando a recorrência do acontecimento. Ocorre que a diferença apresentada impacta sobremaneira o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, tendo em vista que para o estabelecimento da remuneração por passageiro de cada área leva-se em consideração uma quilometragem mensal de referência para aplicação sobre os custos variáveis na Planilha Tarifária.



Cumpra salientar que os custos do Sistema são divididos basicamente em fixos e variáveis, sendo que estes representam 32,5% do custo total da operação¹.

Assim, considerando-se 7,61% de descumprimento de quilometragem entre janeiro e setembro e a parcela de custos variáveis do Sistema, chegamos à parcela de remuneração paga aos operadores relativa à quilometragem não realizada:

Quadro 3 – Custos Variáveis não justificados

Mês	% Quilometragem não Operada 2018 ⁽¹⁾	Remuneração paga aos operadores ⁽²⁾	Percentual de Custos Variáveis do Sistema	Remuneração não justificada
Janeiro	9,76%	569.649.494,27	32,5%	18.069.281,96
Fevereiro	9,49%	583.109.175,53		17.984.544,75
Março	9,72%	684.781.538,96		21.632.248,82
Abril	7,72%	663.274.860,21		16.641.566,24
Mai	6,98%	675.485.982,16		15.323.399,51
Junho	7,03%	655.732.038,21		14.981.837,74
Julho	5,29%	640.934.132,73		11.019.260,08
Agosto	6,19%	763.400.783,85		15.357.715,27
Setembro	6,36%	700.380.049,45		14.476.855,62
Total				145.486.709,98

Fontes: (1) Relatório Operacional Transporte em Números – SPTTrans. (2) Demonstrativos de remuneração dos operadores.

Assim, pelo exposto no quadro retro, concluímos que foram pagos cerca de **R\$ 145,5 milhões aos operadores pelos custos variáveis não incorridos**, uma vez que as viagens não foram cumpridas. Em síntese, os custos variáveis responsáveis por remunerar os gastos com combustíveis, lubrificantes e rodagem foram pagos sem que houvesse qualquer consumo destes insumos.

Sobre o tema, conforme já esclarecido nas execuções aos Contratos do SMTC em 2016, ainda que a remuneração seja por passageiro, é fato que os valores de remuneração por passageiro adotados se baseiam em um total de Custos Referenciais estimados, o qual deve estar em consonância com a realidade operacional das empresas.

Não é dizer que os custos reais devam equivaler exatamente aos Custos Referenciais, pois é evidente que isto seria impossível, mas é no mínimo razoável esperar que haja aderência entre o Referencial adotado e o efetivamente verificado na operação.

¹ Valores retirados da planilha de custos operacionais do Sistema, disponível na aba "Q9 – custo de operação" em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/estudo_planilha_tarifa_2019_com_detalhamento_1546524534.xlsx

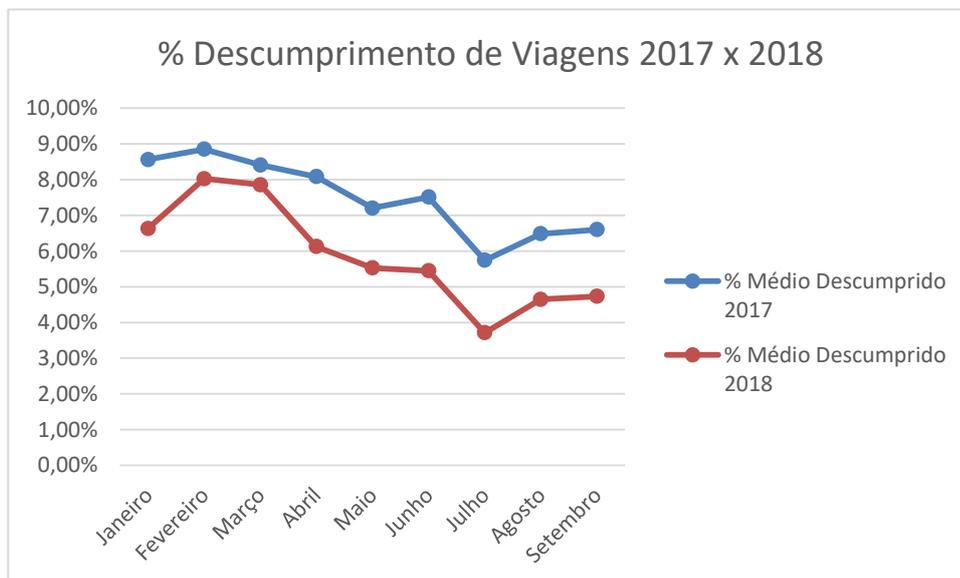


No item 3.3 discorreremos sobre as diferenças apresentadas nos níveis de ocupação das linhas sob o enfoque da responsabilidade do Poder Público (má especificação e planejamento do serviço).

Os descumprimentos de viagens caracterizam prática reiterada pelas empresas que, por consequência, levam a diferenças na quilometragem mensal de referência, causando perda de referibilidade na Planilha de Custos, tendo em vista que os parâmetros ali contidos devem tentar aproximar, na medida do possível, os valores à realidade operacional das empresas.

Por fim, cumpre demonstrarmos que, apesar de os percentuais de descumprimentos de viagens e de quilômetros não percorridos permanecerem em patamares altos, houve uma tendência de queda quando comparado com os mesmos dados obtidos no Relatório de 2017, conforme demonstrado nos gráficos 1 e 2:

Gráfico 1 – % Descumprimento de Viagens 2017 x 2018



Fonte: Relatório Operacional Transporte em Números – SPTtrans 2017 e 2018.



Gráfico 2 – % Km não operada 2017 x 2018



Fonte: Relatório Operacional Transporte em Números – SPTrans 2017 e 2018.

Mesmo havendo tendência de redução dos descumprimentos de viagens entre os anos de 2017 e 2018 e, por consequência, da quilometragem operada, não se exime o dever da SPTrans de acompanhar a execução e buscar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Dessa forma, recomendamos a revisão da remuneração dos contratos a fim de captar as distorções observadas que não são advindas de eficiência na gestão operacional das empresas.

3.2.2. Relatório Performance Operacional das Linhas

Trata-se de relatório que tem como objetivo geral analisar o desempenho do transporte público coletivo por ônibus na Cidade de São Paulo, subsidiando ações baseadas em informações para promover controles e corrigir aspectos do funcionamento dos serviços. As ferramentas e análises produzidas pela SPTrans por meio dos relatórios da Performance Operacional das Linhas são divulgadas às Operadoras, com o intuito de facilitar o processo de aceitação e implantação de ajustes operacionais.

Um dos principais indicadores é o ICV (Índice de Cumprimento de Viagens), calculado com base nas viagens com origem em Terminal Primário (TP) e destino em Terminal Secundário (TS), e vice-versa. Metodologicamente, os resultados dos indicadores são



convertidos em notas no intervalo de 0 a 10, a fim de se criar um ranking dos resultados entre todas as linhas do Sistema.

As notas têm gradação máxima com ICV entre 97% e 103%, com avaliação qualitativa do resultado “ótimo”.

Acima ou abaixo desta faixa as notas decrescem até atingirem a avaliação do resultado “péssimo”. Para valores menores que 60% ou maiores do que 140% de cumprimento, a pontuação será “zero”.

Valores do ICV acima de 103% indicam que a operação apresenta excedente de partidas ou frota, atribuindo notas inferiores a 10,0.

Assim, para melhorar o nível do serviço aos usuários, deve-se proceder à revisão da programação.

A fórmula abaixo demonstra o percentual de cumprimento de $\frac{1}{2}$ viagens realizadas frente às $\frac{1}{2}$ viagens programadas:

$$ICV\% = \left[\left(\frac{\sum_{\frac{1}{2}}^1 \text{viagens Realizadas}}{\sum_{\frac{1}{2}}^1 \text{viagens Programadas}} \right) * 100 \right]$$

Apesar de utilizar a mesma fonte de dados dos indicadores do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), os dados do Relatório Performance Operacional das Linhas passam por tratamento estatístico, com expurgo de *outliers* (valores extremos).

O quadro 4 ordena as empresas do Sistema com relação ao ICV do mês de setembro de 2018 para dias úteis:

Quadro 4 – Ranking ICV de Setembro/2018 – Dias Úteis

Empresa	Classificação	Área	ICV
Viação Gatusa Transportes Urbanos Ltda.	1º	7	99,35
Allibus Transportes Ltda.	2º	4	96,23
Transkuba Transportes Gerais Ltda.	3º	7	95,09
Express Transportes Urbanos Ltda.	4º	4	94,69
Transwolff Transportes E Turismo Ltda.	5º	7	94,09
Vip Transportes Urbanos Ltda.	6º	7	93,28
Ambiental Transportes Urbanos S.A.	7º	4	93,20
Viação Campo Belo Ltda.	8º	7	92,56
Spencer Transporte Rodoviário Ltda.	9º	2	91,27



Empresa	Classificação	Área	ICV
Norte Buss Transportes S.A.	10º	2	90,94
A2 Transportes Ltda.	11º	6	90,83
Viação Santa Brígida Ltda.	12º	1	90,68
Pêssego Transportes Ltda.	13º	4	90,00
Movebuss Soluções em Mobilidade Urbana Ltda.	14º	5	89,93
Mobibrasil Transporte Urbano Ltda.	15º	6	89,62
Transppass Transporte de Passageiros Ltda.	16º	8	89,59
Viação Gato Preto Ltda.	17º	1	89,00
Transwolff Transportes e Turismo Ltda.	18º	6	88,79
Auto Viação Transcap Ltda.	19º	8	88,63
Spencer Transporte Rodoviário Ltda.	20º	1	88,60
Transunião Transportes S/A	21º	3	88,33
Norte Buss Transportes S.A.	22º	1	88,29
Etu Expandir Transportes Urbanos Ltda.	23º	3	87,39
Via Sul Transportes Urbanos Ltda.	24º	5	86,91
Upbus Qualidade em Transportes S.A.	25º	3	86,38
Sambaiba Transportes Urbanos Ltda.	26º	2	85,79
Viação Cidade Dutra Ltda.	27º	6	85,59
Viação Gato Preto Ltda.	28º	8	83,54
Vip Transportes Urbano Ltda.	29º	3	82,85
Alfa Rodobus S/A Transportes, Administração E Part.	30º	8	79,33
Tupi Transportes Urbanos Piratininga Ltda.	31º	6	79,07
Imperial Transportes Ltda.	32º	5	72,54

Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – SPTrans.

Observamos que 19 (59,38%) das 32 empresas apresentaram ICV abaixo de 90% para dias úteis no mês de setembro, sem, contudo, obterem avaliação “ruim” ou “péssima”, sendo que apenas a 32ª colocada recebeu a avaliação “regular negativa”. Cabe reforçar que os dados de ICV extraídos do Relatório de Performance Operacional das Linhas passam por tratamento estatístico, expurgando os outliers da fórmula de cálculo. Assim, os valores de ICV poderiam ser inferiores aos informados.

O quadro 5 apresenta os valores de ICV para os dias de sábado no mês de setembro de 2018:

Quadro 5 – Ranking ICV de Setembro/2018 – Sábados

Empresa	Classificação	Área	ICV (%)
Allibus Transportes Ltda.	1º	4	101,43
Pêssego Transportes Ltda.	2º	4	99,77
Viação Gatusa Transportes Urbanos Ltda.	3º	7	98,43
Transwolff Transportes E Turismo Ltda.	4º	7	97,25
A2 Transportes Ltda.	5º	6	108,88



Empresa	Classificação	Área	ICV (%)
Norte Buss Transportes S.A.	6º	2	94,43
Ambiental Transportes Urbanos S.A.	7º	4	94,05
Transkuba Transportes Gerais Ltda.	8º	7	93,15
Vip Transportes Urbanos Ltda.	9º	7	92,93
Auto Viação Transcap Ltda.	10º	8	92,29
Norte Buss Transportes S.A.	11º	1	92,25
Transwolff Transportes e Turismo Ltda.	12º	6	92,20
Viação Gato Preto Ltda..	13º	1	92,15
Viação Santa Brígida Ltda..	14º	1	91,91
Movebuss Soluções em Mobilidade Urbana Ltda.	15º	5	91,31
Express Transportes Urbanos Ltda.	16º	4	91,12
Transunião Transportes S/A	17º	3	90,98
Mobibrasil Transporte Urbano Ltda.	18º	6	88,50
Transpass Transporte de Passageiros Ltda.	19º	8	88,42
Alfa Rodobus S/A Transportes, Administração e Part.	20º	8	87,97
Spencer Transporte Rodoviário Ltda.	21º	2	87,13
Etu Expandir Transportes Urbanos Ltda.	22º	3	86,44
Upbus Qualidade em Transportes S.A.	23º	3	85,88
Viação Gato Preto Ltda.	24º	8	85,28
Viação Campo Belo Ltda.	25º	7	84,87
Viação Cidade Dutra Ltda.	26º	6	82,09
Spencer Transporte Rodoviário Ltda.	27º	1	81,96
Tupi Transportes Urbanos Piratininga Ltda.	28º	6	80,76
Imperial Transportes Ltda.	29º	5	78,19
Via Sul Transportes Urbanos Ltda.	30º	5	76,79
Vip Transportes Urbano Ltda.	31º	3	74,11
Sambaiba Transportes Urbanos Ltda.	32º	2	73,74

Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – SPTrans.

Ao analisarmos as viagens realizadas aos sábados no mês de setembro de 2018, observamos que o número de empresas com ICV abaixo de 90% se reduz para 15.

Tal fato pode ser decorrência da implantação da sistemática de aplicação de penalidade Código G-64 do Regulamento de Sanções e Multas (Resam), aplicada aos sábados, domingos e feriados, por meio da fiscalização eletrônica do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM).

Selecionamos 2 linhas de cada empresa com ranking inferior no Relatório Performance para fins de avaliação dos motivos que levaram a média das áreas para baixo no mês de setembro/2018, conforme relação apresentada no quadro 6:



Quadro 6 – Ranking das Piores Pontuações (ICV) – por Empresa

Área	Subsistema	Empresa	Linha	ICV (%)
Área 1	Local	Norte Buss	9188-42	60,00
			9008-41	66,67
		Spencer	8015-10	75,71
	Estrutural	Viação Santa Brígida	1017-10	78,16
			8594-21	65,00
		Viação Gato Preto	119L-1	68,33
Área 2	Local	Norte Buss	917M-31	51,67
			917M-10	67,86
		1705-51	75,00	
	Estrutural	Sambaiba	128Y-10	78,91
			2013-10	81,43
		Spencer	2014-10	88,81
Área 3	Local	Upbus	2010-21	15,56
			1788-51	16,67
		Transunião	2203-10	74,04
	Estrutural	Expandir	3051-10	78,67
			2705-10	66,50
		VIP	3009-10	66,53
Área 4	Local	Allibus	930P-10	69,94
			908T-10	70,33
		Pêssego	273R-42	55,00
	Emergencial	Express	2626-10	58,24
			4724-10	80,04
		Ambiental	3737-10	80,72
Área 5	Local	Imperial	3020-10	65,43
			3031-10	69,93
		Movebuss	407P-10	87,35
	Estrutural	Via Sul	407J-10	88,54
			2290-10	80,15
		Imperial	4113-10	81,02
Área 6	Local	A2 Transportes	4726-31	63,33
			4286-10	61,67
		Transwolff	4114-31	62,22
	Estrutural	Cidade Dutra	5013-10	71,02
			627J-10	73,25
		Mobibrasil	6L02-10	56,67
Área 7	Local	Transwolff	6084-21	61,11
			6091-21	61,67
		Campo Belo	675G-41	69,17
	Estrutural	Gatusa	502J-10	74,67
			675P-10	79,86
		VIP	5194-10	63,89
Área 7	Local	Transwolff	5091-10	66,67
			7005-10	74,17
		Campo Belo	6045-21	75,56
	Estrutural	Gatusa	857P-21	63,33
			609F-21	77,78
		VIP	709M-10	88,47
Área 7	Local	Transwolff	6200-10	88,50
			647A-10	88,96
		Campo Belo	695T-10	91,18
	Estrutural	Gatusa	7004-10	73,62
			Transkuba	
		VIP		



Área	Subsistema	Empresa	Linha	ICV (%)
Área 8	Local	Alfa Rodobus	675K-10	74,48
			7040-21	41,11
			736I-21	67,50
		Transcap	746P-10	79,14
			807P-10	82,10
			857R-42	22,22
	Estrutural	Gato Preto	875H-10	59,82
			8700-23	5,33
		Transppass	857R-41	65,28

Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – SPTrans.

Observamos que, apesar de algumas empresas apresentarem valores globais de ICV dentro da normalidade, como exemplo da Allibus e Pêssego, ambas apresentaram linhas problemáticas. Tal fato caracteriza a ocorrência de uma compensação, sendo que em algumas linhas constata-se viagens acima da quantidade definida na OSO, enquanto em outras muito abaixo.

Assim, a simples análise do ICV global da empresa ou área prejudica a detecção de linhas problemáticas, tendo em vista que linhas com maior valor de ICV e maior número de viagens podem esconder problemas que se concentram nas linhas com baixo ICV, limitação criada pelo uso das médias.

Dessa forma, recomendamos que sejam criados mecanismos de monitoramento, penalização e planejamento imediato das empresas quando o número de viagens realizadas ficar significativamente abaixo ou muito acima do número de viagens programadas na OSO.

3.2.3. Verificação de Frequência das Linhas (VFL)

A Verificação de Frequência das Linhas (VFL) é o instrumento de fiscalização utilizado pelos agentes da SPTrans para verificação do número e intervalo de partidas para cada faixa horária observada.

Em resposta à requisição enviada à Diretoria de Operações (DO) da SPTrans, foram informadas as quantidades de VFL efetuados por linha entre os meses de janeiro a setembro de 2018.

Em linhas gerais, devido à restrição de pessoal da SPTrans é impossível haver a fiscalização e controle diário da frequência de todas as linhas. No entanto, de posse das informações gerenciais fornecidas pelos relatórios operacionais, é dever da



empresa acompanhar com maior proximidade a operação de linhas que sistematicamente apresentam problemas relativos a descumprimentos e longos intervalos entre viagens.

Diante disto, selecionamos as 10 piores linhas no ranking geral para o mês de novembro/2018 e a respectiva quantidade de VFL realizadas no período, apresentados no quadro 7:

Quadro 7 – VFL - Janeiro a Setembro/2018 – 10 Piores Linhas Novembro/2018

Linha	Área	Empresa	Nº VFL jan a set/2018
6803-10	7	Campo Belo	2
213C-10	5	Imperial Transportes Urbanos Ltda.	18
2079-10	3	Vip Transportes Urbanos Ltda.	0
7282-10	8	Gato Preto	5
2713-10	3	Expandir Transportes Urbanos Ltda.	7
6020-10	6	Transwolff	4
342C-10	4	Pêssego Transportes Ltda.	5
9050-10	8	Gato Preto	8
2523-10	3	Vip Transportes Urbanos	7
6055-10	6	Transwolff	8

Fonte: Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – SPTrans.

Para a amostra selecionada observamos baixa aplicação da VFL pela SPTrans, tendo em vista se tratar de linhas que frequentemente figuram no ranking com os piores valores de ICV do Sistema.

Diante da restrição do quadro de pessoal de fiscalização da SPTrans, torna-se inviável proceder à aplicação do VFL perenemente em todas as linhas. No entanto, mesmo as linhas recorrentemente problemáticas e que concentram um grande número de partidas diárias também deixam de ter a devida fiscalização.

Assim, apesar do alerta trazido pelo ICV individual das linhas, a SPTrans negligencia tais informações ao deixar de realizar a devida fiscalização por meio da aplicação da VFL nas linhas recorrentemente problemáticas.

3.2.4. Aplicação de Multas do Resam

Os contratos do subsistema estrutural e do subsistema local não preveem mecanismos sancionatórios para os descumprimentos de partida/viagens, conforme já apontado nas fiscalizações de execuções contratuais realizadas em 2016. O art. 55, IV, da



L.F. nº 8.666/93 determina que são cláusulas necessárias em todos os contratos as que estabelecem as penalidades cabíveis e os valores das multas a serem aplicadas em caso de descumprimento. Mais especificamente, a L.F. nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, determina, em seu art. 23, VIII:

Art. 23. São Cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

[...]

VIII – às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação; (grifo nosso)

No âmbito municipal, e no mesmo sentido da L.F. nº 8.987/95, a L.M. nº 13.241/01 estabelece em seu art. 13, parágrafo único, IX:

Parágrafo único - Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23 da Lei nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:

[...]

IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;

De fato, a legislação é convergente no sentido de que são cláusulas necessárias ou essenciais nos contratos de concessão as relativas à aplicação de penalidades e imposição de multas. A exemplo dos contratos de concessão do subsistema estrutural, não há previsão expressa de sanção por descumprimento de viagens, mas apenas remissão às penalidades previstas no Resam, o qual é anexo dos contratos.

Assim, os descumprimentos são passíveis de penalização somente através da aplicação do Resam, vigente por meio da Portaria nº 168/07-SMT, de 01.12.07, e alterações posteriores. São previstas duas penalidades por descumprimento de partidas/viagens no Resam, a G-48 e G-64, discorridas detalhadamente nos subitens a seguir.



3.2.4.1. Penalidade G-48

O art. 12 da Portaria 168/07 – SMT.GAB prevê que para as infrações decorrentes do descumprimento de partidas programadas será aplicada a penalidade G-48, conforme a seguinte fórmula:

$$PEN_{fh} = MIG * \left(\frac{DP_{fh}}{PP_{fh}} \right)$$

Em que,

PEN_{fh}: penalidade por faixa horária;

MIG: valor de referência da multa de infração grave;

DP_{fh}: descumprimento de partidas por faixa horária;

PP_{fh}: partidas programadas por faixa horária.

Deprendemos, a partir da fórmula exposta, que o percentual de descumprimento de partidas frente ao total de viagens programadas é aplicado ao valor de referência da multa por infração grave, resultando, então, no valor pecuniário de penalidade para a faixa horária.

Para dar validade à aplicação da infração G-48, o agente da SPTrans deve proceder à aplicação da VFL, a qual, após assinada pelo supervisor, deverá ser entregue ao Núcleo da Diretoria de Operações da SPTrans.

De posse das vias da VFL, o núcleo realiza o cálculo da quantidade de descumprimento de viagens na faixa horária e aplica a penalidade conforme a fórmula acima.

O quadro 8 mostra a quantidade de penalidades G-48 aplicadas no período de janeiro a setembro de 2018:

Quadro 8 – Quantidade de Autuações pela Penalidade G-48 (Janeiro a Setembro/18)

Área	Quantidade de autuações
1	201
2	358
3	626
4	185



Área	Quantidade de autuações
5	433
6	610
7	383
8	295
Total	3.091

Fonte: Relatório de Atuações – Diretoria de Operações/SPTrans.

Observamos que tais descumprimentos resultaram na aplicação de apenas 3.091 penalidades G-48 do Resam. Quando comparado a 2017, houve queda de aproximadamente 40% do número de aplicação desta penalidade. Tal queda pode ser reflexo do início de aplicação da penalidade G-64 em um dia útil por semana, em substituição à aplicação da penalidade G-48.

Assim, conforme já apontado desde o Relatório Anual de Fiscalização da SPTrans de 2008 (TC 72.000.938/09-87), reiteramos a necessidade de utilização do SIM para acompanhamento e fiscalização dos cumprimentos de partidas, inclusive em dias úteis, tendo em vista a pouca eficiência em fazê-lo apenas por meio da VFL, dada a atuação limitada dos agentes frente à tecnologia disponível nos sistemas integrados de monitoramento.

3.2.4.2. Penalidade G-64

Em 2016, a SMT editou a Portaria 16/16, inserindo no Anexo I da Portaria 168/07-SMT, no Padrão de Eficiência, o seguinte: “as infrações de descumprimento de viagens (G-64) serão aplicadas através de fiscalização eletrônica, e substituirão as infrações de descumprimento de partidas ocorridas na mesma linha, faixa horária e sentido”.

Ocorre que a fiscalização eletrônica realizada pelo SIM para fins de aplicação do G-64 se dá apenas aos sábados, domingos e feriados e, recentemente, passou a ser realizada em um dia útil da semana. Assim, durante os demais dias úteis, ainda se aplica apenas a penalidade G-48. Com relação à sistemática de aplicação da penalidade G-64, apresentamos forma de cálculo do denominado “Índice de Cumprimento de Viagens para RESAM da linha, faixa horária e sentido”.

Inicialmente, cumpre esclarecer que a Portaria 16/16-SMT aplica a penalidade G-64 por meio da seguinte fórmula:



$$PEN = MIG * [1 - ICVr]$$

Em que,

PEN: penalidade por linha, faixa horária e sentido;

MIG: valor de referência da multa (G-64) – atualmente R\$ 80,00; e

ICVr: Índice de Cumprimento de Viagens para Resam da linha, faixa horária e sentido.

Por seu turno, o ICVr é calculado pela seguinte fórmula:

$$ICVr = \left(\frac{\sum M}{\sum (P - A)} \right)$$

Em que,

$\sum M$: somatório de viagens monitoradas, limitadas às viagens programadas ajustadas (P – A); e

P: Viagens programadas na OSO;

A: Ajuste de viagens em razão da diferença entre velocidades programada e realizada.

Em resposta à requisição de documentos, a Diretoria de Gestão da Receita e Remuneração (DG) afirma que o ajuste ocorre devido à capacidade limitada de atuação das empresas sobre a velocidade dos veículos. Assim, as partidas programadas são ajustadas de acordo com a velocidade real monitorada pelo SIM, considerando, para tal, a frota programada para a faixa horária.

Além do ajuste de partidas programadas, também há um ajuste de partidas monitoradas através do cálculo do índice de indisponibilidade do sinal do Sistema de Posicionamento Global (GPS) e do sinal dos Serviços Gerais de Pacote por Rádio (GPRS) diário da linha, que levará ao incremento da quantidade de viagens presumidamente monitoradas.

Assim, tendo em vista que os ajustes aplicados elevam a quantidade de viagens monitoradas e diminuem o número de viagens programadas, o valor do ICVr será sempre maior que o ICV observado diretamente pelo SIM. Diante de todos os ajustes realizados, a tendência é haver aplicação da penalidade G-64 sempre abaixo do valor de R\$ 80,00 por faixa horária.



Como exemplo, tomemos a linha 3002-10, com 8 viagens programadas na faixa horária das 7h da manhã em dias úteis no sentido TP – TS. Caso a empresa cumpra as 8 viagens, por óbvio, não haverá penalidade para a faixa horária.

Por outro lado, caso não seja realizada nenhuma das viagens programadas, a empresa será penalizada no valor máximo para a faixa horária, qual seja, R\$ 80,00.

Com base no relatório de autuações G-64 que é enviado às empresas, podemos observar que na maioria dos autos de infração as empresas não são penalizadas na integralidade de R\$ 80,00.

Assim, mesmo na ocorrência de casos extremos de descumprimento de todas as viagens previstas para a faixa horária, a penalização pecuniária à empresa é irrisória quando comparada ao alto prejuízo causado aos seus usuários, levando à conclusão de que a aplicação da penalidade G-64 é ineficaz do ponto de vista sancionatório, ao ser incapaz de inibir o descumprimento da viagem por parte das empresas.

O quadro 9 apresenta a quantidade de penalidades G-64 aplicadas por área no período de janeiro a setembro de 2018:

Quadro 9 – Penalidades G-64 e G-48 (Janeiro a Setembro/18)

Área	Quantidade de G-64	Quantidade G-48
1	8.400	201
2	9.179	358
3	10.281	626
4	8.425	185
5	8.211	433
6	9.582	610
7	9.429	383
8	6.177	295
Total	69.684	3.091

Fonte: Diretoria de Operações – DO/SPTTrans.

No subitem 3.2.4.2 comparamos as quantidades de autuações pelos códigos G-48 e G-64 do Resam, podendo-se observar que muito embora haja quantidade consideravelmente maior de viagens em dias úteis, a ocorrência de penalidade praticamente inexistente, a despeito da grande quantidade de viagens descumpridas.

Não obstante a quantidade de viagens descumpridas em dias úteis ser superior às viagens descumpridas aos sábados, domingos e feriados, constatamos que o número de autuações G-64 é 22 vezes superior ao número de autuações G-48 no período de janeiro a setembro de 2018.



No mesmo período de 2017, o número de autuações pelo código G-64 foram de 6.588, cerca de 10 vezes menor ao número de autuações de 2018, reforçando a necessidade de expansão da fiscalização G-64 ao longo de todos os demais dias da semana.

3.2.4.3. Recursos à COMIM

Após autuação e devida notificação, as empresas têm a prerrogativa de recorrer e apresentar defesa da penalidade aplicada à Comissão de Infrações e Multas (COMIM).

O quadro 10 apresenta a quantidade de autuações para os grupos G-48 e G-64 e as respectivas quantidades de recursos procedentes ou parcialmente procedentes:

Quadro 10 – Autuações e Recursos à COMIM – janeiro a setembro de 2018

Grupo de Multa	Nº de Autuações	Recursos Procedentes ou Parcialmente Procedentes	% de Recursos Procedentes ou Parcialmente Procedentes
G-48	3.091	906	29,3%
G-64	69.684	7541	10,1%

Fonte: COMIM/SPTTrans.

Observamos no quadro 10 que aproximadamente 29,3% dos recursos interpostos contra a aplicação da penalidade G-48 são considerados procedentes ou parcialmente procedentes, enquanto que 10,1% dos recursos interpostos contra a penalidade G-64 foram considerados procedentes ou parcialmente procedentes. Os números apresentados se referem apenas aos recursos procedentes com os códigos (8² e 156³) e parcialmente procedente com o códigos 115⁴ e 279⁵.

Em sua resposta, a COMIM alega que em diversos recursos são apresentados dados do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) que comprovam a viagem descumprida não detectada pelo SIM, tornando, dessa forma, o recurso procedente (quando não haverá imposição de penalidade) ou parcialmente procedente (quando apenas algumas viagens serão consideradas).

Dessa forma, a SPTTrans deve avaliar os motivos que têm gerado o alto índice de recursos procedentes e/ou parcialmente procedentes contra a aplicação da penalidade

² Código de Fundamentação 8: Recurso procedente. Acolhe-se o pedido da requerente vez que, fazendo prova consistente do alegado na defesa torna inconsistente a imputação lavrada.

³ Código de Fundamentação 156: Da análise do teor do recurso apresentado, pela requerente acolhe-se o pedido da mesma, tendo em vista que os elementos citados são suficientes para o cancelamento da penalidade.

⁴ Código de Fundamentação 115: Acolhemos parcialmente o pedido da requerente uma vez que os documentos apresentados comprovam o número de partidas realizadas e validadas pela comissão.

⁵ Código de Fundamentação 279: Acolhemos parcialmente o pedido da requerente, vez que os documentos apresentados comprovam o número de viagens realizadas e validadas pela comissão.



código G-48 e G-64 do Resam, quando contrapostos, e tomar as medidas que se fizerem necessárias, uma vez que tais resultados demonstram fragilidade dos instrumentos utilizados na fiscalização da operação.

3.3. Ocupação das Linhas

Conforme demonstrado anteriormente, as empresas descumprem parcela significativa das viagens previstas na OSO, sendo evidente a infringência cometida. No entanto, parte dos reiterados descumprimentos também são causados por má especificação do serviço pela Diretoria de Planejamento.

Isso ocorre nos casos em que a quantidade de partidas programadas é excessivamente superior à quantidade necessária para transportar a demanda diária da linha.

Nesse sentido, já foram propostas as seguintes determinações:

- RAF 2017 – TC 72.002.335/18-83 (pendente de julgamento):

Proceder de forma constante à revisão dos parâmetros da Ordem de Serviço Operacional (OSO), tendo em vista as ocorrências de diversas linhas com oferta de lugares muito acima da demanda, gerando capacidade ociosa, seja por superestimação do número de partidas programadas, seja por falha na definição da correta tecnologia veicular.

Proceder ao reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, que, por consequência da má especificação do serviço, culmina em divergência da quilometragem mensal realizada pelas empresas da quilometragem mensal programada na Ordem de Serviço Operacional (OSO), fator importante para a definição dos custos variáveis do serviço.

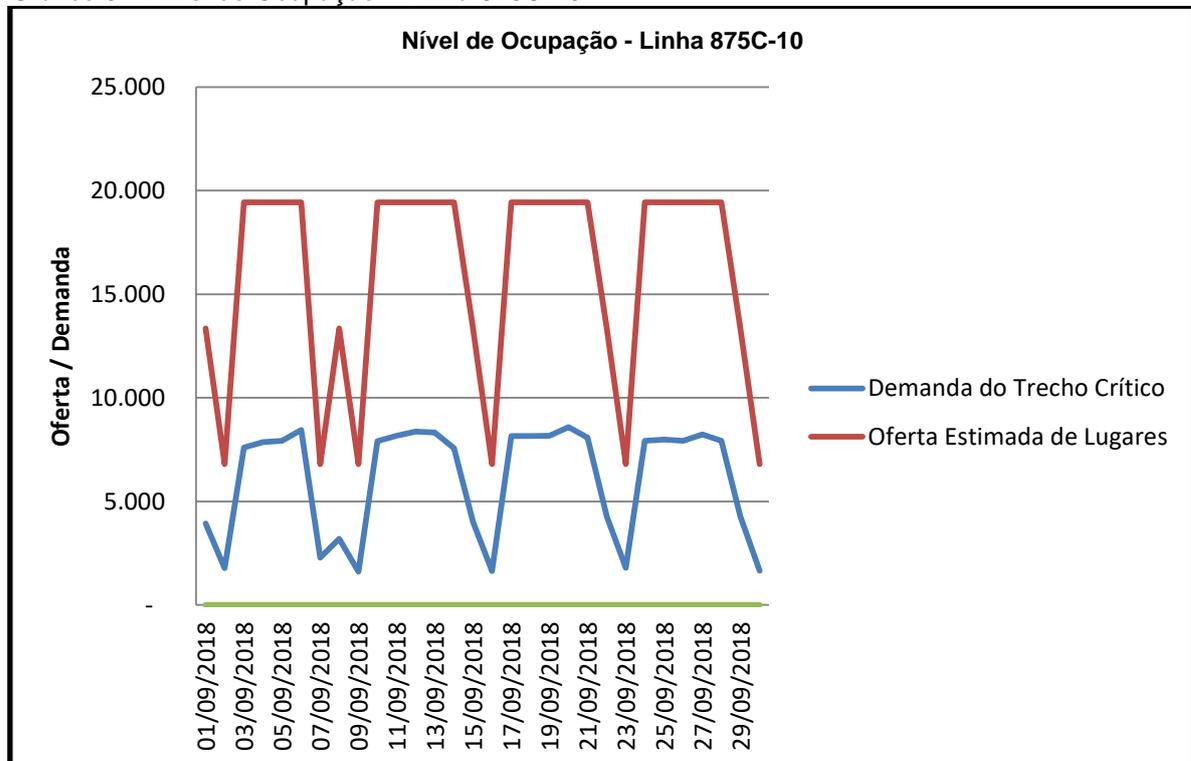
Implantar mecanismo para a efetiva aplicação de penalidade quando os veículos estiverem trafegando com capacidade máxima acima da lotação permitida, em atendimento à penalidade código L-05 do Regulamento de Sanções e Multas (RESAM).

Tendo em vista a discrepância constatada entre a quantidade de partidas programadas na OSO e a quantidade efetivamente realizada, analisamos o nível de ocupação das linhas para as faixas horárias compreendidas nos períodos de operação das linhas com os 10 piores e 10 melhores valores de ICV para o mês de setembro de 2018.



O gráfico 3 mostra a relação entre a demanda no trecho crítico⁶ e a capacidade (oferta estimada de lugares) diária para a linha 875C-10:

Gráfico 3 – Nível de Ocupação – Linha 875C-10



Fonte: Diretoria de Planejamento de Transporte (DT/ SPTrans).

A oferta de lugares é calculada com base na NBR ABNT 15570:2009, a qual estabelece a lotação máxima de 6 passageiros em pé por metro quadrado como parâmetro de conforto.

Observamos, a partir do gráfico, que a capacidade estimada de lugares esteve acima da demanda em todos os dias do mês de setembro de 2018.

O quadro 11 mostra a relação do nível de ocupação diária da linha ao longo do mês:

Quadro 11 – Relação Nível de Ocupação da Linha 875C-10 – Setembro de 2018

Dia	Demanda do Trecho Crítico	Oferta Estimada de Lugares	Nível de Ocupação da Linha
01/09/2018	3.935	13.344	29,5%
02/09/2018	1.784	6.804	26,2%
03/09/2018	7.609	19.437	39,1%
04/09/2018	7.870	19.437	40,5%
05/09/2018	7.926	19.437	40,8%
06/09/2018	8.447	19.437	43,5%

⁶ Trecho crítico é o intervalo que concentra o carregamento máximo de passageiros durante a viagem. A partir dele calcula-se a frequência da linha (intervalo entre viagens) e o dimensionamento de frota.



Dia	Demanda do Trecho Crítico	Oferta Estimada de Lugares	Nível de Ocupação da Linha
07/09/2018	2.290	6.804	33,7%
08/09/2018	3.203	13.344	24,0%
09/09/2018	1.602	6.804	23,5%
10/09/2018	7.909	19.437	40,7%
11/09/2018	8.175	19.437	42,1%
12/09/2018	8.380	19.437	43,1%
13/09/2018	8.329	19.437	42,9%
14/09/2018	7.571	19.437	39,0%
15/09/2018	4.016	13.344	30,1%
16/09/2018	1.638	6.804	24,1%
17/09/2018	8.151	19.437	41,9%
18/09/2018	8.150	19.437	41,9%
19/09/2018	8.170	19.437	42,0%
20/09/2018	8.586	19.437	44,2%
21/09/2018	8.073	19.437	41,5%
22/09/2018	4.275	13.344	32,0%
23/09/2018	1.801	6.804	26,5%
24/09/2018	7.919	19.437	40,7%
25/09/2018	7.988	19.437	41,1%
26/09/2018	7.928	19.437	40,8%
27/09/2018	8.231	19.437	42,3%
28/09/2018	7.921	19.437	40,8%
29/09/2018	4.269	13.344	32,0%
30/09/2018	1.653	6.804	24,3%

Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – SPTrans.

A partir da tabela fica evidente que há falha na especificação do serviço por superestimação do número de oferta de lugares ou por má definição da tecnologia veicular correta para as características da linha, sendo que em nenhum momento do mês se atingiu, sequer, 50% de ocupação das linhas, considerando-se a média diária.

Diante disso, salientamos a necessidade de a SPTrans proceder de forma constante à revisão dos parâmetros da OSO, tendo em vista as ocorrências de diversas linhas com oferta estimada de lugares muito acima da demanda realizada ao longo do mês, conforme consta na relação de linhas analisadas no **Anexo 1** (peça 10).

Procedendo à readequação da OSO, deve-se voltar para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, através da revisão dos parâmetros da Planilha de Custos, para efeito de cálculo da remuneração por passageiro.

Ainda, para elaboração do relatório Performance Operacional das Linhas, são confrontados dados do SBE e do SIM para captação do sobe e desce em cada ponto de



parada, sendo possível ter a dimensão do fluxo de passageiros embarcados em determinado trecho da viagem.

Logo, a partir da ferramenta, devem ser criados mecanismos para a efetiva aplicação de penalidade quando os veículos estiverem trafegando com capacidade máxima acima da lotação permitida, em atendimento à penalidade L-05 do Resam.

Assim, da análise dos itens apresentados, depreendemos o seguinte com relação à responsabilidade da SPTrans como empresa responsável pela fiscalização dos serviços de transporte na cidade de São Paulo:

- a) Falta de efetividade no rearranjo operacional das linhas, tendo em vista o excesso de oferta de lugares, ao longo do mês para um dado nível de demanda;
- b) Como decorrência da má especificação do serviço, as quilometragens programadas na OSO deveriam estar abaixo das atualmente vigentes, sendo dever da SPTrans suscitar o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, tendo em vista se tratar de importante fator para definição dos custos variáveis do serviço;
- c) A má especificação do serviço, aliada aos descumprimentos de viagens permitem às empresas a obtenção de lucros extraordinários, onerando a municipalidade, que já compromete parcela significativa do seu orçamento com compensações tarifárias para fechar a conta do Sistema.

3.4. Intervalo Prolongado entre Partidas

Como consequência dos descumprimentos de partidas, os usuários ficam sujeitos a intervalos prolongados entre partidas, os quais estão entre as principais reclamações dos usuários do Sistema de Transporte, caracterizando grave deficiência na prestação dos serviços.

A ocorrência reiterada de intervalos prolongados entre partidas já motivou as seguintes propostas de determinações em exercícios anteriores:

- RAF 2009 – TC 72.000.815/10-70 (pendente de julgamento):

Adotar medidas para intensificação e aprimoramento dos procedimentos de fiscalização, de forma a coibir a prática de irregularidades por parte dos



operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, como descumprimento do número de partidas e do intervalo máximo entre partidas, veículos em condições inadequadas etc.

- RAF 2013 – TC 72.001.190/14-33 (pendente de julgamento):

Adotar medidas a fim de diminuir a ocorrência de intervalo prolongado de partida, em decorrência da falta de operador.

- RAF 2016 – TC 72.001.361/17-77 (pendente de julgamento):

Utilizar o Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) para fiscalizar eletronicamente o cumprimento de viagens e intervalos programados em todos os dias de operação; e

Tomar providências, junto aos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, visando diminuir a ocorrência de intervalos prolongados entre partidas que causam transtornos aos usuários do Sistema.

No RAF de 2017 – TC 72.002.335/18-83 (pendente de julgamento), a Auditoria deste Tribunal concluiu que a SPTrans não adota procedimentos que efetivamente fiscalizem a ocorrência de intervalos prolongados entre partidas.

Como se verá a seguir, os problemas persistem.

3.4.1. Informações do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM)

Os intervalos programados entre partidas têm por base as Ordens de Serviços Operacionais (OSOs) e variam de acordo com o dia (útil, sábado, domingo e feriado) e faixa horária, podendo ser, por exemplo, de 05, 10, 12, 15, 18, 20 e 30 minutos.

Em 2017, selecionamos 15 dias de agosto para verificação de ocorrências de intervalos prolongados entre partidas em 40 linhas de ônibus, tendo sido constatados 338 casos com intervalos prolongados entre partidas, com média de 48 minutos. Ressalta-se a ocorrência de diversos intervalos superiores a uma hora. Desses 338 casos, a SPTrans aplicou somente 1 (uma) multa do Regulamento de Sanções e Multas (Resam) - Código G-49 (TC 72.012.216/17-30).

Selecionamos novamente as mesmas linhas analisadas em 2017, com exceção de três que sofreram modificações/alterações e não foram incluídas nos exames. A partir das informações do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) “Relatório de Partidas



Realizadas”, selecionamos 15 (quinze) dias de agosto de 2018 para verificação de ocorrências de intervalos prolongados: dias 01, 04, 06, 07, 10, 11, 13, 16, 19, 21, 23, 25, 27, 29 e 31.

Conforme se verifica no **Anexo 2** (peça 11), em relação às 37 linhas examinadas, constatamos 554 intervalos prolongados entre partidas, apurados por amostragem, com média de 50 minutos, destacando-se, novamente, a ocorrência de diversos intervalos superiores a uma hora.

Deve ser ressaltada a pequena amostragem dessa verificação, 37 linhas no total de 1.335 linhas (2,8% do total), em 15 dias do mês de agosto de 2018, e o fato de que efetuamos levantamento apenas de intervalos prolongados, ou seja, os 554 casos exemplificados pela Auditoria deste Tribunal não correspondem à totalidade das possíveis irregularidades cometidas pelos operadores por conta do descumprimento do intervalo programado entre partidas, que deveriam ser objeto de acompanhamento, fiscalização e análise eletrônica e sistemática por parte do Poder Público (conforme comentado no subitem seguinte, a SPTrans não adota o SIM para fiscalização e aplicação de multas por esses descumprimentos).

3.4.2. Aplicação de Multas do Regulamento de Sanções e Multas (Resam)

No Resam há previsão de aplicação de multa para o descumprimento do intervalo programado, código G-49.

A SPTrans somente aplica multa quando da constatação da irregularidade por seus agentes de fiscalização, que materializam o Boletim de Irregularidade (BI).

No entanto, esse procedimento tem pouco alcance e efetividade, pois não é realizado tendo por base o Sistema Integrado de Monitoramento (SIM).

Considerando-se que em agosto de 2018 havia 1.335 linhas de ônibus, frota patrimonial de 14.382 veículos e aproximadamente 200 mil viagens programadas (média dia útil), somente com a utilização de ferramenta de tecnologia da informação haverá a efetiva fiscalização dos intervalos entre partidas e a aplicação de multas pelo seu descumprimento.



Não há como o corpo técnico da SPTrans fiscalizar essas irregularidades diante da grandiosidade do Sistema de Transporte.

Além disso, em nossas vistorias realizadas em terminais de ônibus, constatamos que na prática não há procedimento padrão por parte dos técnicos que permanecem no terminal quanto aos critérios e parâmetros para aplicação de multa de código G-49.

Assim, solicitamos à Diretoria de Operações da SPTrans que apresentasse cópia do normativo que contivesse os procedimentos e critérios que devem ser adotados pela sua fiscalização para identificação de descumprimento do intervalo programado, e para aplicação das multas Resam – código G-49. Em resposta, a citada Diretoria informou:

[...] não possuímos em nosso Manual de Procedimento norma específica para a verificação da infração “G49 [...].

Como critério para a verificação da irregularidade, as equipes de fiscalização verificam o intervalo programado estabelecido, partidas programadas por faixa horária, estipulada pela SPTrans por meio da Ordem de Serviço Operacional – OSO, excedido o intervalo entre partidas, a linha fica sujeita à aplicação da penalidade [...].

Isto posto, verifica-se a fragilidade dos procedimentos adotados pela SPTrans, que carecem de critérios e parametrização, de forma que, conforme já relatamos, não têm alcance e efetividade.

Para ilustrar essa conclusão, em relação às 37 linhas examinadas nos dias 01, 04, 06, 07, 10, 11, 13, 16, 19, 21, 23, 25, 27, 29 e 31 de agosto de 2018, a SPTrans aplicou apenas 06 multas de código G-49:

Quadro 12 – Multas aplicadas – G-49

Linha	Data	Operadora	Valor R\$
119L-10	31.08.18	Norte Buss	720,00
3051-10	31.08.18	UPBus Qualidade	360,00
5021-10	27.08.18	Via Sul	720,00
5144-10	27.08.18	Via Sul	720,00
6403-10	10.08.18	Campo Belo	360,00
6403-10	10.08.18	Campo Belo	360,00
Total			3.240,00

Fonte: Diretoria de Operações da SPTrans.

Por amostragem, constatamos 554 casos de intervalos prolongados entre partidas, em contrapartida a 06 multas aplicadas.



Mesmo se considerarmos todos os dias de agosto de 2018 e todas as linhas que operam no Sistema de Transporte (1.335), constata-se que foram aplicadas somente 174 multas de código G-49, com total de R\$ 82.800,00.

A média de intervalo dos 554 casos é de 50 minutos, com diversas ocorrências de mais de uma hora de intervalo, ver **Anexo 2** (peça 11), de forma que se houvesse rotina de análise dos intervalos ocorridos em relação aos intervalos programados, com base no SIM, haveria imputação de multas com base no Resam – Código G-49 para os casos que extrapolassem um intervalo máximo permitido entre partidas definido previamente.

Quando num determinado dia ocorrem níveis elevados de descumprimentos de partidas, fatalmente ocorrem intervalos prolongados ao longo desse dia.

Em relação às linhas examinadas anteriormente, **Anexo 2** (peça 11), verificam-se os seguintes descumprimentos de partidas (exemplos):

- Dia 06.08.18 (2ª feira) – Linha 2076-10 TS-TP
70 partidas previstas, 54 monitoradas, ou seja, 16 a menos;
- Dia 10.08.18 (6ª feira) – Linha 199D-10 TS-TP
99 partidas previstas, 85 monitoradas, ou seja, 14 a menos;
- Dia 10.08.18 (6ª feira) – Linha 8548-10 TS-TP
51 partidas previstas, 41 monitoradas, ou seja, 10 a menos;
- Dia 10.08.18 (6ª feira) – Linha 2060-10 TP-TS
42 partidas previstas, 35 monitoradas, ou seja, 07 a menos;
- Dia 11.08.18 (Sábado) – Linha 5036-10 TS-TP
55 partidas previstas, 36 monitoradas, ou seja, 19 a menos;
- Dia 19.08.18 (Domingo) – Linha 5144-10 TP-TS
45 partidas previstas, 32 monitoradas, ou seja, 13 a menos;
- Dia 25.08.18 (Sábado) – Linha 199D-10 TS-TP
73 partidas previstas, 57 monitoradas, ou seja, 16 a menos;



- Dia 25.08.18 (Sábado) – Linha 107T-10 TS-TP
78 partidas previstas, 71 monitoradas, ou seja, 07 a menos;
- Dia 29.08.18 (4ª feira) – Linha 5100-10 TS-TP
54 partidas previstas, 45 monitoradas, ou seja, 09 a menos;
- Dia 31.08.18 (6ª feira) – Linha 6026-10 TS-TP
52 partidas previstas, 44 monitoradas, ou seja, 08 a menos.

O Poder Público não deve admitir que o usuário do Sistema de Transporte espere por mais de uma hora, por exemplo, para que ocorra a partida, mesmo que aos sábados, domingos e feriados. A Administração Municipal tem que adotar procedimentos que inibam essa reiterada prática por parte dos operadores.

Portanto, ratificamos que a SPTrans não adota procedimentos que efetivamente fiscalizem a ocorrência de intervalos prolongados entre partidas.

3.5. Frota

3.5.1. Condições dos Veículos - Vistorias Realizadas pela Auditoria do TCM

Fiscalizações anteriores realizadas em relação às condições gerais dos veículos e seus equipamentos já evidenciaram necessidade de aprimoramento no processo de manutenção pelas empresas operadoras, e nos procedimentos de fiscalização da SPTrans, visando à mitigação dos recorrentes problemas constatados, entre eles, o desgaste e irregularidades de pneus, elevadores de acessibilidade quebrados, bancos quebrados, AVL inoperante/sem transmissão, e sujeira no interior dos veículos (piso, elevadores de acessibilidade, balaústres, bancos, vidros, sanfonas etc.).

Nesse sentido, já foram propostas as seguintes determinações:

- RAF 2011 – TC 72.000.739/12-56 (pendente de julgamento):

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 – TC 72.001.004/13-76 (pendente de julgamento):
Exigir dos operadores adequados processos de limpeza, conservação e manutenção da frota de veículos do Sistema Municipal de Transporte Coletivo.
- RAF 2014 – TC 72.001.327/15-77 (pendente de julgamento):
Exigir, dos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, a regular limpeza e higienização dos veículos.
- RAF 2016 – TC 72.001.361/17-77 (pendente de julgamento):
Tomar providências para minimizar as ocorrências de problemas derivados da inoperância de elevadores de acessibilidade nos ônibus.
- RAF 2017 – TC 72.002.335/18-83 (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.

Nos meses de setembro a novembro de 2018, efetuamos vistorias em 245 veículos visando verificar suas condições gerais e seus equipamentos. A amostragem foi determinada pelo julgamento profissional da equipe de auditoria, portanto, não estatística.

A seguir, constam os resultados das vistorias realizadas pela equipe técnica deste Tribunal, fotos no **Anexo 3** (peças 12 a 16):

3.5.1.1. Capelinha - Vistoria em 25.09.18

Selecionamos 14 veículos, sendo 04 da empresa Campo Belo (prefixos: 7 2443; 7 2347; 7 2457; e 7 2088), 02 da VIP (prefixos: 7 4212 e 7 4407), 03 da Transkuba (prefixos: 7 7134; 7 7120; e 7 7122), 04 da Transcap (prefixos: 8 5403; 8 5303; 8 5307; e 8 5353), e 01 da Transwolff (prefixo 7 8335), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Campo Belo – 7 2443: sujeira no interior;
- Campo Belo – 7 2347: sujeira no interior;
- Campo Belo – 7 2457: sujeira no interior;
- Campo Belo – 7 2088: sujeira no interior;



- VIP – 7 4212: sujeira no interior;
- VIP – 7 4407: sujeira no interior;
- Transkuba – 7 7134: 01 banco quebrado;
- Transkuba – 7 7120: sujeira no interior;
- Transkuba – 7 7122: 02 bancos quebrados; 02 pneus com desgastes;
- Transcap – 8 5303: sujeira no interior; avaria na carroceria; e
- Transcap – 8 5307: avaria na carroceria.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 01 a 19.

3.5.1.2. Pirituba - Vistoria em 27.09.18

Selecionamos 16 veículos, sendo 06 da empresa Spencer (prefixos: 1 5047; 1 5107; 1 5149; 1 5148; 1 5156; e 1 5114), 04 da Norte Buss (prefixos: 1 6214; 1 6248; 1 6535; e 1 6444), e 06 da Santa Brígida (prefixos: 1 1476; 1 1242; 1 1840; 1 1826; 1 1827; e 1 1607), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Spencer – 1 5047: 01 banco rasgado; sujeira no interior; veículo sem acessibilidade;
- Spencer – 1 5107: 03 bancos quebrados; sujeira no interior; 01 pneu com buracos;
- Spencer – 1 5149: 01 pneu com buracos;
- Spencer – 1 5148: sujeira no interior;
- Norte Buss – 1 6248: 03 bancos quebrados;
- Norte Buss – 1 6444: sujeira no elevador de acessibilidade;
- Santa Brígida – 1 1476: 01 pneu com fissuras;
- Santa Brígida – 1 1840: sujeira no interior;
- Santa Brígida – 1 1607: sujeira no interior.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 20 a 35.



3.5.1.3. Santo Amaro - Vistoria em 29.09.18

Selecionamos 29 veículos, sendo 06 da empresa Campo Belo (prefixos: 7 2460; 7 2132; 7 2160; 7 2529; 7 2657; e 7 2246), 03 da Transkuba (prefixos: 7 7927; 7 7910; e 7 7906), 01 da Cidade Dutra (prefixo: 6 1106), 06 da Gatusa (prefixos: 7 6125; 7 6835; 7 6811; 7 6033; 7 6328; e 7 6063), 03 da VIP (7 3763; 7 3746; e 7 3874), 05 da Transwolff (prefixos: 7 8309; 7 8206; 7 8275; 7 8847; e 7 8512), e 05 da A2 Transportes (prefixos: 6 8879; 6 8800; 6 8138; 6 8507; e 6 8870), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Campo Belo – 7 2460: 01 pneu careca; 01 pneu com desgaste;
- Campo Belo – 7 2132: 01 pneu com desgaste;
- Campo Belo – 7 2160: 02 pneus com desgaste;
- Campo Belo – 7 2529: 01 pneu com desgaste; sujeira no interior;
- Campo Belo – 7 2657: 01 pneu com desgaste; 01 pneu danificado na extremidade;
- Campo Belo – 7 2246: 01 pneu com desgaste;
- Transkuba – 7 7927: 02 pneus com desgaste;
- Transkuba – 7 7910: 02 bancos rasgados; 02 pneus com desgaste;
- Transkuba – 7 7906: 01 banco quebrado; 01 pneu com deformidades;
- Cidade Dutra – 6 1106: 01 pneu com fissuras;
- Gatusa – 7 6125: 01 pneu com ondulações e careca;
- Gatusa – 7 6835: 02 pneus com desgaste;
- Gatusa – 7 6811: 01 pneu com desgaste;
- Gatusa – 7 6033: sujeira no interior;
- Gatusa – 7 6328: 02 pneus com desgaste;



- VIP – 7 3763: 01 pneu com buracos;
- VIP – 7 3746: 01 pneu com fissuras; 01 pneu com desgaste;
- VIP – 7 3874: 01 pneu com desgaste;
- Transwolff – 7 8309: 04 bancos quebrados; 01 pneu com desgaste;
- Transwolff – 7 8275: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- Transwolff – 7 8847: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste; 01 pneu careca;
- Transwolff – 7 8206: AVL sem comunicação; sujeira no elevador de acessibilidade;
- Transwolff – 7 8512: 01 pneu com desgaste;
- A2 Transportes – 6 8800: 01 banco quebrado; 02 pneus com desgaste; sujeira no interior;
- A2 Transportes – 6 8507: 02 bancos quebrados; sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- A2 Transportes – 6 8870: sujeira no interior;
- A2 Transportes – 6 8138: 03 bancos quebrados; sujeira no interior; elevador quebrado – acessibilidade.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 36 a 70.

3.5.1.4. Bandeira - Vistoria em 29.09.18

Selecionamos 10 veículos, sendo 03 da empresa Gatusa (prefixos: 7 6041; 7 6316; e 7 6897), 03 da Campo Belo (prefixos: 7 2183; 7 2654; e 7 2245), 02 da Mobibrasil (prefixos: 6 3181; e 6 3164), 01 da Transkuba (prefixo: 7 7115), e 01 da Cidade Dutra (prefixo: 6 1069), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Campo Belo – 7 2654: sujeira no interior; 01 pneu com deformidades;
- Mobibrasil – 6 3181: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste e deformidades;



- Mobibrasil – 6 3164: sujeira no interior;
- Transkuba – 7 7115: 02 bancos quebrados; 01 pneu com desgaste e fissuras;
- Cidade Dutra – 6 1069: Banco acessível quebrado; sujeira no interior.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 71 a 77.

3.5.1.5. Grajaú - Vistoria em 02.10.18

Selecionamos 18 veículos, sendo 09 da empresa Transwolff (prefixos: 6 6019; 6 6240; 6 6283; 6 6028; 6 6479; 6 6088; 6 6351; 6 6589; e 6 6772), e 09 da Cidade Dutra (prefixos: 6 1615; 6 1511; 6 1530; 6 1587; 6 1850; 6 1319; 6 1176; 6 1883; e 6 1758), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Transwolff – 6 6283: 03 bancos quebrados; sujeira no interior; 01 pneu com buracos e fissuras;
- Transwolff – 6 6351: 01 pneu com desgaste;
- Transwolff – 6 6028: 02 bancos rasgados; sujeira no interior;
- Transwolff – 6 6088: 06 bancos quebrados; 01 banco rasgado; sujeira no interior;
- Transwolff – 6 6589: sujeira no interior;
- Transwolff – 6 6772: 01 banco quebrado; sujeira no interior; 01 pneu com desgaste; 01 pneu com buracos e fissuras;
- Cidade Dutra – 6 1615: 01 banco quebrado; sujeira no interior; 01 pneu com desgaste e buraco;
- Cidade Dutra – 6 1530: sujeira no interior; 01 pneu com banda de rolagem solta, desgaste e fissuras;
- Cidade Dutra – 6 1587: sujeira no interior; 01 pneu com fissuras; 01 roda – vazamento de óleo;



- Cidade Dutra – 6 1850: sujeira no interior; AVL sem transmissão;
- Cidade Dutra – 6 1176: 01 banco quebrado; sujeira no interior;
- Cidade Dutra – 6 1758: 01 pneu com desgaste; AVL sem transmissão; 01 roda - vazamento de óleo.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 78 a 119.

3.5.1.6. Cidade Tiradentes - Vistoria em 10.10.18

Selecionamos 21 veículos, sendo 06 da empresa Pêssego (prefixos: 4 7671; 4 7399; 4 7591; 4 7398; 4 7806; e 4 7554), 04 da UPBus (prefixos: 3 5763; 3 5842; 3 5722; e 3 5983), 01 da Transunião (prefixo: 3 6543), 07 da Express (prefixos: 4 8386; 4 8149; 4 8180; 4 8069; 4 8749; 4 8737; e 4 8830), e 03 da VIP (prefixos: 3 3406; 3 3436; e 3 3010), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Pêssego – 4 7399: 04 bancos soltos;
- Pêssego – 4 7398: 01 banco quebrado; 01 pneu com desgaste; AVL apagado; sujeira no interior; vazamento de óleo – elevador de acessibilidade;
- Pêssego – 4 7806: AVL apagado;
- Pêssego – 4 7554: sujeira no elevador de acessibilidade;
- UPBus – 3 5842: 01 pneu com desgaste; sujeira no interior; tampa de combustível sem trava;
- UPBus – 3 5722: sujeira no interior;
- UPBus – 3 5983: sujeira no interior;
- Express – 4 8386: 01 pneu com desgaste;
- Express – 4 8149: veículo sem acessibilidade; 01 pneu com desgaste; sujeira no interior; AVL sem comunicação;



- Express – 4 8180: 01 pneu com desgaste;
- Express – 4 8749: 01 banco quebrado; sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- Express – 4 8737: AVL apagado; 01 pneu com desgaste; 01 pneu com fissuras;
- Express – 4 8830: sujeira no elevador de acessibilidade;
- VIP – 3 3406: 02 pneus com desgaste;
- VIP – 3 3436: 01 pneu com desgaste e fissuras;
- VIP – 3 3010: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 120 a 142.

3.5.1.7. Varginha - Vistoria em 13.10.18

Selecionamos 18 veículos, sendo 12 da empresa Transwolff (Prefixos: 6 6263; 6 6393; 6 6548; 6 6519; 6 6089; 6 6073; 6 6043; 6 6132; 6 6182; 6 6298; 6 6044; e 6 6284), e 06 da Cidade Dutra (Prefixos: 6 1070; 6 1604; 6 1175; 6 1234; 6 1595; e 6 1170), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Transwolff – 6 6263: sujeira no interior; 01 banco rasgado; elevador quebrado – acessibilidade;
- Transwolff – 6 6393: sujeira no interior; 01 banco quebrado; sujeira no elevador de acessibilidade;
- Transwolff – 6 6519: sujeira no interior e no exterior; 02 bancos rasgados; elevador quebrado e sujo – acessibilidade; 01 pneu com desgaste;
- Transwolff – 6 6089: sujeira no interior; 02 bancos rasgados;
- Transwolff – 6 6073: sujeira no interior; 01 banco quebrado;
- Transwolff – 6 6132: sujeira no interior; 01 banco rasgado; 01 banco quebrado; sujeira no elevador de acessibilidade;



- Transwolff – 6 6182: sujeira no interior; sujeira no elevador de acessibilidade;
- Transwolff – 6 6284: sujeira no interior; sujeira no elevador de acessibilidade;
- Transwolff – 6 6044: 01 pneu com desgaste e buracos;
- Cidade Dutra – 6 1070: sujeira no interior; 01 banco rasgado;
- Cidade Dutra – 6 1604: sujeira no interior; 01 banco quebrado;
- Cidade Dutra – 6 1175: sujeira no interior;
- Cidade Dutra – 6 1234: sujeira no interior;
- Cidade Dutra – 6 1595: sujeira no interior e no exterior;
- Cidade Dutra – 6 1170: sujeira no interior.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 143 a 172.

3.5.1.8. Lapa - Vistoria em 13.10.18

Selecionamos 10 veículos, sendo 03 da empresa Gato Preto (prefixos: 1 2385; 1 2534; e 8 2407), 02 da Transpass (prefixos: 8 1044; e 8 1053), e 05 da Santa Brígida (prefixos: 1 1266; 1 1288; 1 1315; 1 1136; e 1 1297), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Transpass – 8 1044: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- Santa Brígida – 1 1136: sujeira no interior; veículo sem acessibilidade;
- Santa Brígida – 1 1288: AVL com display desconfigurado;
- Santa Brígida – 1 1297: 01 pneu com remendo irregular;
- Santa Brígida – 1 1266: 01 pneu com desgaste.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 173 a 178.



3.5.1.9. Vila Nova Cachoeirinha - Vistoria em 18.10.18

Selecionamos 18 veículos, sendo 07 da empresa Norte Buss (prefixos: 1 6423; 1 6587; 1 6131; 1 6710; 1 6251; 1 6570; e 2 6063), 08 da Sambaíba (prefixos: 2 1756; 2 1318; 2 3028; 2 3059; 2 1758; 2 3055; 2 3011; e 2 3048), e 03 da Santa Brígida (prefixos: 1 1565; 1 1564; e 1 1104), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Norte Buss – 1 6251: 01 banco quebrado; AVL apagado;
- Norte Buss – 1 6570: 02 bancos quebrados; sujeira no elevador de acessibilidade;
- Norte Buss – 1 6587: 01 pneu com desgaste;
- Norte Buss – 1 6131: 01 pneu com desgaste;
- Norte Buss – 1 6710: sujeira no elevador de acessibilidade;
- Norte Buss – 2 6063: 01 banco rasgado; sujeira no elevador de acessibilidade;
- Sambaíba – 2 1756: 01 banco quebrado; sujeira no interior;
- Sambaíba – 2 1318: 01 banco quebrado; 01 banco rasgado; sujeira no interior (presença de barata);
- Sambaíba – 2 3028: sujeira no interior;
- Sambaíba – 2 3059: banco de acessibilidade – quebrado; sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- Sambaíba – 2 1758: sujeira no interior; 01 pneu com buracos;
- Sambaíba – 2 3055: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- Sambaíba – 2 3048: sujeira no interior;
- Sambaíba – 2 3011: 01 pneu com desgaste;
- Santa Brígida – 1 1565: 01 banco quebrado; 01 pneu com desgaste;



- Santa Brígida – 1 1564: 01 pneu com desgaste.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 179 a 201.

3.5.1.10. Sacomã - Vistoria em 20.10.18

Selecionamos 12 veículos, sendo 06 da empresa Movebuss (prefixos: 5 5349; 5 5264; 5 5419; 5 5133; 5 5145; e 5 5079), e 06 da Via Sul (prefixos: 5 2294; 5 2326; 5 2362; 5 2344; 5 2297; e 5 1848), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Movebuss – 5 5349: elevador quebrado - acessibilidade;
- Movebuss – 5 5264: 01 banco quebrado; sujeira no interior;
- Movebuss – 5 5419: sujeira no interior;
- Movebuss – 5 5133: 02 bancos rasgados; sujeira no interior; 01 pneu com buracos;
- Movebuss – 5 5145: sujeira no interior;
- Movebuss – 5 5079: 01 banco quebrado; sujeira no interior; 01 pneu com buracos;
- Via Sul – 5 2294: sujeira no interior; 01 pneu com buracos;
- Via Sul – 5 2362: 02 bancos quebrados; 01 pneu com fissuras;
- Via Sul – 5 2344: 01 banco quebrado; sujeira no interior; 01 pneu com buracos; 01 pneu com desgaste;
- Via Sul – 5 2297: sujeira no interior; 01 pneu com buracos;
- Via Sul – 5 1848: sujeira no interior.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 202 a 217.

3.5.1.11. Parque Dom Pedro II - Vistoria em 20.10.18

Selecionamos 11 veículos, sendo 02 da empresa Imperial (prefixos: 5 4054; e 5 4051), 03 da Ambiental (Prefixos: 4 1558; 4 1007; e 4 1510), 04 da VIP (prefixos: 3 1453;



3 1468; 3 9886; e 3 1460), 01 da Campo Belo (prefixo: 7 2377), e 01 da Transkuba (Prefixo: 7 7174), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Imperial – 5 4054: veículo sem acessibilidade; sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- Imperial – 5 4051: veículo sem acessibilidade; sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- Ambiental – 4 1007: 01 pneu com desgaste; 01 pneu com buraco;
- VIP – 3 1453: veículo sem acessibilidade; sujeira no interior;
- VIP – 3 1468: veículo sem acessibilidade;
- VIP – 3 9886: 01 banco quebrado; sujeira no interior;
- VIP – 3 1460: veículo sem acessibilidade; sujeira no interior;
- Transkuba – 7 7174: 01 banco rasgado; sujeira no interior; 02 pneus com desgaste.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 218 a 230.

3.5.1.12. Expresso Tiradentes - Vistoria em 20.10.18

Selecionamos 04 veículos da Via Sul (prefixos: 5 3459; 5 2551; 5 3428; e 5 3477), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Via Sul – 5 3459: sujeira no interior;
- Via Sul – 5 2551: sujeira no interior; 01 pneu com buraco;
- Via Sul – 5 3428: sujeira no interior;
- Via Sul – 5 3477: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 231 a 235.



3.5.1.13. Campo Limpo - Vistoria em 23.10.18

Selecionamos 16 veículos, sendo 10 da empresa Transcap (prefixos: 8 5158; 8 5066; 8 5329; 8 5204; 8 5039; 8 5443; 8 5436; 8 5335; 8 5042; e 8 5458), 04 da Transpass (prefixos: 8 1915; 8 1762; 8 1953; e 8 1914), e 02 da Transkuba (prefixos: 7 7108; e 7 7113), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Transcap – 8 5158: motorista sem conhecimento para operar o elevador de acessibilidade; sujeira no interior; 01 pneu com buracos;
- Transcap – 8 5066: 01 pneu com desgaste e buracos;
- Transcap – 8 5329: 01 pneu com buracos;
- Transcap – 8 5204: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- Transcap – 8 5039: elevador quebrado e sujo - acessibilidade; motorista sem conhecimento para operar o elevador de acessibilidade; sujeira no interior; 01 pneu com buracos; 01 pneu com desgaste; 01 pneu com desgaste e buracos;
- Transcap – 8 5443: 03 bancos quebrados; sujeira no elevador de acessibilidade; sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- Transcap – 8 5335: 01 pneu com buracos; 01 pneu com desgaste e buracos;
- Transcap – 8 5042: sujeira no interior; 01 pneu com buracos; 01 pneu com desgaste;
- Transcap – 8 5458: sujeira no elevador de acessibilidade; sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- Transkuba – 7 7108: sujeira no interior;
- Transpass – 8 1953: sujeira no interior;
- Transpass – 8 1762: 01 pneu com desgata e buracos.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 236 a 255.



3.5.1.14. Guarapiranga - Vistoria em 25.10.18

Selecionamos 15 veículos, sendo 07 da empresa Transwolff (prefixos: 7 8122; 7 8540; 7 8917; 7 8246; 7 8683; 7 8359; e 7 8018), 03 da Mobibrasil (prefixos: 6 3170; 6 3184; e 6 3261), 02 da Gatusa (prefixos: 7 6027; e 7 6018), 02 da Transkuba (prefixos: 7 7193; e 7 7141), e 01 da VIP (prefixo: 7 3317), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Transkuba – 7 7141: 01 banco quebrado; sujeira no interior; 01 pneu com buracos;
- Transwolff – 7 8122: 01 pneu com desgaste;
- Transwolff – 7 8540: sujeira no elevador de acessibilidade;
- Transwolff – 7 8359: 01 banco rasgado; 01 pneu com desgaste;
- Mobibrasil – 6 3170: sujeira no interior;
- Mobibrasil – 6 3261: sujeira no interior;
- Gatusa – 7 6027: sujeira no interior;
- VIP – 7 3317: sujeira no interior.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 256 a 259.

3.5.1.15. Princesa Isabel - Vistoria em 07.11.18

Selecionamos 12 veículos, sendo 03 da empresa Santa Brígida (prefixos: 1 1194; 1 1141; e 1 1195), 02 da Transpass (prefixos: 8 1218; e 8 1396), 01 da Expandir (prefixo: 3 9903), 01 da Gato Preto (prefixo: 8 2397), 03 da Mobibrasil (prefixos: 6 3030; 6 3026; e 6 3029), e 02 da Transkuba (prefixos: 7 7927; e 7 7908), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Transpass – 8 1396: 02 pneus com desgaste;
- Santa Brígida – 1 1194: veículo sem acessibilidade (linha 938C/10);
- Santa Brígida – 1 1141: veículo sem acessibilidade (linha 938C/10);



- Santa Brígida – 1 1195: veículo sem acessibilidade (linha 938C/10);
- Gato Preto – 8 2397: sujeira no balaústre;
- Mobibrasil – 6 3030: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste e buracos; AVL apagado;
- Mobibrasil – 6 3026: sujeira no interior;
- Mobibrasil – 6 3029: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste; AVL sem opção de mensagem;
- Transkuba – 7 7908: sujeira no interior;
- Transkuba – 7 7927: 02 pneus com desgaste.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 260 a 272.

3.5.1.16. Amaral Gurgel - Vistoria em 07.11.18

Selecionamos 03 veículos da empresa Sambaíba (prefixos: 2 2275; 2 2260; e 2 1017), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Sambaíba – 2 2275: elevador quebrado - acessibilidade; 01 pneu com buracos;
- Sambaíba – 2 2260: 01 banco quebrado; 02 bancos rasgados; sujeira no interior; 01 pneu com buracos;
- Sambaíba – 2 1017: 01 pneu com desgaste; 01 pneu com buracos.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 273 a 280.

3.5.1.17. São Mateus - Vistoria em 10.11.18

Selecionamos 11 veículos, sendo 04 da empresa Express (prefixos: 4 8082; 4 8066; 4 8373; e 4 8480), 02 da Allibus (prefixos: 4 5315; e 4 5489), 03 da VIP (prefixos: 3 2399; 3 2175; e 3 2176), e 02 da Transunião (prefixos: 3 6679; e 3 6506), e evidenciamos os seguintes problemas:



- Express – 4 8082: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- Express – 4 8066: sujeira no elevador de acessibilidade; 01 pneu com desgaste;
- Express – 4 8373: motorista sem conhecimento para operar o elevador de acessibilidade; 01 pneu com desgaste;
- Express – 4 8480: banco de acessibilidade – quebrado; 01 pneu com desgaste;
- Allibus – 4 5315: sujeira no elevador de acessibilidade;
- Allibus – 4 5489: 01 banco rasgado; sujeira no elevador de acessibilidade;
- VIP – 3 2399: sujeira no interior;
- VIP – 3 2175: sujeira no interior; 01 pneu com desgaste;
- VIP – 3 2176: 01 banco quebrado; sujeira no interior;
- Transunião – 3 6679: 01 banco rasgado; sujeira no interior; sujeira no elevador de acessibilidade;
- Transunião – 3 6506: sujeira no interior; sujeira no elevador de acessibilidade; 01 pneu com desgaste e buracos.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 281 a 294.

3.5.1.18. Sapopemba - Vistoria em 10.11.18

Selecionamos 07 veículos, sendo 06 da empresa Via Sul (prefixos: 5 2527; 5 1697; 5 1912; 5 2539; e 5 2524), e 01 da Imperial (prefixo: 5 4166), e evidenciamos os seguintes problemas:

- Via Sul – 5 2527: sujeira no interior; AVL apagado;
- Via Sul – 5 1697: 01 banco quebrado; sujeira no interior;
- Via Sul – 5 2262: sujeira no interior;



- Via Sul – 5 1912: sujeira no interior;
- Via Sul – 5 2539: 01 banco rasgado; sujeira no interior;
- Via Sul – 5 2524: 01 banco quebrado; sujeira no interior;
- Imperial – 5 4166: 01 banco quebrado; sujeira no interior; 01 pneu com buracos.

Registros fotográficos – exemplos, figuras 295 a 328.

3.5.1.19. Conclusão das Vistorias Realizadas

A situação relatada em fiscalizações anteriores não se modificou, pois os resultados das vistorias realizadas em setembro, outubro e novembro de 2018 evidenciaram que persistem falhas no processo de manutenção dos veículos, por conta de 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.

Deve-se dar destaque às 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.

Outro destaque refere-se à limpeza, sendo necessário que a SPTrans exija das empresas Via Sul, Cidade Dutra, Transwolff, Sambaíba, Campo Belo, A2 Transportes, Movebuss e Transcap a regular limpeza e higienização interna dos veículos.

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.

3.5.2. Inspeções Veiculares Realizadas pela SPTrans

A Inspeção Veicular é o processo de verificação e avaliação das condições de manutenção e conservação da frota de ônibus, podendo e devendo contribuir com a prestação de serviços em condições mais seguras e ambientalmente corretas e com a



redução de quantidade de falhas e acidentes em via pública. Apresentamos, a seguir, a definição dos principais tipos de vistorias realizadas pela SPTrans:

- **Inspeção periódica:** realizada de acordo com cronograma elaborado pela área de inspeção da SPTrans;
- **Inspeção amostral:** feita por meio de convocação imediata de um percentual da frota operante, de forma aleatória, podendo ser realizada através dos seguintes critérios:
1) Convocação – realizada pela área de inspeção da SPTrans, por meio de comunicado/e-mail às empresas operadoras; 2) Fiscalização – quando o veículo é encaminhado pela área de fiscalização de campo da SPTrans, por constatação de alguma irregularidade; 3) Solicitação – inspeção extraordinária por meio de solicitação de um agente público.
- **Inspeção de Emissões de Poluentes:** realizada com auxílio de equipamentos, para medição dos níveis de emissão de fumaça (opacidade) e de ruído (pressão sonora).

Na sequência, apresentamos a análise sumarizada dos principais dados fornecidos pela SPTrans relacionados à inspeção da frota de ônibus nos dois Subsistemas existentes (Estrutural e Local), nos primeiros semestres de 2018 e 2017.

3.5.2.1. Inspeções Mecânicas - Periódica e Amostrai

No quadro que segue, estão demonstrados os índices de aprovação e reprovação nas inspeções mecânicas no subsistema estrutural (periódica e amostral), desconsiderando os dados relativos à reinspeção (reapresentação do veículo posteriormente à reprovação), referente aos primeiros semestres de 2018 e 2017, comparativamente:

Subsistema Estrutural

Quadro 13 - Índices de aprovação e reprovação em inspeções mecânicas (1ª inspeção) - Estrutural

Estrutural	1º Semestre de 2017		1º Semestre de 2018	
	Periódica	Amostrai	Periódica	Amostrai
Aprovados (1ª inspeção)	9.527	4.526	8.259	5.076
Reprovados (1ª inspeção)	311	820	264	624
Total	9.838	5.346	8.523	5.700
Índice Reprovação*	3,16%	15,34%	3,10%	10,95%

Fonte: SPTrans.

*Reprovados por total inspecionado.



A quantidade total de vistorias periódicas diminuiu 13,37%, enquanto as vistorias amostrais aumentaram 6,62%. Destaca-se a diminuição do percentual de reprovação das inspeções amostrais (1ª inspeção) quando se comparam os dois primeiros semestres de 2018 e 2017. Não obstante, cabe ressaltar que o índice de 10,95% do 1º semestre de 2018 é superior ao apurado no 1º semestre de 2015 (8,30% de reprovação).

Subsistema Local

Esse subsistema tem apresentado níveis elevados de reprovação nas inspeções amostrais, fato preocupante, pois justamente os índices obtidos com as inspeções amostrais revelam o resultado verificado com o veículo em operação sendo, portanto, um resultado mais próximo do nível real de manutenção das empresas. Essa situação requer da SPTrans um grau de atenção maior nas inspeções. Nesse sentido, já foram propostas as seguintes determinações:

- RAF 2008 – TC 72.000.938/09-87 (pendente de julgamento):

Tomar providências urgentes quanto aos índices elevados de reprovação dos veículos do Subsistema Local, que representam sério risco à incolumidade das pessoas.

- RAF 2015 – TC 72.001.765/16-25 (pendente de julgamento):

Tomar providências, em relação aos operadores do subsistema local, visando a diminuir os índices de reprovação nas inspeções mecânicas amostrais.

Da mesma forma, no quadro que segue, estão demonstrados os índices de aprovação e reprovação nas inspeções mecânicas no subsistema local (periódica e amostral), referente aos primeiros semestres de 2018 e 2017, comparativamente:

Quadro 14 - Índices de aprovação e reprovação em inspeções mecânicas (1ª inspeção) - Local

Local	1º Semestre de 2017		1º Semestre de 2018	
	Periódica	Amostral	Periódica	Amostral
Aprovados (1ª inspeção)	10.085	2.634	7.433	3.082
Reprovados (1ª inspeção)	363	972	258	823
Total	10.448	3.606	7.691	3.905
Índice Reprovação*	3,47%	26,96%	3,35%	21,08%

Fonte: SPTrans. *Reprovados por total inspecionado.

A quantidade total de vistorias periódicas diminuiu 26,39%, enquanto as vistorias amostrais aumentaram 8,29%.



A idade média da frota no subsistema local vem aumentando. Em dezembro de 2013 era de 03 anos e 10 meses, e em setembro de 2018 é de 04 anos e 11 meses. Embora o índice de reprovação nas inspeções amostrais tenha diminuído para 21,08%, ainda permanece elevado.

Outro aspecto que merece ser destacado, em relação a esse subsistema, é que no primeiro semestre de 2018, no total dos veículos reprovados nas inspeções periódicas e amostrais, 1.081 veículos (1ª inspeção), estão incluídos 194 veículos reprovados por não terem sido encaminhados para a inspeção (17,94% do total).

De acordo com informações da Diretoria de Operações da SPTrans, para esses casos foram aplicadas multas do Resam – código M30 – “Deixar de apresentar veículo para a inspeção da frota”.

3.5.2.2. Inspeções de Emissões de Poluentes

No primeiro semestre de 2018, foram vistoriados 2.391 veículos do subsistema estrutural, sendo reprovados 75 em 1ª inspeção (3,14% do total). Nesse mesmo período, foram vistoriados 1.676 veículos do subsistema local, sendo reprovados 117 em 1ª inspeção (6,98% do total).

Assim, reiteramos as seguintes propostas de determinação, em relação ao subsistema local:

- RAF 2009 – TC 72.000.815/10-70 (pendente de julgamento):

Tomar medidas, junto aos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, principalmente em relação ao subsistema local (permissão), em face dos altos índices de reprovação nas inspeções de fuligem.

- RAF 2015 – TC 72.001.765/16-25 (pendente de julgamento):

Tomar providências, em relação aos operadores do subsistema local de transporte coletivo, visando diminuir o nível de reprovação nas inspeções de fuligem.

3.5.2.3. Atende - Veículos Vistoriados

Em relação ao Serviço de Atendimento Especial (Atende), no primeiro 1º semestre de 2018 foram vistoriados 871 veículos, sendo reprovados 243 em 1ª inspeção (27,90% do total).



3.5.3. Idade Média da Frota - Subsistema Estrutural

Os contratos de concessão, encerrados em julho de 2018, determinavam idade média máxima de 05 anos para a frota de veículos. Nos atuais contratos emergenciais não há determinação de idade média máxima.

Não obstante, apresentamos, a seguir, a idade média da frota do subsistema estrutural nos meses de dezembro de 2013 a 2017, e setembro de 2018:

Quadro15– Idade Média - Estrutural

Mês/Ano	Idade Média - Anos
Dezembro 2013	05 anos e 08 meses
Dezembro 2014	05 anos e 02 meses
Dezembro 2015	05 anos e 05 meses
Dezembro 2016	05 anos e 08 meses
Dezembro 2017	06 anos
Setembro 2018	06 anos e 02 meses

Fonte: Relatórios Operacionais da SPTrans.

A idade média da frota do subsistema estrutural tem aumentado, atingindo, em setembro de 2018, 06 anos e 02 meses. Destacam-se, negativamente, as piores idades médias por área:

- Área 1 (Consórcio Bandeirante – Gato Preto e Santa Brígida) – 07 anos e 01 mês; e
- Área 5 (Consórcio Via Sul – Via Sul e EPF Participações) – 07 anos e 04 meses.

Mesmo não representando mais um descumprimento contratual, o aumento da idade média desse subsistema é preocupante, por impactar diretamente nas condições de segurança, conforto e mobilidade aos seus condutores e usuários.

3.5.4. Idade Média da Frota - Subsistema Local

Nesse subsistema nunca foi determinado contratualmente idade média máxima para a frota.

Não obstante, apresentamos, a seguir, a idade média da frota do subsistema estrutural nos meses de dezembro de 2013 a 2017, e setembro de 2018:



Quadro 16 – Idade Média - Local

Mês/Ano	Idade Média - Anos
Dezembro 2013	03 anos e 10 meses
Dezembro 2014	04 anos e 02 meses
Dezembro 2015	04 anos e 06 meses
Dezembro 2016	05 anos
Dezembro 2017	05 anos
Setembro 2018	04 anos e 11 meses

Fonte: Relatórios Operacionais da SPTrans.

A idade média da frota desse subsistema atingiu, em setembro de 2018, 04 anos e 11 meses. Destacam-se, negativamente, as piores idades médias por área:

- Área 5 (Imperial e Movebuss) – 05 anos e 11 meses; e
- Área 8 (Transcap e Alfa Rodobus) – 04 anos e 11 meses.

Individualmente, as operadoras Imperial (área 5.1), Spencer (área 2.0), UPBus (área 3.1) e Spencer (área 1.0) apresentam as piores idades médias.

O aumento da idade média desse subsistema é preocupante, por impactar diretamente nas condições de segurança, conforto e mobilidade aos seus condutores e usuários.

O envelhecimento da frota do subsistema local tem ocasionado níveis elevados de reprovação quando se trata da inspeção mecânica amostral e de reprovação nas inspeções de emissão de poluentes (ver subitens “3.5.2.1” e “3.5.2.2”).

3.5.5. Idade máxima dos veículos permitida contratualmente

Os contratos emergenciais do subsistema estrutural proíbem a inclusão e a prestação dos serviços com veículo cuja idade ano/modelo do chassi seja superior a 10 (dez) anos. De acordo com a SPTrans, em 17.09.18, havia 479 veículos no subsistema estrutural com idade acima de 10 anos.

No caso do subsistema local os veículos observarão o ano/modelo do chassi não superior a 10 (dez) anos para os ônibus e midiônibus, e para os miniônibus esse limite é de 7 (sete) anos. De acordo com a SPTrans, em 17.09.18, havia 138 miniônibus com idade acima de 7 anos, e 03 ônibus com idade acima de 10 anos.



A inspeção veicular extraordinária realizada pela SPTrans, que permite que veículos com idade acima do limite permitido contratualmente continuem operando, vem sendo adotada repetidamente, de forma que deixou de ser extraordinária, resultando em ganhos financeiros para os operadores do Sistema. O cumprimento das cláusulas que estabelecem a idade máxima dos veículos é objeto do eTCM 7129/2018.

3.6. Passageiros Transportados

A seguir, estão demonstradas as quantidades de passageiros transportados no período de 2013 a setembro de 2018:

Quadro 17 - Total de Passageiros Transportados p/ Tipo de Passageiro

Tipo de Passageiro	2013	2014	2015	2016	2017	Jan/Set 2018
Pagantes	1.693.055.869	1.694.711.508	1.558.419.037	1.461.538.801	1.389.700.398	1.031.700.453
Integrados sem acréscimo tarifário	964.748.888	932.466.488	846.851.545	758.055.045	752.012.647	582.933.923
Gratuidade: Escolar "Passe Livre"	-	-	166.212.267	311.773.502	335.321.905	185.801.725
Gratuidade: Idosos e Deficientes Físicos	266.407.713	293.100.344	324.225.609	383.976.663	387.231.124	302.232.497
Total	2.924.212.470	2.920.278.340	2.895.708.458	2.915.344.011	2.864.266.074	2.102.668.598

Fonte: Demonstrativo de Fontes e Usos do Sistema Integrado (SPTrans).

Se mantida a média mensal de passageiros do período de janeiro a setembro de 2018, nos 3 (três) últimos meses deste ano, projeta-se uma quantidade aproximada de 2.803.558.131 passageiros, 4,13% inferior ao transportado em 2013.

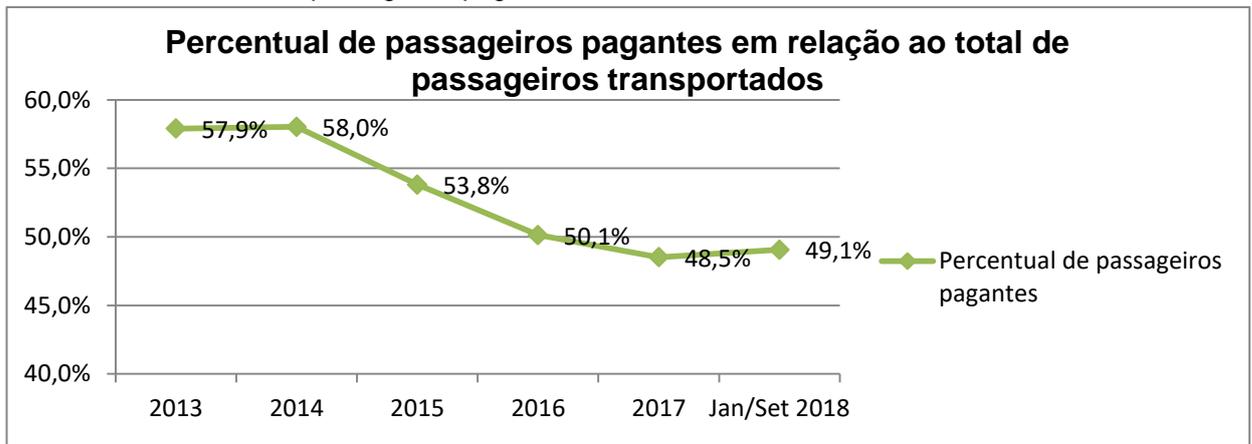
Considerando essa projeção para o ano de 2018, destacam-se os seguintes aspectos em relação ao tipo de passageiro:

- Pagantes: a quantidade projetada para 2018 é 18,75% inferior à apurada em 2013;
- Integrados sem acréscimo tarifário: a quantidade projetada para 2018 é 19,44% inferior à apurada em 2013;
- Gratuitades (Escolar, Idosos e Deficientes): a quantidade projetada para 2018 é 144,25% superior à apurada em 2013.

Observa-se, a seguir, a participação dos passageiros pagantes em relação ao total de passageiros transportados, nos anos de 2013 a 2017 e no período de janeiro a setembro de 2018:



Gráfico 4 – Percentual de passageiros pagantes



Fonte: Demonstrativo de Fontes e Usos do Sistema Integrado – SPTTrans.

No período de janeiro a setembro de 2018 ocorreu um pequeno aumento na participação dos pagantes em relação a 2017 (passou de 48,5% em 2017 para 49,1% em jan/set 2018), no entanto, esse o percentual em 2013 foi de 57,9%.

Em 2013, o déficit econômico do Sistema (regime de competência) foi de R\$ 1.744 milhões, sendo que a receita total representava 72,38% do total das despesas (TC 72.000.266/14-68). No período de janeiro a setembro de 2018 o déficit foi de R\$ 2.585 milhões, sendo que a receita total representava 59,49% do total das despesas.

Conforme apontado no TC 72.002.335/18-83 (RAF/2017), desde 2005, contrariamente à oscilação da arrecadação total, os custos apresentam ritmo sempre ascendente, contribuindo para o aumento dos déficits do Sistema.

Importante informar, em relação à queda de passageiros transportados no Sistema Municipal de Transporte Coletivo, os resultados da 12ª Pesquisa de Mobilidade Urbana realizada em agosto e setembro de 2018 pela Rede Nossa São Paulo e pelo Ibope Inteligência:

Transporte público enfraquecido: Ainda que se mantenha como opção de transporte da maioria dos paulistanos, o transporte público de São Paulo parece estar sendo enfraquecido, sobretudo pela percepção de perda de qualidade da estrutura dos ônibus municipais, abrindo espaço para as alternativas individuais, como o carro de passeio e o transporte particular, como o táxi e por meio de aplicativos.

Fortalecimento do transporte individual: Observa-se, então, que o uso frequente do carro se mantém e a disponibilidade em abandoná-lo diminuiu [...].



A pesquisa divulgada pela Rede Nossa São Paulo em 2017 demonstrava que o ônibus municipal era o meio de transporte mais utilizado na cidade de São Paulo para 47% dos entrevistados, sendo que na pesquisa de 2018 o percentual diminuiu para 43%.

Já em relação à utilização do carro, passou de 22% em 2017, para 24% em 2018.

Comparando-se julho de 2018 em relação a dezembro de 2013, a frota total de veículos licenciados na Cidade de São Paulo aumentou 15,61%, e no caso específico dos automóveis o aumento foi de 12,88% (dados do Detran/SP), ao passo que a quantidade de passageiros transportados no Sistema Municipal de Transporte Coletivo vem diminuindo. Portanto, o objetivo de se buscar a prevalência do modal transporte coletivo público sobre o particular não está sendo alcançado.

3.7. Reclamações de Usuários do Sistema de Transporte

As principais reclamações dos usuários no período de janeiro a setembro de 2018 estão apresentadas em seguida (total dos dois subsistemas, estrutural e local):

Quadro 18 - Reclamações divididas por tipo

Tipo	Janeiro a Setembro 2018	
	Total	(%)
Motorista não atender sinal embarque/desembarque	3.919	24,1
Intervalo excessivo da linha	3.901	24,0
Tratar o público em geral com falta de respeito	2.121	13,0
Descumprimento de partida no ponto inicial/final	1.229	7,6
Velocidade incompatível/manobras bruscas	1.186	7,3
Manutenção do veículo em geral	488	3,0
Não aguardar finalização do embarque/desembarque	405	2,5
Demora na partida do ônibus	285	1,7
Outras	2.728	16,8
Total	16.262	100,0

Fonte: Quadro Demonstrativo de Reclamações por Tipo – SPTrans.

Observa-se que as reclamações relativas à tripulação “Motorista não atender sinal embarque/desembarque”, “Tratar o público em geral com falta de respeito”, “Velocidade incompatível/manobras bruscas” e “Não aguardar finalização do embarque/desembarque” totalizam 7.631 reclamações (46,9% do total), e já foram motivo da seguinte proposta de determinação no RAF/2013 – TC 72.001.190/14-33 (pendente de julgamento):



Adotar medidas junto aos operadores do Sistema de Transporte, nos regimes de concessão e permissão, com objetivo de diminuir o índice de reclamação dos usuários em relação à tripulação (conduta inadequada dos operadores).

Outro ponto a ser destacado é que se considerarmos as reclamações correlacionadas com os descumprimentos de viagens (Intervalo excessivo da linha; Descumprimento de partida no ponto inicial/final; e Demora na partida do ônibus) apura-se 5.415 reclamações (33,3% do total), ficando evidenciado os seus reflexos negativos junto aos usuários do Sistema de Transporte.

De acordo com os resultados da Pesquisa de Mobilidade Urbana realizada em agosto e setembro de 2018 pela Rede Nossa São Paulo e pelo Ibope Inteligência, há demandas por melhorias na lotação e no conforto, nos tempos de espera e de viagem, gerando descontentamento que impactam diretamente na avaliação do sistema de transporte público e na disposição em utilizá-lo.

3.8. Aspectos Orçamentários e Financeiros

No âmbito da PMSP, a Auditoria deste Tribunal tem relatado que não estão sendo implementados os principais itens de infraestrutura (corredores e terminais de ônibus) para o transporte coletivo público previstos no Plano Plurianual (PPA) e no Plano de Mobilidade de São Paulo (PlanMob/SP 2015), cujo objetivo maior é o de se buscar a prevalência do modal transporte coletivo público sobre o particular (TC 72.001.986/18-56 - Função Transportes de 2017).

Um dos principais motivos para a falta de investimentos em infraestrutura é o significativo aporte de recursos da PMSP para fechar as contas do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, contribuições a título de “Compensações Tarifárias”.

Com base na proposta orçamentária da SPTrans para o exercício de 2018 e para o período do PPA 2018 a 2021, obedecidos os parâmetros estabelecidos pela Junta Orçamentário-Financeira (JOF) da PMSP, fica evidenciado que essa situação não deverá se alterar, pois não estão destinados os recursos necessários para a implantação da infraestrutura da forma como prevista no PPA.



3.8.1. Comparativo 2018 a 2012 – Versão SPTrans X Versão SMT

Os valores comparativos das propostas da SPTrans e da SMT (com os parâmetros estabelecidos pela JOF/PMSP) para os quatro anos de vigência do PPA (2018 a 2021) constam no quadro a seguir:

Quadro 19 – Propostas SPTrans e SMT – Exercícios de 2018 a 2021 (Em Milhões de Reais)

Discriminação	SPTrans	SMT	Diferença
Operação e Manutenção do Sistema	1.604	1.500	104
Aposentadoria Complementar - SPTrans	145	136	9
Aumento de Capital - SPTrans	66	62	4
Compensações Tarifárias	12.958	11.086	1.872
Transporte de Pessoas com Deficiência (Atende)	406	406	0
Precatórios – Contribuições da PMSP	212	212	0
Subtotal	15.391	13.402	1.989
Modernização do Sistema de Transporte	35	35	0
Requalificação de Corredores – Recursos Federais	18	18	0
Implantação de Corredores – Recursos FMDT	331	12	319
Requalificação de Corredores – Recursos FMDT	488	109	379
Implantação de Terminais – Recursos do FMDT	59	6	53
Requalificação de Terminais – Recursos do FMDT	299	63	236
Subtotal Investimentos	1.230	243	987
Total	16.621	13.645	2.976

Fonte: Proposta Orçamentária da SPTrans – Exercício de 2018.

Se considerarmos a proposta da SPTrans, R\$ 12.958 milhões referem-se às contribuições para compensações tarifárias, 78% do total de recursos necessários da PMSP para o período de 2018 a 2021 (R\$ 16.621 milhões).

A cada ano torna-se evidente o desequilíbrio entre receitas e despesas do Sistema de Transporte, sem perspectiva de solução, a despeito dos relevantes aportes de recursos da PMSP, situação que reduz a capacidade de investimentos.

Conforme considerações gerais apresentadas pela Diretoria de Administração e de Infraestrutura (DA) da SPTrans no caderno “Proposta Orçamentária para 2018 e PPA 2018 a 2021”, em função dos parâmetros estabelecidos pela JOF, as propostas para o orçamento de 2018 e para o PPA 2018 a 2021 tiveram seus valores alterados de acordo com os limites disponibilizados pela PMSP, com diminuição de recursos e alterações de cronogramas, principalmente de projetos relacionados a implantação e requalificação de corredores, e de implantação e requalificação de terminais de ônibus. Entre os investimentos previstos pela SPTrans e prejudicados pela falta e/ou redução dos recursos necessários para sua implementação, destacamos:



- Implantação de Corredores: Corredor Celso Garcia; e Programa de Mobilidade Urbana – Etapas 3 e 4 (diversos locais);
- Requalificação de Corredores: adequação de acessibilidade e intervenções (pavimento no viário estratégico; pavimento em paradas; plataformas; e infraestrutura de alimentação elétrica do sistema trólebus);
- Requalificação de Terminais: readequação de diversos terminais (Aricanduva; Parque Dom Pedro II; Santo Amaro; São Miguel; Varginha; Capelinha etc.).

Os recursos previstos pela SMT para investimentos, R\$ 243 milhões, representam apenas 19,8% do indicado pela SPTrans (R\$ 1.230 milhões). Fica evidenciado que de acordo com a proposta da SMT, obedecidos os parâmetros estabelecidos pela JOF/PMSP, não estão assegurados os recursos necessários a título de compensações tarifárias e para a efetivação dos investimentos em infraestrutura (corredores e terminais).

3.8.2. Orçamento da SPTrans - Realização de janeiro a setembro de 2018 - Recursos da PMSP

A seguir, apresentamos quadro resumo com a proposta orçamentária da SPTrans para o ano de 2018, os valores aprovados pela Lei Orçamentária Anual (L.M. nº 16.772/17), o orçamento atualizado e respectivos valores realizados até o mês de setembro de 2018:

Quadro 20 – Orçamento SPTrans – Necessidade de Recursos da PMSP (Em Milhões de Reais)

Dotações	Proposta SPTrans 2018 (a)	Lei Orçamentária 2018 (b)	Orçamento Atualizado até Set/18 (c)	Orçamento Realizado até Set/18 (d)	% (c)/(a)
Operação e Man. do Sistema	375	339	339	238	90,4
Aposentadoria Complementar	34	34	34	24	100,0
Aumento de Capital	16	14	7	2	43,8
Compensações Tarifárias	3.228	2.101	2.502	2.502	77,5
Atende	87	87	87	63	100,0
Precatórios	212	0	0	0	0,0
Subtotal	3.952	2.575	2.969	2.829	75,1
Modernização do Sistema	8	14	14	3	175,0
Terminais de Ônibus - FMDT	11	5	5	0	45,5
Corredores de Ônibus - FMDT	63	41	41	37	65,1
Subtotal Investimentos	82	60	60	40	73,2
Total	4.034	2.635	3.029	2.869	75,1

Fonte: Superintendência Financeira da SPTrans.



Ressalta-se que a proposta orçamentária da SPTrans apresentada no quadro retro é aquela já ajustada aos parâmetros da JOF/PMSP.

Assim, destacam-se os seguintes aspectos:

- O orçamento ajustado até setembro/2018 de compensações tarifárias representa 77,5% da proposta orçamentária da SPTrans. Importante relatar que, exames realizados por amostragem nos demonstrativos dos fluxos de caixa do Sistema de Transporte, do período de janeiro a setembro de 2018, revelaram constantes atrasos nos pagamentos de seus compromissos. No último dia útil do mês de setembro/2018 os compromissos em atraso totalizavam R\$ 89,8 milhões.

No RAF/2016 – TC 72.001.361/17-77 (pendente de julgamento) já foi proposta a seguinte determinação:

Que a SPTrans, enquanto gestora do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, em conjunto com a SMT, contratante dos serviços, procedam a estudos no sentido de se buscar a regularização dos pagamentos aos operadores, uma vez que os mesmos vêm ocorrendo de forma recorrente com atraso e em volume cada vez mais elevado.

- De janeiro a setembro de 2018 o Sistema Municipal de Transporte Coletivo apurou déficit econômico de R\$ 2.585 milhões (regime de competência – Relatório Fontes e Usos do Sistema Integrado), e recebeu contribuições para compensações tarifárias no total de R\$ 2.260 milhões.
- Além do valor de R\$ 2.260 milhões, o Sistema recebeu R\$ 242 milhões para quitar dívidas de 2017, totalizando R\$ 2.502 milhões de contribuições para compensações tarifárias recebidas no período de janeiro a setembro de 2018.
- O valor de R\$ 212 milhões, previsto como precatórios, refere-se a débitos judiciais do Sistema relativo a ações com trânsito em julgado, relativas às ações de cobrança de diferença de remuneração, cobrança de atraso de pagamentos, ações residuais cíveis e ações na esfera trabalhista. De acordo com a Gerência Cível da SPTrans (maio de 2018), face a esta realidade, a empresa solicitou à PMSP a abertura de dotação orçamentária específica em seu favor para pagamentos dos precatórios, contemplando numerário suficiente para pagamento até 31.12.18.



Caso a SPTrans tenha que efetuar esses pagamentos ainda em 2018, os recursos orçamentários não estão previstos no orçamento ajustado até setembro/2018 (há somente previsão de R\$ 1 mil).

- No RAF/2016 – TC 72.001.361/17-77 foi proposta determinação para que a SPTrans viabilize a aplicação de recursos em bens necessários à manutenção de suas atividades operacionais e administrativas. Ressaltamos que a SPTrans não utiliza seus recursos próprios para investimentos na própria empresa, pois não cobra todas as despesas necessárias para prestar serviços à SMT/PMSP relativos ao gerenciamento do Sistema de Transporte.

Outro aspecto que contribui para o sucateamento da empresa, é que até setembro de 2018 foram recebidos somente R\$ 2 milhões para aumento de capital, quando na proposta da SPTrans estavam previstos R\$ 16 milhões, situação que inviabiliza investimentos necessários, principalmente na área de informática (novas ferramentas, atualização de programas, redes e equipamentos etc.).

Há grande disparidade entre os objetivos planejados pela SPTrans e os alcançados, situação que requer, em conjunto com a SMT/PMSP, providências e melhor organização das ações públicas.

3.8.3. Obrigações de Risco

Importante ressaltar, ainda, que na proposta orçamentária da SPTrans consta total de R\$ 1.363 milhões apresentado como obrigações de risco, que segundo a empresa se referem a processos existentes, pendentes de equacionamento e oriundos de situação de transição e crescimento do Sistema de Transporte Coletivo, bem como de questões antigas da CMTC, que no caso de serem executados podem trazer riscos à atividade principal da SPTrans que é a de garantir a mobilidade do cidadão usuário do Sistema.

Do total de R\$ 1.363 milhões, destacamos:

- SPTrans – R\$ 120 milhões devidos ao INSS. Em 2014 foi solicitado o parcelamento da dívida baseado na L.F. nº 11.941/09 com descontos nas multas e juros e, também, pagamento de multa e juros com utilização de prejuízo fiscal, sendo aguardada a



homologação pela Receita Federal, pois na hipótese de ser indeferido, haverá a necessidade de pagamento desse valor.

- SPTrans – R\$ 56 milhões (Processo nº 0500533-55.1991.8.26.0053 – Intertec Serviços Ltda.). Valor relativo à continuidade de prestação de serviços técnicos especializados de informática, sem a referida formalização contratual.
- Sistema Municipal de Transporte Coletivo – R\$ 1.089 milhões – processos judiciais movidos por empresas operadoras que pleiteiam diferenças entre a remuneração paga e a remuneração pretendida, nos termos da L.M. nº 11.037/91, os quais estão sendo discutidos judicialmente.

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

A partir de 2015, por disposição contratual, os concessionários dos serviços de transporte coletivo de passageiros passaram a ser responsáveis pela administração, operação e manutenção dos terminais urbanos e estações de transferência, inclusive do sistema denominado “Expresso Tiradentes”. No RAF/2016 - TC 72.001.361/17-77 (pendente de julgamento) – foi apontado que os serviços de administração, operação, limpeza e vigilância prestados nos terminais continuavam sendo realizados de forma inadequada, de forma que foi proposta a seguinte determinação no citado TC:

Exigir dos concessionários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo o aprimoramento na prestação de serviços de administração, operação, limpeza e vigilância dos terminais de ônibus.

Verificou-se que houve redução no número de funcionários alocados pelas empresas terceirizadas que prestam serviços de administração, operação, vigilância e limpeza dos terminais, ocasionando queda na qualidade dos serviços prestados aos usuários dos terminais, sem evidência de que essa redução de funcionários tenha gerado também diminuição dos custos para a Administração Municipal.

Essa situação foi relatada nas fiscalizações de Acompanhamento da Execução dos Contratos de Concessão realizadas em 2016, quando se constatou que os serviços de administração, limpeza e vigilância prestados nos terminais não foram realizados de forma adequada, tendo em vista as quantidades de recursos humanos inferiores às que foram estimadas na formação do preço dos serviços (TCs nºs: 72.005.825/16-05;



72.005.826/16-60; 72.005.828/16-95; 72.005.842/16-16; 72.005.845/16-04; 72.005.852/16-70; e 72.005.859/16-19).

As fiscalizações procedidas em 2017 evidenciaram que os problemas persistiam, com destaque para: falta de limpeza e higienização de terminais de ônibus; não havia profissionais capacitados para atividades de vigilância e segurança; e necessidade de aprimoramento quanto aos serviços prestados para organização de filas e orientação ao embarque e desembarque (TC 72.002.335/18-83).

Atualmente, a administração, operação e manutenção dos terminais urbanos e estações de transferência, inclusive do sistema denominado “Expresso Tiradentes”, faz parte do objeto de contratos emergenciais firmados com empresas do subsistema estrutural.

Nos subitens a seguir constam os resultados de novas vistorias realizadas em alguns terminais de ônibus, nos meses de setembro a novembro de 2018, demonstrando que persistem as deficiências na prestação de serviços de administração, operação, limpeza e vigilância.

3.9.1. Limpeza dos Terminais

A falta de limpeza e higienização dos terminais de ônibus tem sido reiteradamente apontada pela Auditoria deste Tribunal.

Nesse sentido, já foi proposta a seguinte determinação no Relatório Anual de Fiscalização de 2014 (TC 72.001.327/15-77, pendente de julgamento):

Melhorar a limpeza e higienização dos terminais de ônibus.

Desde então, a SPTrans não tem adotado medidas que efetivamente resultem na solução desse problema, em prejuízo à qualidade dos serviços disponibilizados aos usuários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo.

3.9.1.1. Vistorias realizadas pela Auditoria deste Tribunal

A seguir, constam os resultados das novas vistorias, evidenciando que a limpeza dos terminais piorou em relação às fiscalizações procedidas em exercícios anteriores, **Anexo 4** (peças 17 e 18), destacando-se que a quantidade de funcionários alocados



pelas empresas terceirizadas nos terminais é insuficiente para a regular limpeza e higienização das plataformas, pistas, sanitários públicos, sanitários administrativos, refeitórios, áreas administrativas etc.

- **Capelinha – Vistoria em 25.09.18 (período da tarde/noite)**

No período de nossa vistoria havia apenas 05 auxiliares de limpeza e 01 líder. O terminal não está sendo limpo adequadamente, constatamos diversas deficiências, com destaque para sujeiras nos pisos das plataformas, coberturas, gradis, bancos e painéis de informações (exemplos, figuras 329 a 337).

- **Pirituba – Vistoria em 27.09.18 (período da tarde/noite)**

No período de nossa vistoria havia apenas 04 auxiliares de limpeza e 01 limpador de vidro. O terminal não está sendo limpo adequadamente, constatamos diversas deficiências, com destaque para sujeiras nos pisos das plataformas e nos banheiros (exemplos, figuras 338 a 346).

- **Santo Amaro – Vistoria em 29.09.18 (período da manhã)**

No período de nossa vistoria havia apenas 07 auxiliares de limpeza e 01 líder. Nas fiscalizações procedidas em 2017 (TC 72.012.216/17-30) foi relatada pela Auditoria deste Tribunal a necessidade de que a SPTrans adotasse urgentes medidas junto aos concessionários, em face da constatação de sujeira generalizada neste terminal.

Novas fiscalizações realizadas em 2018 evidenciaram que os problemas se agravaram, pois constatamos sujeira nos pisos, azulejos, banheiros, escadas, corrimões, gradis, vidros, coberturas, painéis de informação, pistas e áreas administrativas (exemplos, figuras 347 a 373). O terminal não está sendo limpo e higienizado, e a SPTrans não tem adotado providências que efetivamente resolvam o problema.

- **Bandeira – Vistoria em 29.09.18 (período da tarde)**

No período de nossa vistoria havia apenas 05 auxiliares de limpeza e 01 líder. Constatamos sujeira nos pisos das áreas comerciais (exemplos, figuras 374 a 377).



- **Grajaú – Vistoria em 02.10.18 (período da tarde/noite)**

No período de nossa vistoria havia apenas 04 auxiliares de limpeza, 04 zeladores de banheiro e 01 líder. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas e nos banheiros (exemplos, figuras 378 a 384).

- **Cidade Tiradentes – Vistoria em 10.10.18 (período da tarde/noite)**

No período de nossa vistoria havia apenas 04 auxiliares de limpeza e 01 líder. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas e nos gradis (exemplos, figuras 385 a 390).

- **Varginha – Vistoria em 13.10.18 (período da manhã)**

No período de nossa vistoria havia apenas 04 auxiliares de limpeza e 01 líder. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas e na cobertura do terminal (exemplos, figuras 391 a 396).

- **Lapa – Vistoria em 13.10.18 (período da tarde)**

No período de nossa vistoria havia apenas 03 auxiliares de limpeza e 01 líder. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas (exemplos, figuras 397 a 404).

- **Vila Nova Cachoeirinha – Vistoria em 18.10.18 (período da tarde/noite)**

No período de nossa vistoria havia apenas 05 auxiliares de limpeza e 02 líderes. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas (exemplos, figuras 405 a 410).

- **Sacomã – Vistoria em 20.10.18 (período da manhã)**

No período de nossa vistoria havia apenas 01 auxiliar de limpeza, 02 agentes de higienização e 01 encarregado. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas (exemplos, figuras 411 a 416).

- **Parque Dom Pedro II – Vistoria em 20.10.18 (período da manhã)**

No período de nossa vistoria havia apenas 05 auxiliares de limpeza e 01 encarregado. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas (exemplos, figuras 417 a 420).



- **Expresso Tiradentes – Vistoria em 20.10.18 (período da manhã)**

Constatamos sujeira nos pisos, escadas, vidros, esquadrias e coberturas (exemplos, figuras 421 a 436).

- **Campo Limpo – Vistoria em 23.10.18 (período da tarde/noite)**

No período de nossa vistoria havia apenas 04 auxiliares de limpeza. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas (exemplos, figuras 437 a 440).

- **João Dias – Vistoria em 25.10.18 (período da tarde/noite)**

No período de nossa vistoria havia apenas 03 auxiliares de limpeza e 01 líder. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas e nas escadas rolantes (exemplos, figuras 441 a 450).

- **Princesa Isabel – Vistoria em 07.11.18 (período da tarde/noite)**

No período de nossa vistoria havia apenas 03 auxiliares de limpeza. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas e nos gradis (exemplos, figuras 451 a 454).

- **Amaral Gurgel – Vistoria em 07.11.18 (período da tarde/noite)**

No período de nossa vistoria havia apenas 02 auxiliares de limpeza. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas e azulejos (exemplos, figuras 455 a 460).

- **Sapopemba – Vistoria em 10.11.18 (período da tarde)**

No período de nossa vistoria havia apenas 03 auxiliares de limpeza. Constatamos sujeira nos pisos das plataformas (exemplos, figuras 461 a 466).

Os contratos de concessão que se encerraram em julho de 2018, e os atuais contratos emergenciais com empresas do subsistema estrutural, preveem a lavagem e jateamento de alta pressão com água nas plataformas e limpeza de gradis com produtos não corrosivos, serviços não efetivados na maioria dos terminais de ônibus vistoriados pela Auditoria deste Tribunal.



Dessa forma, constata-se que alguns terminais apresentam acentuado grau de sujeira, principalmente em relação aos pisos das plataformas, por onde transitam usuários do Sistema de Transporte.

3.9.1.2. Avaliação da SPTrans quanto aos Serviços de Limpeza e Conservação

Contratualmente, está estabelecido o Sistema de Mensuração de Desempenho (SMD) para avaliação objetiva da qualidade da prestação dos serviços nas atividades de administração, operação, manutenção, segurança, vigilância, limpeza e conservação em todos os terminais urbanos e estações de transferência.

Entre os Indicadores de Qualidade e Desempenho dos Terminais (IQTD), destaca-se o Índice de Qualidade da Limpeza e Conservação (IQLC).

O indicador de desempenho deverá ser avaliado quanto ao grau de satisfação observado em cada um dos critérios analisados, atribuindo-se notas de satisfação que variam em 5 (cinco) níveis distintos (péssimo, ruim, regular, adequado e ótimo) para os quais será atribuída uma nota correspondente a **0 (zero) a 4 (quatro)**. Como exemplo, a nota 2 é considerada regular e corresponde a “Expectativas ou metas parcialmente atendidas”.

A partir da nota obtida será determinado o valor final da remuneração mensal pelos serviços prestados, com redução desta, quando aplicável, de acordo com índice de qualidade apurado, tendo por base os parâmetros constantes em contrato.

Em face dos repetidos problemas constatados pela Auditoria deste Tribunal quanto à limpeza e conservação dos terminais, solicitamos à SPTrans o resultado das suas avaliações quanto aos serviços prestados. A Diretoria de Operações da empresa encaminhou o resultado das avaliações dos meses de agosto a outubro de 2018, com resultados que corroboram as constatações da Auditoria:

- Agosto/2018 – Nota Média 1,81 (manhã, tarde e noite);
- Setembro/2018 – Nota Média 1,82 (manhã, tarde e noite);
- Outubro/2018 – Nota Média 1,83 (manhã, tarde e noite).



As piores avaliações referem-se a: abastecimento de papel toalha; polimento de metais; abastecimento de sabonete; materiais impregnantes no piso; escadas rolantes; ausência de mau cheiro; remoção de papéis, detritos e folhagens; materiais impregnantes/pichação; gradis; pistas de rolamento; calçadas externas e estruturas metálicas/coberturas/corrimão.

No entanto, causa estranheza que os problemas apontados nas avaliações da própria SPTrans não resultaram em diminuição da remuneração, conforme verificamos em relação aos pagamentos dos meses de agosto, setembro e outubro de 2018.

O acompanhamento e fiscalização da execução dos contratos é falha e, tendo em vista que a Administração da SPTrans não tomou medidas em face da proposta de determinação efetuada pela Auditoria no RAF/2014, neste exercício essa será reiterada, para que se efetive a limpeza e higienização dos terminais de ônibus, hoje em situação de desasseio.

Assim, deve a SPTrans implantar procedimentos que efetivamente fiscalizem os serviços prestados de limpeza e conservação nos terminais de ônibus, apurar e efetuar o desconto nas remunerações das empresas contratadas, aplicando os parâmetros determinados em contrato.

3.9.2. Operação do Sistema de Transporte nos Terminais - Vistorias em 2018

A empresa Socicam é a contratada do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) para administração e operação dos terminais de ônibus. A seguir, apresentamos algumas observações decorrentes de nossas vistorias, e os quantitativos de funcionários da Socicam que prestavam serviços no período da realização das vistorias:

- **Capelinha – Vistoria em 25.09.18 (período da tarde)**

O terminal Capelinha é de grande porte, com 06 plataformas e aproximadamente 120 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 09 Agentes de Terminal Urbano, 02 Controladores de Apoio Operacional e 01 Encarregado do Terminal (12 funcionários da Socicam).



- **Pirituba – Vistoria em 27.09.18 (período da tarde)**

O terminal Pirituba é de médio porte, com 03 plataformas e aproximadamente 72 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 03 Agentes de Terminal Urbano, 02 Controladores de Apoio Operacional e 01 Encarregado do Terminal (06 funcionários da Socicam).

- **Santo Amaro – Vistoria em 29.09.18 (período da manhã)**

O terminal Santo Amaro é de grande porte, com 04 plataformas e aproximadamente 280 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 12 Agentes de Terminal Urbano, 03 Controladores de Apoio Operacional e 01 Encarregado do Terminal (16 funcionários da Socicam).

Os três equipamentos da Rede Siga para recarga de créditos no bilhete único, no momento de nossa vistoria (10h15), não estavam aceitando dinheiro, e somente através de cartão de débito era possível efetuar a recarga, situação que colaborou para a formação de filas nas bilheterias do terminal (Figuras 467 e 468), **Anexo 5** (peça 19).

- **Bandeira – Vistoria em 29.09.18 (período da tarde)**

O terminal Bandeira é de grande porte, com 08 plataformas e aproximadamente 125 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 06 Agentes de Terminal Urbano, 02 Controladores de Apoio Operacional e 01 Encarregado do Terminal (09 funcionários da Socicam).

- **Grajaú – Vistoria em 19.10.17 (período da tarde/noite)**

O terminal Grajaú é de médio porte, com 03 plataformas e aproximadamente 58 mil partidas mensais. Apresenta intenso fluxo de veículos e passageiros nos horários de pico, sendo que, em algumas linhas, formam-se filas de difícil controle, com aglomeração e desconforto aos usuários do Sistema de Transporte (exemplos, figuras 469 a 478), **Anexo 5** (peça 19).



Pelo que podemos observar, os seguintes aspectos colaboram para essa situação: as áreas projetadas para as plataformas não se mostram adequadas ao fluxo de passageiros e à formação de filas nos horários de pico; dificuldades para manobra dos veículos no interior do terminal; e grande quantidade de ambulantes ilegais (ambulantes) nas plataformas.

A Socicam é a empresa contratada para administração, operação e manutenção dos terminais de ônibus. No dia de nossa vistoria (período da tarde/noite) havia apenas 08 (oito) funcionários dessa empresa, sendo: 01 encarregado de terminal; 03 Controladores de Apoio Operacional e 04 Agentes de Terminal Urbano.

Nesse sentido, resta pendente a seguinte determinação proposta no Relatório Anual de Fiscalização de 2014 (TC 72.001.327/15-77, pendente de julgamento):

Tomar medidas para diminuir o desconforto dos usuários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo no Terminal Grajaú, em função de que em algumas linhas, nos horários de pico, formam-se filas de difícil controle, com certa aglomeração.

- **Cidade Tiradentes – Vistoria em 10.10.18 (período da tarde/noite)**

O terminal Cidade Tiradentes é de médio porte, com 04 plataformas e aproximadamente 12 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 03 Agentes de Terminal Urbano, 03 Controladores de Apoio Operacional e 01 Encarregado do Terminal (07 funcionários da Socicam).

- **Varginha – Vistoria em 13.10.18 (período da manhã)**

O terminal Varginha é de médio porte, com 04 plataformas e aproximadamente 105 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 04 Agentes de Terminal Urbano, 02 Controladores de Apoio Operacional e 01 Encarregado do Terminal (07 funcionários da Socicam).

- **Lapa – Vistoria em 13.10.18 (período da tarde)**

O terminal Lapa é de médio porte, com 04 plataformas e aproximadamente 100 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 05 Agentes de Terminal



Urbano, 02 Controladores de Apoio Operacional e 01 Encarregado do Terminal (08 funcionários da Socicam).

- **Vila Nova Cachoeirinha – Vistoria em 18.10.18 (período da tarde/noite)**

O terminal Vila Nova Cachoeirinha é de médio porte, com 04 plataformas e aproximadamente 74 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 06 Agentes de Terminal Urbano, 03 Controladores de Apoio Operacional e 01 Encarregado do Terminal (10 funcionários da Socicam).

- **Sacomã – Vistoria em 20.10.18 (período da manhã)**

O terminal Sacomã é de médio porte, com 06 plataformas e aproximadamente 60 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 07 Agentes de Terminal Urbano, 03 Controladores de Apoio Operacional e 01 Encarregado do Terminal (11 funcionários da Socicam).

- **Parque Dom Pedro II – Vistoria em 20.10.18 (período da manhã)**

O terminal Parque Dom Pedro II é de grande porte, com 06 plataformas e aproximadamente 134 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 12 Agentes de Terminal Urbano, 02 Controladores de Apoio Operacional e 01 Encarregado do Terminal (15 funcionários da Socicam).

- **Expresso Tiradentes – Vistoria em 20.10.18 (período da manhã)**

Nas estações Clube Atlético Ypiranga e Rua do Grito não há elevador para acesso às plataformas de embarque.

Nas estações do Expresso Tiradentes em que há equipamentos instalados nas escadas para acesso às plataformas, estes não funcionam. Essa constatação é relatada desde 2015 (TC 72.003.642/15-75).

Exemplos de equipamentos instalados inoperantes (Estações Ana Neri, Clube Atlético Ypiranga e Rua do Grito, figuras 479 a 481), **Anexo 5** (peça 19).



A SPTrans deve esclarecer e tomar as medidas necessárias, em relação aos equipamentos de acessibilidade inoperantes, instalados nas escadas de estações do Expresso Tiradentes.

- **Campo Limpo – Vistoria em 23.10.18 (período da manhã)**

O terminal Campo Limpo é de médio porte, com 04 plataformas e aproximadamente 72 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 06 Agentes de Terminal Urbano, 01 Controlador de Apoio Operacional e 01 Encarregado do Terminal (08 funcionários da Socicam).

- **Guarapiranga – Vistoria em 25.10.18 (período da tarde/noite)**

O terminal Guarapiranga é de pequeno porte, com 02 plataformas e aproximadamente 48 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 02 Agentes de Terminal Urbano, 02 Controladores de Apoio Operacional e 01 Supervisor de Centro de Controle (05 funcionários da Socicam).

- **Sapopemba – Vistoria em 10.11.18 (período da tarde)**

O terminal Sapopemba é de pequeno porte, com 05 plataformas e aproximadamente 32 mil partidas mensais. No período de nossa vistoria havia apenas 01 Agente de Terminal Urbano e 02 Controladores de Apoio Operacional (03 funcionários da Socicam).

No geral, as vistorias realizadas evidenciaram, novamente, que a quantidade de funcionários alocados pela Socicam nos terminais é insuficiente para o desenvolvimento das diversas atividades no terminal, principalmente em relação aos serviços de organização de filas e orientação ao embarque e desembarque em horários de pico.

3.9.3. Vigilância e Segurança nos Terminais

Em nossas vistorias, constatamos o seguinte:

- Dia 25.09.18 – Terminal Capelinha (período da tarde/noite): havia apenas 01 vigilante e 12 controladores de acesso;



- Dia 27.09.18 – Terminal Pirituba (período da tarde/noite): havia apenas 01 vigilante, 02 controladores de acesso e 01 porteiro;
- Dia 29.09.18 – Terminal Santo Amaro (período da manhã): havia apenas 02 vigilantes e 11 controladores de acesso; na parte interna do terminal há comércio ilegal (ambulantes).
- Dia 29.09.18 – Terminal Bandeira (período da tarde/noite): havia apenas 01 vigilante, 06 controladores de acesso e 01 porteiro;
- Dia 02.10.18 – Terminal Grajaú (período da tarde/noite): havia apenas 01 vigilante, 04 controladores de acesso e 01 porteiro; na parte interna do terminal há comércio ilegal (ambulantes);
- Dia 10.10.18 – Terminal Cidade Tiradentes (período da tarde/noite): havia apenas 01 vigilante e 03 controladores de acesso;
- Dia 13.10.18 – Terminal Varginha (período da manhã): havia apenas 01 vigilante e 04 controladores de acesso; na parte interna do terminal há comércio ilegal (ambulantes);
- Dia 13.10.18 – Terminal Lapa (período da tarde): havia apenas 01 vigilante, 02 controladores de acesso e 01 porteiro;
- Dia 18.10.18 – Terminal Vila Nova Cachoeirinha (período da tarde/noite): havia apenas 01 vigilante e 07 controladores de acesso;
- Dia 20.10.18 – Terminal Sacomã (período da manhã): havia apenas 01 vigilante e 06 controladores de acesso;
- Dia 20.10.18 – Terminal Parque Dom Pedro II (período da manhã): havia apenas 02 vigilantes e 06 controladores de acesso;
- Dia 23.10.18 – Terminal Campo Limpo (período da tarde/noite): havia apenas 01 vigilante e 07 controladores de acesso;
- Dia 10.11.18 – Terminal Sapopemba (período da tarde): havia apenas 01 vigilante e 02 controladores de acesso.

Os funcionários efetivamente alocados pelas empresas terceirizadas, basicamente, têm cargo de controlador de acesso. No entanto, conforme previsão contratual, as atividades



de vigilância e segurança devem ser exercidas por profissionais capacitados, ou seja, com formação e cargo de vigilante, sem os quais determinadas atividades nos terminais ficam prejudicadas como, por exemplo:

- Colaborar com policiais civis e militares em ocorrências de ordem policial, conduzindo, representando e zelando pelo interesse da Empresa, SPTrans;
- Realizar manutenção da ordem, coibindo a ação de vândalos, pichadores ou, ainda, arruaceiros;
- Manter a ordem e disciplina nas instalações, intervindo de forma moderada e proporcional em desentendimentos envolvendo usuários, operadores ou colaboradores;
- Coibir o comércio ambulante e assemelhado no interior das instalações; e
- Executar rondas, constantemente nas instalações, visando o correto e pleno desenvolvimento da operação, velando pela manutenção da ordem.

Portanto, nos terminais de ônibus não há profissionais que possam atender de forma eficiente às necessidades de proteção do patrimônio e das pessoas que neles transitam.

No entanto, as empresas contratadas não têm sofrido glosas e/ou multas contratuais, conforme verificamos em relação aos pagamentos dos meses de agosto, setembro e outubro de 2018.

3.10. Índice de Qualidade do Transporte (IQT)

Este é o índice empregado pela SPTrans para a avaliação da qualidade da prestação do serviço de transporte com o objetivo de promover a melhoria contínua dos serviços prestados, o qual é composto por dez indicadores que utilizam parâmetros como reclamações, acidentes, cumprimento e pontualidade de viagens, emissão de poluentes, além de outros fatores, cada um deles com seu respectivo peso relativo.

A sistemática de avaliação do IQT consiste em atribuir uma pontuação aos serviços prestados pelas empresas utilizando para tal uma escala de 0 a 100 pontos. O processo de avaliação tem seu resultado classificado como “ótimo” (acima de 93),



“bom” (entre 76 e 92,99), “regular” (entre 60 e 75,99) ou “ruim” (abaixo de 60), sendo realizado por ciclos que correspondem a um semestre cada.

3.10.1. Avaliações – 2º Semestre de 2017 e 1º Semestre de 2018

No 14º ciclo (2º semestre/17) o IQT médio do Sistema (Subsistemas Estrutural e Local) foi de 73,11, e no 15º ciclo (1º semestre/18) de 74,48, classificados como “regulares”.

As piores médias nas avaliações do 1º semestre/18 foram:

- pontuação 63,32 (Regular): UPBus – área 3 – Subsistema Local;
- pontuação 65,40 (Regular): A2 Transportes – área 6 – Subsistema Local;
- pontuação 66,10 (Regular): Tupi – área 6 – Subsistema Estrutural;
- pontuação 67,21 (Regular): Transwolff – área 6 – Subsistema Local; e
- pontuação 69,22 (Regular): Cidade Dutra – área 6 – Subsistema Estrutural.

Como se pode constatar, as piores avaliações estão concentradas na área 6 do Sistema de Transporte (região sul).

3.10.2. Índice de Quilômetros entre Falhas (IQF)

Em relação aos indicadores que compõem o IQT (no total de 10), destacamos, nesta oportunidade, que o número de falhas passou a compor o Índice de Quilômetros entre Falhas (IQF), que, por sua vez, passou a pertencer ao rol de indicadores do IQT em substituição ao MKBF (sigla em inglês para Média de Quilômetros entre Falhas) a partir de janeiro de 2018. Essa nova metodologia, segundo a SPTrans, é apurada por meio do Sistema Integrado de Monitoramento (SIM).

Entre os parâmetros para apuração das falhas destacamos:

- Deslocamento inferior a 1000 metros com velocidade máxima entre transmissões de 5 Km/h;
- Tempo parado na via superior a 30 minutos;



- Veículo distante de terminais, garagens, pátios e pontos iniciais e finais das linhas ou pontos de apoio previamente cadastrados pelo Órgão Gestor;
- No máximo 20 passageiros registrados em até 15 minutos da emissão do alerta;
- Sem ocorrência de acidente; atropelamento e atendimento a mal súbito ao usuário, ou registros sobre interdições, obras, manifestações, entre outros eventos que interfiram na operação das linhas;
- Velocidade média do veículo no período apurado inferior a 0,5 Km/h.

No período de janeiro a setembro de 2018 as quantidades de falhas apuradas consta no quadro a seguir:

Quadro 21 – Falhas apuradas através do SIM

Subsistema	Quantidade Falhas Janeiro a Setembro/2018 (a)	Frota Patrimonial Setembro/2018 (b)	(a)/(b)
Estrutural	29.822	8.409	3,54
Local	58.731	5.977	9,83
Total	88.553	14.386	6,16

Fonte: Diretoria de Planejamento de Transporte – SPTrans.

Proporcionalmente, a ocorrência de falhas nos veículos é bem maior no subsistema local. As ocorrências de falhas são relevantes e devem ser objeto de acompanhamento e fiscalização pela SPTrans, para que fiquem evidenciadas as causas, suas consequências e sejam tomadas as medidas que se fizerem necessárias, visando à eficácia e segurança do sistema de transporte oferecido nessa cidade.

3.10.3. Propostas de Determinação Reiteradas

Diante do exposto, estamos reiterando as seguintes propostas de determinações:

- RAF 2013 – TC 72.001.190/14-33 (pendente de julgamento):

Adotar medidas em relação aos operadores do Sistema de Transporte que apresentam resultados inferiores na apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), a fim de elevar o desempenho do Sistema.



- RAF 2015 – TC 72.001.765/16-25 (pendente de julgamento):

Adotar medidas em relação aos operadores que apresentam resultados inferiores na apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), e intensificar a fiscalização, a fim de elevar o desempenho do Sistema Municipal de Transporte Coletivo.

- RAF 2017 – TC 72.002.335/18-83 (pendente de julgamento):

Avaliar as causas e consequências das ocorrências de recolhidas anormais de veículos que operam no Sistema Municipal de Transporte Coletivo, e tomar as medidas que se fizerem necessárias para assegurar a eficácia e segurança do sistema

3.11. Fiscalização exercida pela SPTrans

Tendo por base, principalmente, as constatações acerca dos descumprimentos de partidas/viagens (item 3.2), baixo nível de ocupação das linhas (item 3.3), intervalos prolongados entre partidas (item 3.4), condições inadequadas de veículos vistoriados pela Auditoria deste Tribunal (subitem 3.5.1), deficiências nos serviços prestados de administração, operação, manutenção, limpeza e vigilância nos terminais de ônibus (item 3.9), as quais demonstram, inequivocamente, grave deficiência na prestação dos serviços, evidencia-se que a SPTrans não cumpre adequadamente uma de suas mais importantes atribuições institucionais, que é a fiscalização do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, com riscos de transtornos operacionais decorrentes da má qualidade dos serviços prestados aos munícipes desta Cidade.

Descumpre-se, portanto, o artigo 29, inciso II, da Lei Municipal nº 13.241/01:

Art. 29 - Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas no seu estatuto social, compete à São Paulo Transporte S.A., no tocante ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros:

[...]

II – executar a fiscalização da prestação dos serviços;



3.12. Responsáveis pelas Áreas Auditadas

Nome	Cargo
Paulo César Shingai	Diretor Presidente
Wagner Alves Chagas	Diretor de Operações
Cassiano Q. R. de Ávila	Diretor de Administração e de Infraestrutura
Levi dos Santos Oliveira	Diretor de Planejamento de Transporte

4. CONCLUSÃO

4.1. A SPTrans não cumpre adequadamente uma de suas mais importantes atribuições institucionais, que é a fiscalização do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, com graves prejuízos operacionais decorrentes da má qualidade dos serviços prestados aos munícipes desta Cidade, em infringência ao artigo 29, inciso II, da Lei Municipal nº 13.241/01 (itens 3.2, 3.3, 3.4, 3.5.1, 3.9 e 3.11).

4.2. Constatamos que o descumprimento de viagens foi recorrente em todo o período de janeiro a setembro de 2018, sendo que foram descumpridos cerca de **2 milhões de viagens**, apenas em dias úteis, o que corresponde a **38,6 milhões de quilômetros não operados** pelas empresas, sem ocasionar qualquer desconto na remuneração. Esta quilometragem não operada representa aproximadamente **R\$ 145 milhões relativos aos custos variáveis pagos injustificadamente às empresas** no período (subitem 3.2.1).

4.3. Apesar de algumas empresas apresentarem valores globais de ICV dentro da normalidade, segundo a “Performance das Linhas”, há diversos casos de linhas que apresentam notas baixas para o ICV individualmente. Tal fato caracteriza a ocorrência de uma compensação, fazendo com que a simples análise do ICV global da empresa ou área prejudique a detecção de linhas problemáticas, tendo em vista que linhas com maior ICV podem esconder problemas que se concentram nas linhas com baixo ICV, limitação criada pelo uso das médias (subitem 3.2.2).

4.4. Apesar do alerta trazido pelo ICV individual das linhas, a SPTrans negligencia tais informações ao deixar de realizar a devida fiscalização por meio da aplicação de procedimento de Verificação de Frequência das Linhas (VFL) nas linhas recorrentemente problemáticas (subitem 3.2.3).



4.5. Aproximadamente 29% dos recursos interpostos contra a aplicação da penalidade G-48 são considerados procedentes ou parcialmente procedentes, demonstrando fragilidade dos meios utilizados pela SPTrans na aplicação das penalidades (subitem 3.2.4.3).

4.6. Constatamos haver graves falhas na especificação do serviço por superestimação do número de oferta de lugares ou por má definição da correta tecnologia veicular para as características das linhas, sendo que em nenhum momento do mês de setembro 2018 se atingiu, sequer, 50% de ocupação das linhas, considerando-se a média diária. Tal constatação causa grave distorção nos custos operacionais em comparação com os valores contidos em planilha de custos (item 3.3).

4.7. Como consequência dos descumprimentos de viagens/partidas, os usuários ficam sujeitos a intervalos prolongados entre partidas. Exames por amostragem, em agosto de 2018 evidenciaram 554 intervalos com média de 50 minutos, destacando-se a ocorrência de diversos intervalos superiores a uma hora para os quais a SPTrans não adota procedimentos de fiscalização (subitens 3.4.1 e 3.4.2).

4.8. Persistem falhas no processo de manutenção dos veículos, por conta de 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 (subitem 3.5.1).

4.9. Os resultados das inspeções mecânicas amostrais ainda demonstram elevados índices de reprovação, quando da 1ª inspeção, principalmente em relação ao Subsistema Local. Esse Subsistema apresenta, também, problemas em relação às inspeções de poluentes (fuligem) – (subitens “3.5.2.1” e “3.5.2.2”).

4.10. Os índices de reprovação de veículos do Serviço de Atendimento Especial (Atende), quando da 1ª Inspeção, são elevados. De 871 veículos vistoriados no primeiro semestre/2018, 243 (27,9%) foram reprovados (subitem 3.5.2.3).



4.11. A idade média das frotas dos subsistemas estrutural e local apresenta-se alta, situação preocupante, refletindo negativamente nas condições de segurança, conforto e mobilidade dos condutores e usuários (subitens “3.5.3”, “3.5.4” e “3.5.5”).

4.12. O objetivo de se buscar a prevalência do modal transporte coletivo público sobre o particular não está sendo alcançado. O sistema de transporte “ônibus municipal” vem perdendo passageiros para outros modais de transporte (item 3.6).

4.13. A participação dos passageiros pagantes no Sistema Municipal de Transporte Coletivo em 2013 era de 57,9%, diminuindo para 49,1% no período de janeiro a setembro de 2018 (item 3.6).

4.14. De acordo com os resultados da Pesquisa de Mobilidade Urbana realizada pela Rede Nossa São Paulo e pelo Ibope Inteligência, há demandas por melhorias na lotação e no conforto, nos tempos de espera e de viagem, gerando descontentamento que impactam diretamente na avaliação do sistema de transporte público e na disposição em utilizá-lo (item 3.7).

4.15. Destacamos os seguintes aspectos orçamentários e financeiros:

a) Há grande disparidade entre os objetivos planejados pela SPTrans e os valores efetivamente executados no orçamento. Os principais itens de corte orçamentário referem-se aos investimentos, pois não estão sendo destinados recursos para infraestrutura de corredores e terminais de ônibus, podendo comprometer a realização do Plano Plurianual de 2018 a 2021 (subitens “3.8.1” e “3.8.2”);

b) Na proposta orçamentária da SPTrans consta total de R\$ 1.363 milhões apresentado como obrigações de risco, que segundo a empresa se referem a processos existentes, pendentes de equacionamento e oriundos de situação de transição e crescimento do Sistema de Transporte Coletivo, bem como de questões antigas da CMTC, que no caso de serem executados podem trazer riscos à atividade principal da SPTrans que é a de garantir a mobilidade do cidadão usuário do Sistema (subitem 3.8.3).



4.16. Os serviços de administração, operação, limpeza e vigilância prestados nos terminais de ônibus continuam sendo realizados de forma inadequada. As empresas contratadas não sofrem os descontos nas respectivas remunerações, previstas contratualmente, e a SPTrans não adota procedimentos que efetivamente fiscalizem os serviços prestados (item 3.9).

4.17. Propostas de Determinações de Exercícios Anteriores - Reiteradas

4.29.1. Subitem 3.2 do Relatório

- RAF 2008 – TC 72.000.938/09-87 (pendente de julgamento):

Utilizar o Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) para acompanhamento e fiscalização dos cumprimentos de partidas.

- RAF 2017 – TC 72.002.335/18-83 (pendente de julgamento):

Implantar mecanismos de monitoramento, fiscalização e planejamento imediato das operadoras do Sistema de Transporte quando o número de viagens realizadas ficarem significativamente abaixo ou muito acima do número de viagens programadas na Ordem de Serviço Operacional (OSO).

Avaliar os motivos que tem gerado o alto grau de recursos procedentes e parcialmente procedentes contra a aplicação da penalidade código G-64 do Regulamento de Sanções e Multas (RESAM), quando contrapostos, e tomar as medidas que se fizerem necessárias.

4.29.2. Subitem 3.3 do Relatório

- RAF 2017 – TC 72.002.335/18-83 (pendente de julgamento):

Proceder de forma constante à revisão dos parâmetros da Ordem de Serviço Operacional (OSO), tendo em vista as ocorrências de diversas linhas com oferta de lugares muito acima da demanda, gerando capacidade ociosa, seja por superestimação do número de partidas programadas, seja por falha na definição da correta tecnologia veicular.

Proceder ao reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, que, por consequência da má especificação do serviço, culmina em divergência da quilometragem mensal realizada pelas empresas da quilometragem mensal programada na Ordem de Serviço Operacional (OSO), fator importante para a definição dos custos variáveis do serviço.

Implantar mecanismo para a efetiva aplicação de penalidade quando os veículos estiverem trafegando com capacidade máxima acima da lotação permitida, em atendimento à penalidade código L-05 do Regulamento de Sanções e Multas (RESAM).



4.29.3. Item 3.4 do Relatório

- RAF 2009 – TC 72.000.815/10-70 (pendente de julgamento):

Adotar medidas para intensificação e aprimoramento dos procedimentos de fiscalização, de forma a coibir a prática de irregularidades por parte dos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, como descumprimento do número de partidas e do intervalo máximo entre partidas, veículos em condições inadequadas etc.

- RAF 2013 – TC 72.001.190/14-33 (pendente de julgamento):

Adotar medidas a fim de diminuir a ocorrência de intervalo prolongado de partida, em decorrência da falta de operador.

- RAF 2016 – TC 72.001.361/17-77 (pendente de julgamento):

Utilizar o Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) para fiscalizar eletronicamente o cumprimento de viagens e intervalos programados em todos os dias de operação.

- RAF 2016 – TC 72.001.361/17-77 (pendente de julgamento):

Tomar providências, junto aos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, visando a diminuir a ocorrência de intervalos prolongados entre partidas que causam transtornos aos usuários do Sistema.

4.29.4. Subitem 3.5.1 do Relatório

- RAF 2011 – TC 72.000.739/12-56 (pendente de julgamento):

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 – TC 72.001.004/13-76 (pendente de julgamento):

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

- RAF 2014 – TC 72.001.327/15-77 (pendente de julgamento):

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



- RAF 2016 – TC 72.001.361/17-77 (pendente de julgamento):

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

- RAF 2017 – TC 72.002.335/18-83 (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.

4.29.5. Subitem 3.5.2.1 do Relatório

- RAF 2008 – TC 72.000.938/09-87 (pendente de julgamento):

Tomar providências urgentes quanto aos índices elevados de reprovação dos veículos do Subsistema Local, que representam sério risco à incolumidade das pessoas.

- RAF 2015 – TC 72.001.765/16-25 (pendente de julgamento):

Tomar providências, em relação aos operadores do subsistema local, visando a diminuir os índices de reprovação nas inspeções mecânicas amostrais.

4.29.6. Subitem 3.5.2.2 do Relatório

- RAF 2009 – TC 72.000.815/10-70 (pendente de julgamento):

Tomar medidas, junto aos operadores do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, principalmente em relação ao subsistema local (permissão), em face dos altos índices de reprovação nas inspeções de fuligem.

- RAF 2015 – TC 72.001.765/16-25 (pendente de julgamento):

Tomar providências, em relação aos operadores do subsistema local de transporte coletivo, visando diminuir o nível de reprovação nas inspeções de fuligem.

4.29.7. Item 3.7 do Relatório

- RAF 2013 – TC 72.001.190/14-33 (pendente de julgamento):

Adotar medidas junto aos operadores do Sistema de Transporte, nos regimes de concessão e permissão, com objetivo de diminuir o índice de reclamação dos usuários em relação à tripulação (conduta inadequada dos operadores).



4.29.8. Subitem 3.8.2 do Relatório

- RAF 2016 – TC 72.001.361/17-77 (pendente de julgamento):

Que a SPTrans, enquanto gestora do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, em conjunto com a SMT, contratante dos serviços, procedam a estudos no sentido de se buscar a regularização dos pagamentos aos operadores, uma vez que os mesmos vêm ocorrendo de forma recorrente com atraso e em volume cada vez mais elevado.

Viabilizar a aplicação de recursos em bens necessários à manutenção das atividades operacionais e administrativas da Empresa.

4.29.9. Item 3.9 do Relatório

- RAF 2016 – TC 72.001.361/17-77 (pendente de julgamento):

Exigir dos concessionários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo o aprimoramento na prestação de serviços de administração, operação, limpeza e vigilância dos terminais de ônibus.

4.29.10. Subitem 3.9.1 do Relatório

- RAF 2014 – TC 72.001.327/15-77 (pendente de julgamento):

Melhorar a limpeza e higienização dos terminais de ônibus.

4.29.11. Subitem 3.9.2 do Relatório

- RAF 2014 – TC 72.001.327/15-77 (pendente de julgamento):

Tomar medidas para diminuir o desconforto dos usuários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo no Terminal Grajaú, em função de que em algumas linhas, nos horários de pico, formam-se filas de difícil controle, com certa aglomeração.

4.29.12. Subitem 3.10.3 do Relatório

- RAF 2013 – TC 72.001.190/14-33 (pendente de julgamento):

Adotar medidas em relação aos operadores do Sistema de Transporte que apresentam resultados inferiores na apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), a fim de elevar o desempenho do Sistema.



- RAF 2015 – TC 72.001.765/16-25 (pendente de julgamento):

Adotar medidas em relação aos operadores que apresentam resultados inferiores na apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), e intensificar a fiscalização, a fim de elevar o desempenho do Sistema Municipal de Transporte Coletivo.

- RAF 2017 – TC 72.002.335/18-83 (pendente de julgamento):

Avaliar as causas e consequências das ocorrências de recolhidas anormais de veículos que operam no Sistema Municipal de Transporte Coletivo, e tomar as medidas que se fizerem necessárias para assegurar a eficácia e segurança do sistema.

4.18. Determinações Propostas

- a) Tomar medidas em relação às reiteradas irregularidades cometidas pelas empresas operadoras em relação à manutenção dos veículos, visando minimizar os prejuízos à qualidade dos serviços prestados aos usuários do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (subitem 3.5.1.19).
- b) Exigir, das empresas Via Sul, Cidade Dutra, Transwolff, Sambaíba, Campo Belo, A2 Transportes, Movebuss e Transcap, a regular limpeza e higienização interna dos veículos (subitem 3.5.1.19).
- c) Tomar providências, em relação aos operadores do Serviço de Atendimento Especial (Atende), visando diminuir os índices de reprovação nas inspeções veiculares (subitem 3.5.2.3).
- d) Implantar procedimentos que efetivamente fiscalizem os serviços prestados de limpeza e conservação nos terminais de ônibus, apurar e efetuar o desconto nas remunerações das empresas contratadas, aplicando os parâmetros determinados contratualmente (subitens “3.9.1.1” e “3.9.1.2”).
- e) Esclarecer, e tomar as medidas necessárias, em relação aos equipamentos de acessibilidade inoperantes, instalados em estações do Expresso Tiradentes (subitem 3.9.2).



- f) Exigir que as empresas contratadas disponibilizem vigilantes nos terminais de ônibus que possam atender de forma eficiente às necessidades de proteção do patrimônio e das pessoas que neles transitam (subitem 3.9.3).

Em 20.03.19

ADRIANO PINHEIRO BEZERRA DE MENEZES
Agente de Fiscalização

FLÁVIO DE NÓBREGA
Agente de Fiscalização

PEDRO PAULO ARAÚJO DE AQUINO
Agente de Fiscalização

86312018AT26RT001-18