

RELATÓRIO DE ANÁLISE DE FUNÇÃO DE GOVERNO

FUNÇÃO TRANSPORTE

Ordem de Serviço	e-TCM	Período de abrangência	Período de realização
Nº. 2023/01772	006658/2023	Exercício de 2022	06.06.23 a 14.07.23
Secretaria responsável pela função de governo Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT)			
Função de Governo 26 - Transporte			
Objetivo da análise Avaliar a função de governo com base nos resultados alcançados.			
Equipe técnica			
Marcio Yoshio Kawabata			TC nº 20.103
Pedro Henrique Andrade Silva			TC nº 20.304
Rafael Rocha Lins (Supervisor)			TC nº 20.248
Carlos Richelle Soares Silva (Coordenador)			TC nº 20.262

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Programas da Função Transporte - execução orçamentária de 2022.....	15
Gráfico 2: Programa 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (2022).....	20

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Plano Plurianual (PPA) 2022-2025	10
Quadro 2: LOA 2022 – Despesas por Programa de Governo	16
Quadro 3: Programa 3009 - Despesa por Órgão/Unidade Orçamentária	17
Quadro 4: Ações do Programa 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	18
Quadro 5: Despesas com corredores e ciclovias	21
Quadro 6: Execução das metas previstas no Plano Plurianual 2022-2025	22
Quadro 7: Execução das metas previstas no Programa de Metas 2021-2024	26
Quadro 8: Série histórica de indicadores da Função Transporte	29
Quadro 9: PPA e Agenda Municipal 2030.....	48

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Lentidão no trânsito (km) – Pico da manhã	34
Figura 2: Lentidão no trânsito (km) – Pico da tarde	35
Figura 3: Quadro de Pessoal – Empregados da CET	35
Figura 4: Índice de mortes no trânsito por 100 mil habitantes (por tipo de usuário).....	36
Figura 5: Demanda de passageiros transportados	38
Figura 6: Cartões no Sistema de Transporte	39
Figura 7: IQT – 1º ciclo de avaliação	40
Figura 8: IQT – 2º e 3º ciclos de avaliação	40
Figura 9: Índice PVD 2021	41
Figura 10: Índice PVD 2022	41
Figura 11: IPK 2021	41
Figura 12: IPK 2022	42
Figura 13: Deslocamentos na cidade para realizar a atividade principal do seu dia.....	44
Figura 14: Tempo médio de espera pelo ônibus.....	45
Figura 15: Ranking dos principais problemas da cidade de São Paulo em relação aos ônibus municipais.....	45
Figura 16: Meio de transporte usado com mais frequência na cidade de São Paulo	46
Figura 17: Situações relacionadas à segurança que mais afetam a vontade de usar as ciclovias e ciclofaixas	47

LISTA DE SIGLAS

Atende – Serviço de Atendimento Especial
CET – Companhia de Engenharia de Tráfego
CF/88 – Constituição Federal
Covid-19 – Doença do novo coronavírus
FMD – Fundo Municipal de Desenvolvimento Social
FMDT – Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito
Fundurb – Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano
IPEC - Inteligência em Pesquisa e Consultoria
IPK - Índice de Passageiros por Quilômetro
IQT – Índice de Qualidade do Transporte
LM – Lei Municipal
LOA – Lei Orçamentária Anual
ODS - Objetivo de Desenvolvimento Sustentável
ONU - Organização das Nações Unidas
PDE – Plano Diretor Estratégico
PlanMob/SP – Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo
PMSP – Prefeitura do Município de São Paulo
PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana
PPA – Plano Plurianual
PVD - Passageiros Veículo Dia
SIURB – Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras
SMSUB – Secretaria Municipal das Subprefeituras
SMUL – Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento
SMT – Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito
SPTrans – São Paulo Transporte S.A.
SPObras – Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras
TCMSP – Tribunal de Contas do Município de São Paulo

RESUMO

No Município de São Paulo, os gastos da Função Transporte são geridos pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT). Grande parte das atribuições da SMT são delegadas à São Paulo Transporte (SPTrans) e à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

O Programa de Governo mais relevante em abrangência e em termos financeiros é o "3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal", que concentrou, em 2022, 93% de todos os recursos empenhados.

O maior gasto realizado isoladamente se deu com "Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus", correspondente a 69% do montante realizado dentro do Programa 3009. O montante dessa despesa em 2022 (R\$ 5,05 bilhões), representa aumento de 53% perante o gasto no exercício anterior.

Dentre as 29 metas do PPA 2022-2025 que constam no Relatório de Gestão, apenas 9 apresentaram resultados que indicam terem atingido seu objetivo para 2022. Ressalte-se que outros 7 indicadores não tinham metas estabelecidas para 2022.

Dentre as 11 metas do Plano de Metas 2021-2024 que estão sob responsabilidade da SMT apenas a "meta 48 - Implantar 50 quilômetros de faixas exclusivas de ônibus" apresentou desempenho satisfatório, considerando que já se passaram 2 anos do quadriênio. As demais metas apresentaram desempenho pouco significativo, sendo que o índice de mortes no trânsito (meta 39) tem piorado nos últimos anos.

Os indicadores da CET e da SPTrans sinalizam que a lentidão no trânsito e o volume de usuários do transporte público tem aumentado ao longo de 2022, estando, porém, ainda abaixo do verificado antes da pandemia.

Pesquisa independente, realizada pela Rede Nossa São Paulo em parceria com o IPEC (Inteligência em Pesquisa e Consultoria), indica que a percepção da população paulistana em 2022 piorou quanto ao tempo gasto no trânsito, porém melhorou no que se refere ao tempo de espera em ponto de ônibus e à lotação do transporte coletivo.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	8
1.1. Destinatários das análises de função de governo	8
1.2. Visão geral da função de governo e objetivos da análise	8
1.3. Relatório de Gestão da SMT	11
2. METODOLOGIA	13
2.1. Critérios adotados.....	13
2.2. Métodos de coleta e de análise dos dados.....	13
2.3. Limitações do trabalho.....	13
3. ANÁLISE DA FUNÇÃO TRANSPORTE	15
3.1. Programa 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal”	17
3.2. Metas e Indicadores da Função.....	22
3.3. Outros Indicadores.....	34
4. CORRELAÇÃO DA FUNÇÃO transporte COM A AGENDA MUNICIPAL 2030	48
5. CONCLUSÕES.....	50
5.1. Execução orçamentária	50
5.2. Indicadores e Metas.....	50
5.3. Pesquisa “Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana” de 2022	51
6. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO.....	52
6.1. Propostas de recomendação	52
7. RESPONSÁVEIS PELA SECRETARIA COMPETENTE	52

1. INTRODUÇÃO

Função de Governo é uma classificação do orçamento público que registra a finalidade da realização da despesa, demonstrando em qual grande área de ação governamental o recurso foi aplicado. São ao todo 28 Funções de Governo estabelecidas pela Portaria nº 42/1999 do então Ministério de Orçamento e Gestão.

O objetivo do presente relatório é avaliar as despesas efetuadas no exercício de 2022 na Função de Governo Transporte (Função 26), com base nos resultados alcançados, tanto da execução orçamentária (uso dos valores previstos no orçamento), quanto do atingimento de metas e indicadores pertinentes.

No Município de São Paulo, os gastos da Função Transporte são geridos pela SMT (Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito), cujas atribuições são, em síntese, propor, gerir e avaliar políticas públicas para o desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável, integrada e eficiente, priorizando a defesa da vida, a preservação da saúde e do meio ambiente.

Grande parte das atribuições da SMT são delegadas à SPTrans (São Paulo Transporte) e à CET (Companhia de Engenharia de Tráfego).

Existem ainda ações que, apesar de o orçamento ser gerido pela SMT, sua execução depende de interação com outras Pastas e órgãos da Administração Pública, como é o caso das obras viárias, por exemplo.

1.1. Destinatários das análises de função de governo

O presente relatório se destina aos munícipes de São Paulo, à sociedade civil organizada, às entidades auditadas, aos conselheiros, a própria Auditoria (que pode utilizá-lo para auxiliar no planejamento das fiscalizações) e a todos os que se interessem pelo tema de transporte no Município de São Paulo.

1.2. Visão geral da função de governo e objetivos da análise

No orçamento público brasileiro, são utilizadas classificações para a despesa e para a receita. Entre os tipos de classificação da despesa, está a classificação funcional, que busca informar em que grande área de atuação governamental a despesa será realizada.

A Função Transporte está inserida pela legislação no contexto de Mobilidade Urbana. Tal legislação, para o caso do município de São Paulo, constitui-se principalmente dos seguintes normativos: Constituição Federal (CF/88); Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) – Lei Federal nº 12.587/12; Política de Desenvolvimento Urbano e Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE) – Lei Municipal nº 16.050/14; Organização dos Serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na cidade de São Paulo – Lei Municipal nº 13.241/01 e Decreto Municipal nº 58.200/18; Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo (PlanMob/SP) – Decreto Municipal nº 56.834/16; e o Plano Plurianual (PPA) de 2022-2025 – Lei Municipal nº 17.729/21.

O Plano Diretor Estratégico (PDE), aprovado pela Lei Municipal nº 16.050/14, no art. 225, define o Sistema de Mobilidade como o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção à saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social, além de contribuir para a mitigação das mudanças climáticas.

No âmbito do Tribunal de Contas do Município de São Paulo a análise das Funções de Governo, entre elas a Função Transporte, é disciplinada por meio da Resolução nº 16 de 11 de novembro de 2020, que estabelece em seu art. 3º os objetivos da análise¹.

O compromisso da gestão municipal com a Função Transporte está manifestado no planejamento municipal por meio do PPA. Este, que é o instrumento em nível estratégico de planejamento da esfera pública, está estruturado em torno de programas de governo, com os quais se busca o alcance dos objetivos das políticas públicas nele consignados.

¹ Art. 3º As Análises de Funções de Governo têm os seguintes objetivos:

I – identificar, por meio da análise da execução orçamentária, das metas e indicadores de cada função, pontos de risco a serem considerados na elaboração do Plano Anual de Fiscalização referente ao exercício seguinte;

II – avaliar qualitativamente o desempenho das funções de governo em comparação a exercícios anteriores e a outros parâmetros pertinentes;

III – incentivar as secretarias de governo responsáveis pela implementação de políticas públicas de cada função a desenvolver e acompanhar suas séries históricas de indicadores, aprimorando o planejamento e o cumprimento de seus objetivos;

IV – divulgar ao cidadão do Município de São Paulo uma avaliação qualitativa do cumprimento das metas estabelecidas pelo Governo Municipal;

V – emitir recomendações e determinações se identificadas irregularidades e/ou impropriedades.

O **Plano Plurianual (PPA) 2022-2025** definiu indicadores e metas relacionadas à Função Transporte, cuja responsabilidade pelo cumprimento e avaliação cabe, preponderantemente, à SMT.

Complementarmente, o **Plano de Metas 2021-2024** também estabeleceu indicadores e metas associadas à Função.

Por fim, a **Agenda Municipal 2030** definiu objetivos de longo prazo, cujo cumprimento depende em grande parte das metas anteriormente concebidas nos planos acima.

O quadro a seguir identifica os programas de governo que compõem a Função Transporte, bem como apresenta os dados de sua execução orçamentária:

Quadro 1: Plano Plurianual (PPA) 2022-2025

Em R\$ milhões

Programa	2022				2023		2024		2025	
	Valor Orçado PPA	Valor Empenhado	Empenhado / Total %	Empenhado / PPA %	Valor Orçado PPA	Valor Empenhado	Valor Orçado PPA	Valor Empenhado	Valor Orçado PPA	Valor Empenhado
3004 Benefícios e Previdência de Funcionários (*)	31,6	33,8	0,4%	107,1%	35,4	-	35,6	-	37,1	-
3006 Direitos da Pessoa com deficiência (*)	120,0	141,7	1,7%	118,1%	159,1	-	160,2	-	167,0	-
3009 Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	6.193,6	7.594,3	93,4%	122,6%	5.483,4	-	5.844,7	-	5.811,0	-
3011 Modernização, Desburocratização e Inovação Tecnológica do Serviço Público Total (*)	10,6	4,7	0,1%	44,0%	10,7	-	10,7	-	10,8	-
3022 Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos (**)	278,5	278,1	3,4%	99,9%	0,0	-	0,0	-	0,0	-
3024 Suporte Administrativo (*)	81,1	75,9	0,9%	93,5%	112,2	-	112,5	-	113,5	-
Total Geral	6.715,4	8.128,4	100,0%	121,0%	5.800,9	-	6.163,8	-	6.139,4	-

Fonte: Valores do PPA²: Site da PMSP - Prestação de Contas Públicas - Orçamento

(http://orcamento.sf.prefeitura.sp.gov.br/orcamento/uploads/2022_2025/PPA-2022-2025_ValorDA_Final.xlsx, consulta em 14.06.2023)

Valores empenhados: Site da PMSP - Prestação de Contas Públicas - Orçamento – Execução Orçamentária

(http://orcamento.sf.prefeitura.sp.gov.br/orcamento/uploads/2022/basedadosexecuciao2022_12.22.xlsx, consulta em 15.06.2023)

Abaco. Sistema do TCMSP. Consulta em 12.06.2023.

Valores dos exercícios 2023 a 2025 estimados com base nas ações (projeto/atividade) vinculadas em 2022 à Função Transporte.

Ressalva-se que este é o primeiro ano de vigência do atual PPA, de modo que a avaliação global de sua execução deve se dar ao longo dos próximos exercícios.

² Os dados do PPA não são apresentados por função, mas por órgão, programa e projeto/atividade. Assim, partindo das dotações constantes da função 26-Transporte na LOA, foram agrupados os dados do PPA por função.

Observa-se que em 2022 houve o empenhamento de 121,0% dos recursos inicialmente previstos para a Função Transporte, sendo que o Programa "3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal" respondeu por 93,4% de todo o montante empenhado.

A única despesa a ter valor empenhado muito inferior ao planejado foi a "3011 - Modernização, Desburocratização e Inovação Tecnológica do Serviço Público", porém, sua participação no orçamento da Função é muito pequena (0,1%).

1.3. Relatório de Gestão da SMT

A Resolução nº 16/2020 exige a apresentação de um Relatório de Gestão, a ser elaborado anualmente pelas secretarias de governo da Prefeitura do Município de São Paulo responsáveis pela implementação das políticas públicas relativas às funções de governo previstas no Art. 3º da Resolução, e apresentado até o dia 30 de abril de cada ano, referente ao exercício anterior.

A Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) foi a responsável pela elaboração do relatório referente à função Transporte, que consta de fls. 831/860 da peça 3.

Sob a perspectiva do art. 5º da Resolução nº 16/2020³, o Relatório elaborado pela SMT conteve minimamente:

- a) a execução orçamentária da função de governo do exercício anterior (2022), bem como o cumprimento de metas previstas no Plano Plurianual 2022-2025 e o cumprimento de metas previstas no Programa de Metas 2021-2024 para o mesmo exercício;
- b) a série histórica de indicadores da função analisada ao longo dos últimos 4 anos;
- c) justificativa sobre as causas de eventuais divergências entre a execução do orçamento e o orçamento previsto, entre as metas previstas e os resultados atingidos; e

³ §1º O relatório de gestão referido no caput deve conter, minimamente:

I – a execução orçamentária da função de governo de sua competência no exercício anterior, bem como o **cumprimento de metas previstas no Plano Plurianual** e o **cumprimento de metas previstas no Programa de Metas** e em **outros instrumentos de planejamento** para o mesmo exercício;

II – a **série histórica de indicadores da função** analisada, quando houver, ao longo, pelo menos, dos **últimos 4 (quatro) anos**;

III – **justificativa sobre as causas de eventuais divergências** entre a execução do orçamento e o orçamento previsto, entre as metas previstas e os resultados atingidos, bem como sobre as causas de crescimentos e/ou quedas significativos nos indicadores da Função;

IV – manifestação sobre o **estágio de cumprimento ou não de determinações e recomendações** do TCMSP relativas à Função. **(grifamos)**

d) manifestação sobre o estágio de cumprimento ou não de determinações e recomendações do TCMSP relativas à Função.

O Relatório apresentado permite avaliar, de forma geral, o desempenho das funções de governo em comparação a exercícios anteriores e a outros parâmetros pertinentes, mas não de forma qualitativa, e permite que a Secretaria acompanhe suas séries históricas de indicadores, aprimorando o planejamento e o cumprimento de seus objetivos e a implementação de suas políticas públicas voltadas ao transporte.

Ressalvamos, porém, que não foi apresentado pela Administração o monitoramento da Agenda Municipal 2030. A Agenda 2030 é uma agenda programática de desenvolvimento pactuada em 2015 em 193 países membros da Organização das Nações Unidas (ONU), dentre eles o Brasil, e que o Município de São Paulo aderiu voluntariamente ao compromisso por meio da LM nº 16.817/18, que adotou a Agenda 2030 como diretriz das políticas públicas em âmbito municipal.

Com relação à Agenda 2030, o principal Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) vinculado diretamente à SMT é o ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), que pretende “Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”. Existem, porém, metas relacionadas a outros ODSs como ODS 3 - Saúde e Bem-estar e ODS 9 - Indústria, Inovação e Infraestrutura.

Desta forma, propõe-se que seja recomendado à PMSP que promova a análise dos indicadores vinculados à Agenda Municipal 2030, a serem incluídos pela Prefeitura no Relatório de Gestão referente ao exercício 2023 e subsequentes, a fim de constatar os resultados no ano, comparando-os com a série histórica disponível.

2. METODOLOGIA

A seguir apresentamos a metodologia utilizada para realização do presente trabalho.

2.1. Critérios adotados

Os principais critérios aplicáveis ao objeto examinado são os normativos: Constituição Federal (CF/88); Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) – Lei Federal nº 12.587/12; Política de Desenvolvimento Urbano e Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE) – Lei Municipal nº 16.050/14; Organização dos Serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na cidade de São Paulo – Lei Municipal nº 13.241/01 e Decreto Municipal nº 58.200/18; Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo (PlanMob/SP) – Decreto Municipal nº 56.834/16; Plano Plurianual (PPA) de 2022-2025 – Lei Municipal nº 17.729/21; LM nº 17.728/21 (LOA 2022), a LM nº 16.817/2018 (adota a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas), o Programa de Metas da Prefeitura de SP 2021- 2024; e a Resolução TCMSP nº 16/2020.

2.2. Métodos de coleta e de análise dos dados

A principal fonte de dados utilizada é o Relatório de Gestão da SMT.

Foram utilizados também os dados informados no site da Prefeitura e no sistema Ábaco/TCM, além de dados originados de requisições feitas à SPTrans e CET.

As principais técnicas de análise aplicadas foram: exame documental, conferência de cálculo e indagação escrita.

2.3. Limitações do trabalho

As principais limitações são as seguintes:

- Dificuldade de se separar as ações do PPA que pertencem à função transporte, uma vez que o PPA apresenta seus dados por programa, órgão e ação. Dessa forma, há necessidade de um trabalho manual para separação das ações com base na execução orçamentária, essa sim, possível de se dividir por funções.

- Dificuldade de estabelecer relação direta entre as ações executadas e os programas, quando envolve outros órgãos, considerando que um programa pode ser executado por mais de uma secretaria de governo e que cada uma das secretarias é responsável por elaborar o relatório de gestão e demais controles sob sua responsabilidade.

3. ANÁLISE DA FUNÇÃO TRANSPORTE

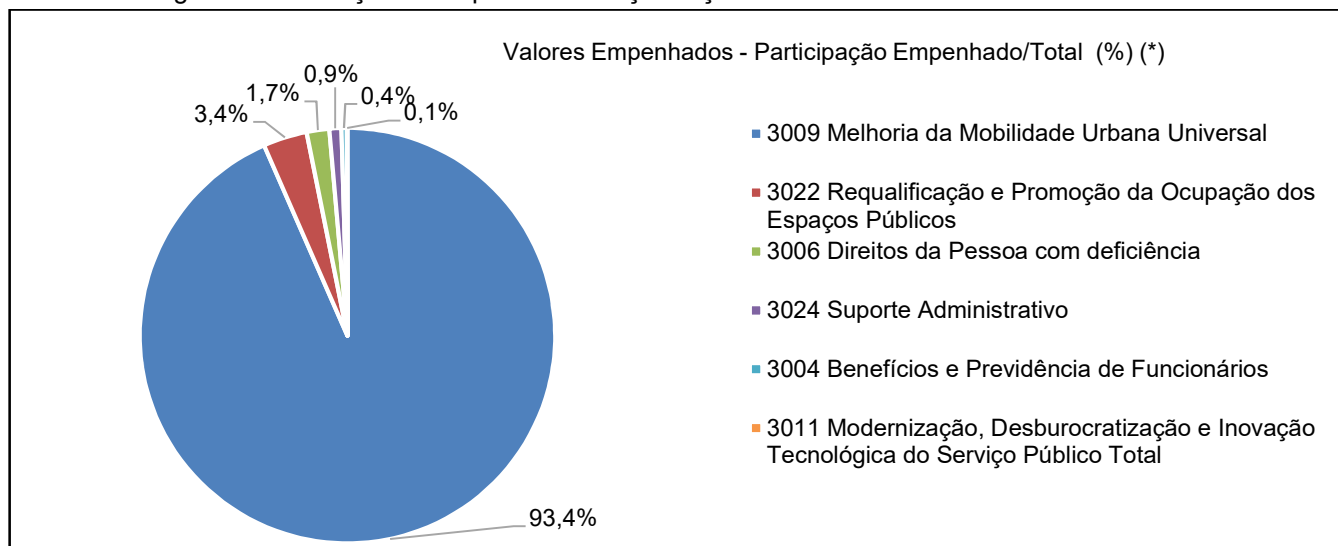
Os objetivos do Sistema de Mobilidade do Município de São Paulo estão definidos no art. 227 do PDE, com destaque para o inciso I “melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida”.

Para análise da função foi escolhido o programa 3009, em função de sua importância para os Municípios e também em função dos altos valores financeiros que demanda.

Os investimentos na Função Transporte estão distribuídos na LOA 2022 em torno da execução de 06 (seis) programas de governo, 03 (três) dos quais voltados para ações finalísticas, e os demais para ações de suporte ou atividades administrativas, quais sejam:

- 3006 - Direitos da Pessoa Com deficiência (finalístico);
- 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (finalístico);
- 3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos (finalístico);
- 3004 - Benefícios e Previdência de Funcionários (suporte);
- 3011 - Modernização, Desburocratização e Inovação Tecnológica do Serviço Público (suporte);
- 3024 - Suporte Administrativo (suporte).

Gráfico 1: Programas da Função Transporte - execução orçamentária de 2022



Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCM) – Consulta em 12.06.2023

* Para valores em R\$, ver Quadro 01.

O gráfico acima demonstra absoluta concentração de recursos no Programa de Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (3009), programa finalístico que respondeu por 93,4% dos valores liquidados na Função Transporte no exercício 2022.

Quanto à execução orçamentária de 2022, a Função Transporte teve despesas fixadas inicialmente na LOA no montante de R\$ 6.715.438.705 e os valores liquidados foram de R\$ 7.795.625.300, o que representou um aumento de 16,1% entre previsto e realizado, conforme demonstrado no quadro a seguir:

Quadro 2: LOA 2022 – Despesas por Programa de Governo

Em R\$

Programas	LOA aprovada (A)	LOA Atualizada (B)	Empenhado (C)	Liquidado (D)	Var. % (E = D/A)
Benefícios e Previdência de Funcionários (3004)	31.586.150	33.867.600	33.838.307	33.838.307	107,1%
Direitos da pessoa com deficiência (3006)	120.000.000	142.500.000	141.682.051	141.682.051	118,1%
Melhoria da mobilidade urbana universal (3009)	6.193.618.440	8.329.477.414	7.594.271.600	7.298.792.825	117,8%
Modernização, desburocratização e inovação tecnológica do serviço público (3011)	10.596.000	10.596.000	4.661.391	2.416.322	22,8%
Requalificação e promoção da ocupação dos espaços públicos (3022)	278.493.854	278.493.854	278.086.443	252.403.342	90,6%
Suporte Administrativo (3024)	81.144.261	79.170.721	75.864.865	66.492.454	81,9%
Total	6.715.438.705	8.874.105.588	8.128.404.656	7.795.625.300	116,1%

Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCM) – Consulta em 12.06.2023.
Valores em R\$, sem casas decimais.

Na sequência passamos a examinar o que foi entregue à população do município por meio da execução dos programas da Função Transporte. Para tanto, foi selecionado o programa de Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (3009), pelo critério materialidade.

Os programas finalísticos são aqueles que visam oferecer bens e serviços diretamente à sociedade, ao passo que nos programas de suporte tal benefício é percebido de forma indireta.

Segue a análise dos dados de desempenhos da SPTrans e CET e das metas e indicadores apresentados no relatório de gestão.

3.1. Programa 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal

O Programa “Melhoria da Mobilidade Urbana Universal” tem por objetivos “assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades”, “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” e “assegurar padrões de consumo e produção sustentáveis”.

3.1.1. Aspectos de gestão e execução do programa na função transporte

A seguir apresentamos a execução orçamentária, na função transporte, do Programa Melhoria da Mobilidade Urbana Universal, assim como demais aspectos que consideramos relevantes.

3.1.1.1. Órgão / Unidade Orçamentária

O orçamento do programa de “Melhoria da Mobilidade Urbana Universal” do exercício de 2022 teve participação de 7 unidades orçamentárias:

- Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT),
- Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito (FMDT),
- Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB),
- Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB),
- Fundo Municipal de Desenvolvimento Social (FMD),
- Secretaria Municipal de Subprefeituras (SMSUB), e
- Secretaria Municipal de Licenciamento (SMUL).

Quadro 3: Programa 3009 - Despesa por Órgão/Unidade Orçamentária Em R\$

Órgão / Unidade Orçamentária	Liquidado	Part. Liquidado/Total %
20 - SMT	6.277.664.505	86,0%
87 - FMDT	974.031.641	13,3%
98 - FUNDURB	33.763.099	0,5%
22 - SIURB	13.333.580	0,2%
07 - FMD	0	0,0%
12 - SMSUB	0	0,0%
29 - SMUL	0	0,0%
Total Geral	7.298.792.825	100,0%

Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCM) – Consulta em 15.06.2023
Somente despesas vinculadas à Função Transporte. Exercício 2022.
Valores em R\$, sem casas decimais.

É possível verificar que 99,3% dos recursos executados do Programa 3009, em 2022, estão sob responsabilidade da SMT, uma vez que essa Secretaria também é a responsável por gerir os recursos do FMDT.

A SMSUB, a SMUL e o FMD, por outro lado, apesar de constarem no orçamento inicialmente aprovado com 1,4% do total, terminaram o exercício de 2022 com R\$ 0 de execução.

3.1.1.2. Ações

Uma vez identificados os responsáveis pelos gastos, passemos à verificação da aplicação desses recursos, ou seja, das ações constantes do programa “3009-Melhoria da Mobilidade Urbana Universal”, que em 2022 foi responsável por 93,4% do total de recursos liquidados na Função Transporte.

Quadro 4: Ações do Programa 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal

Em R\$

Projeto / Atividade (*)	Orçado	Liquidado	Part. % (B/Total)	Δ% (B / A)
	(A)	(B)		
4701 - Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus	3.500.000.000	5.051.601.002	69,2%	144,3%
4702 - Serviços de Engenharia de Tráfego	891.780.071	1.120.533.068	15,4%	125,7%
4700 - Manutenção e Operação do Sistema Municipal de Transporte Coletivo	350.000.000	406.086.031	5,6%	116,0%
2096 - Manutenção e Operação de Terminais de Ônibus	250.000.000	200.221.246	2,7%	80,1%
4703 - Manutenção e Operação do Controle e Fiscalização de Tráfego	150.000.000	128.871.246	1,8%	85,9%
4658 - Manutenção e Operação da Sinalização do Sistema Viário	100.000.000	104.522.522	1,4%	104,5%
1100 - Ampliação, Reforma e Requalificação de Corredores de Ônibus	127.257.335	94.827.961	1,3%	74,5%
6841 - Manutenção e Operação Semafórica	50.000.000	54.628.234	0,7%	109,3%
1240 - Modernização Semafórica	2.000	34.223.141	0,5%	1.711.157,1%
4656 - Manutenção e Operação do Policiamento de Trânsito	37.932.225	27.686.779	0,4%	73,0%
4663 - Contraprestação de Parceria Público-Privada (PPP) - Terminais Urbanos	1.000	23.540.000	0,3%	2.354.000,0%
1097 - Construção de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	37.970.891	20.663.484	0,3%	54,4%
5392 - Implantação de Corredores de Ônibus Novos	260.735.652	13.756.995	0,2%	5,3%
1096 - Acessibilidade, Ampliação, Reforma e Requalificação de Terminais de Ônibus	14.853.545	6.426.340	0,1%	43,3%
1098 - Ampliação, Reforma e Requalificação de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	4.000	4.700.739	0,1%	117.518,5%
1099 - Construção de Corredores de Ônibus	134.018.102	2.280.352	0,0%	1,7%
5105 - Intervenções na Área de Mobilidade Urbana	73.325.571	2.105.611	0,0%	2,9%
Outros	215.738.048	2.118.074	0,0%	1,0%
Total	6.193.618.440	7.298.792.825	100,0%	117,8%

Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCM) – Consulta em 15.06.2023

Somente despesas vinculadas à Função Transporte. Exercício 2022.

Valores em R\$, sem casas decimais

Observa-se que os três primeiros itens (4701, 4702 e 4700) sozinhos concentram mais de 90% dos gastos com melhoria da mobilidade urbana.

A ação que concentra a maior parte dos recursos executados do Programa 3009 (69,2%) é “4701-Compensações tarifárias do sistema de ônibus”, responsável pelos subsídios concedidos

ao sistema de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus. Em comparação com o exercício anterior verifica-se um acréscimo considerável nessa despesa, cujo valor liquidado passou de R\$ 3,30 bilhões, em 2021, para 5,05 bilhões em 2022 (+53%).

Na sequência, com 15,4% dos recursos liquidados do programa, vem “4702-Serviços de Engenharia de Tráfego”, responsável pelo controle do trânsito de veículos na cidade de São Paulo.

Em ambos os casos se constata que o planejamento orçamentário se mostrou insuficiente, uma vez que os montantes liquidados superaram em até 44% o inicialmente previsto. Importante destacar que, a princípio, se tratam de despesas recorrentes, previsíveis, e que não dependem de obras ou outros investimentos.

Sobre o aumento expressivo nos dispêndios com o Sistema de Transporte, o Relatório Integrado da Administração da SPTrans 2022 apresenta fatores que impactaram o resultado de 2022:

Despesas

O desembolso total do Sistema de Transporte cresceu 32% em 2022. No quadro a seguir, são demonstrados os itens de despesa e sua participação no total. Cabe destacar que em 2022, os aumentos nos índices de inflação e os constantes reajustes nos preços dos combustíveis tiveram impacto substancial no custo total do Sistema de Transporte. Além disso, o desembolso inclui o pagamento diferido da diferença de reajuste de 2021, aditivo contratual de 30 de setembro de 2021, efetuado em 11 parcelas entre os meses de fevereiro e dezembro de 2022, no valor de R\$ 383,1 milhões, e a diferença do reajuste do diesel do período de outubro a dezembro/2021, no montante de R\$ 54,8 milhões, e o valor de R\$ 93,5 milhões referente ao saldo remanescente de dez/2021, totalizando R\$ 531,4 milhões.

[...]

Recursos Recebidos

O total de recursos recebidos cresceu 52,5% em 2022, encerrando com R\$ 5.263 bilhões, sendo R\$ 5.103 bilhões oriundos de recursos da PMSP e R\$ 160,5 milhões de aporte financeiro da União, para auxiliar o custeio da gratuidade dos idosos no Sistema de Transporte. **O aumento se destacou pelo crescimento de 53,1% das Compensações Tarifárias do Sistema Ônibus**, que representam 96,0% dos recursos. Ressaltamos que, conforme mencionado anteriormente, **no ano de 2022, foi pago no montante de R\$ 531,4 milhões referentes ao ano de 2021**. Os valores de recursos recebidos como Compensações Tarifárias que subsidiam o transporte público não foram suficientes e o fluxo de caixa do Sistema

de Transporte encerrou o exercício com saldo remanescente de R\$ 157,9 milhões.
(grifos nossos, fls. 51/52 da peça 06)

A seguir apresentamos gráfico com a participação das principais ações, em termos de valores liquidados, no total do Programa 3009-Melhoria da mobilidade urbana universal.

Gráfico 2: Programa 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (2022)



Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCM) – Consulta em 12.06.2023.

Por outro lado, gastos com corredores de ônibus (1099, 1100, 5392 e outros) e com ciclovias (1097, 1098 e outros) tiveram desempenho bem abaixo do esperado, como se observa no quadro abaixo.

Quadro 5: Despesas com corredores e ciclovias

Em R\$

Projeto/atividade	Orçado	Atualizado	Empenhado	Liquidado	Empenhado/ Atualizado %	Liquidado/ Atualizado %
1100 - Ampliação, Reforma e Requalificação de Corredores de Ônibus	127.257.335	141.203.874	117.420.575	94.827.961	83,2%	67,2%
5392 - Implantação de Corredores de Ônibus Novos	260.735.652	289.618.509	52.791.280	13.756.995	18,2%	4,8%
1099 - Construção de Corredores de Ônibus	134.018.102	108.030.566	37.848.310	2.280.352	35,0%	2,1%
5394 - Ampliação, Reforma e Requalificação nas Áreas de Parada e Plataforma de Embarque de Faixa Exclusiva de Ônibus	2.000	17.332.106	17.331.106	1.216.831	100,0%	7,0%
Subtotal Corredores de Ônibus	522.013.089	556.185.055	225.391.270	112.082.139	40,5%	20,2%
1097 - Construção de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	37.970.891	142.372.031	107.308.500	20.663.484	75,4%	14,5%
1098 - Ampliação, Reforma e Requalificação de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	4.000	19.750.460	9.746.460	4.700.739	49,3%	23,8%
2098 - Manutenção de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	3.000	30.352.018	2.173.737	851.311	7,2%	2,8%
Subtotal Ciclovias	37.977.891	192.474.509	119.228.697	26.215.534	61,9%	13,6%
3761 - Corredor Aricanduva - Acompanhamento Ambiental e Social - 1.5	7.725.766	7.725.766	0	0	0,0%	0,0%
3758 - Corredor Aricanduva - Centro de Controle do Corredor - CCO - 1.2	7.725.766	7.725.766	0	0	0,0%	0,0%
3762 - Corredor Aricanduva - Centro de Controle Operacional - COP - 2.1	26.579.566	26.579.566	0	0	0,0%	0,0%
3764 - Corredor Aricanduva - Controles Internos - 3.2	7.725.766	7.725.766	0	0	0,0%	0,0%
3765 - Corredor Aricanduva - Fortalecimento Institucional - 3.3	7.725.774	7.725.774	0	0	0,0%	0,0%
3763 - Corredor Aricanduva - Gerenciamento de Projetos - 3.1	15.451.532	15.451.532	0	0	0,0%	0,0%
1094 - Corredor Aricanduva - Obras do BRT - 1.1	35.290.390	35.290.390	0	0	0,0%	0,0%
3760 - Corredor Aricanduva - Requalificação da Iluminação Pública - 1.4	7.725.766	7.725.766	0	0	0,0%	0,0%
3759 - Corredor Aricanduva - Sinalização Semafórica Inteligente - SSI - 1.3	7.725.766	7.725.766	0	0	0,0%	0,0%
Subtotal Corredor Aricanduva	123.676.092	123.676.092	0	0	0,0%	0,0%
Total	683.667.072	872.335.656	344.619.967	138.297.672	39,5%	15,9%

Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCM) – Consulta em 15.06.2023.

Valores em R\$, sem casas decimais.

3.1.2. Conclusão

Sob o aspecto orçamentário, considerando o PPA 2022-2025, o programa “3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal” teve em 2022 valor empenhado 22,6% acima do planejado.

Já com relação à LOA 2022, o liquidado superou em 17,8% o inicialmente aprovado.

Destaque negativo para a redução no gasto em ações com "Corredores de Ônibus" e "ciclovias", que impactaram em algumas metas, e pelo acréscimo de 44% no gasto com compensações tarifárias, que é a maior despesa do Programa 3009 (69,2%).

3.2. Metas e Indicadores da Função

As principais metas e indicadores estão estabelecidas no PPA e no programa de metas. Porém, órgãos como CET e SPTrans, também possuem indicadores próprios que ajudam a compreender o desempenho da Função Transporte.

3.2.1. Metas previstas no Plano Plurianual 2022-2025

Abaixo estão dados apresentados pela SMT, referentes ao PPA.

Quadro 6: Execução das metas previstas no Plano Plurianual 2022-2025

Programa PPA	Ação Associada	Cód. Indicador	Indicador	Valor base	Valor Observado 2022	Meta 2022	Situação
3005 - Promoção da Sustentabilidade Ambiental	N/A	42	Emissão, em toneladas, de dióxido de carbono (CO2) pela frota de ônibus municipais	1.102.253	1.268.049	115.085	meta NÃO atingida (*)
3005 - Promoção da Sustentabilidade Ambiental	N/A	41	Emissão, em toneladas, de material particulado (MP) pela frota de ônibus municipais	34,25	25,61	38,72	meta atingida (*)
3005 - Promoção da Sustentabilidade Ambiental	N/A	40	Emissão, em toneladas, de óxidos de nitrogênio (NOx) pela frota de ônibus municipais	3.116	2.968	2.714	meta NÃO atingida
3005 - Promoção da Sustentabilidade Ambiental	N/A	39	Média simples do percentual de cumprimento individual das metas de redução de emissão de poluentes e gases de efeito estufa pelos ônibus do transporte público municipal	N/D	18,49	38,72	meta NÃO atingida
3006 – Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência	4705 - Transporte de Pessoas com Deficiência ou Mobilidade Reduzida - ATENDE	245	Número de atendimentos realizados no serviço Atende+ da Prefeitura de São Paulo	N/D	143.484	1.405.625	meta NÃO atingida
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	56	Extensão, em quilômetros, de faixas exclusivas de ônibus implantadas	0	15,54	32,1	meta NÃO atingida (*)
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	57	Extensão, em quilômetros, de novas vias atendidas pelos ônibus municipais	0	34	0	sem meta definida para o exercício
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	54	Extensão, em quilômetros, de trechos com obras iniciadas em novos corredores	0	4,1	4	meta atingida
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	3762 – Corredor Aricanduva - Centro de Controle Operacional - COP - 2.1	344	Implantação do Centro de Controle Operacional (COP) dos ônibus	0	0	0	sem meta definida para o exercício
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	52	Implantação do sistema de transporte público hidroviário na represa Billings - Aquático SP	0	0	0	sem meta definida para o exercício
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	58	Média simples entre os percentuais de frota de ônibus (I) equipada com acesso à internet por rede Wi-fi e tomadas USB para recarga de dispositivos móveis e (II) composta por veículos elétricos	5	18,49	26	meta NÃO atingida
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	4657 – Ações de Educação de Trânsito	195	Número de campanhas de comunicação de segurança viária veiculadas	2	3	1	meta atingida

Programa PPA	Ação Associada	Cód. Indicador	Indicador	Valor base	Valor Observado 2022	Meta 2022	Situação
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	53	Número de corredores de ônibus no modelo BRT implantados e em operação	0	0	0	sem meta definida para o exercício
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	6841 – Manutenção e Operação Semafórica	367	Número de cruzamentos semafóricos mantidos	43.066	48.192	N/D	sem meta definida para o exercício
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	4703 – Manutenção e Operação do Controle e Fiscalização de Tráfego	196	Número de equipamentos para fiscalização eletrônica da cidade	879	879	879	meta atingida (**)
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	4658 – Manutenção e Operação da Sinalização do Sistema Viário	243	Número de metros quadrados de sinalização horizontal (pintura das vias)	0	607.739	500.000	meta atingida
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	51	Número de mortes no trânsito por 100 mil habitantes	6,5	6,99	5,6	meta NÃO atingida
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	4701 – Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus	244	Número de novos ônibus entregues ao sistema de transporte público municipal	0	709	1714	meta NÃO atingida
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	3757 – Implantação de Projetos de Redesenho Urbano para Segurança Viária	343	Número de projetos de redesenho urbano implantados	1	1 área calma; 2 rotas acessíveis	1	meta atingida
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	1097 – Construção de Cicloviárias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	215	Número de quilômetros de estruturas cicloviárias	879	879	879	meta atingida (**)
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	1095 – Construção de Terminais de Ônibus	213	Número de terminais urbanos de ônibus municipais existentes	31	31	32	meta NÃO atingida
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	1096 – Acessibilidade, Ampliação, Reforma e Requalificação de Terminais de Ônibus	214	Percentual de terminais com adequações de acessibilidade	N/D	0	0	sem meta definida para o exercício
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	2096 – Manutenção e Operação de Terminais de Ônibus	271	Percentual de terminais urbanos de ônibus com ações de manutenção	N/D	100%	100%	meta atingida
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	5392 – Implantação de Corredores de Ônibus Novos	253	Percentual do viário da cidade com infraestrutura priorizada aos ônibus (corredores de ônibus) (%)	0,67	0,67	0,67	meta atingida (**)
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	5391 – Implantação de Faixas Exclusivas de Ônibus	390	Percentual do viário da cidade com infraestrutura priorizada aos ônibus (faixas exclusivas) (%)	2,68	2,68	2,68	meta atingida (**)
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	547	Polo ciclístico criado e em funcionamento	0	0	1	meta NÃO atingida
3011 - Modernização Tecnológica, Desburocratização e Inovação do Serviço Público	1220 – Desenvolvimento de Sistemas de Informação e Comunicação	467	Número de novos sistemas de informação em desenvolvimento para promoção da digitalização de serviços públicos	0	0	0	sem meta definida para o exercício
3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos	N/A	96	Extensão, em quilômetros, de cicloviárias, ciclofaixas e ciclorrotas implantadas	N/D	0	51	meta NÃO atingida

Programa PPA	Ação Associada	Cód. Indicador	Indicador	Valor base	Valor Observado 2022	Meta 2022	Situação
3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos	N/A	97	Extensão, em quilômetros, de rede cicloviária existente	681	699,2	879	meta NÃO atingida

Fonte: Relatório Consolidado de Funções de Governo da Prefeitura Municipal de São Paulo - Exercício 2022 (fls. 841/842 da peça 03).

(*) As metas dos indicadores 41, 42 e 56 para 2022 informadas pela Pasta diferem das metas indicadas no PPA.

(**) As metas dos indicadores 196, 215, 253 e 390 estabelecem incrementos (melhorias) somente a partir do exercício de 2023.

O Relatório de Gestão apresentou o desempenho de 29 indicadores estabelecidos no PPA 2022-2025, e de responsabilidade da SMT.

De acordo com os dados informados pela Pasta, dentre esses indicadores:

- 7 não continham metas definidas para 2022
- 12 não atingiram as metas previstas
- 10 atingiram as metas de 2022

Ressalvamos, porém, que para a meta 2022 do indicador 41 "Emissão, em toneladas, de material particulado (MP) pela frota de ônibus municipais" consta um valor diferente daquele definido no Anexo III do PPA. A SMT apresentou como meta o valor "38,72", quando o PPA indica como valor máximo "24,08". Feita essa correção o panorama passa a ser:

- 7 indicadores não continham metas definidas para 2022
- 13 indicadores não atingiram as metas previstas
- 9 indicadores atingiram as metas de 2022

O indicador 42 "Emissão, em toneladas, de dióxido de carbono (CO₂) pela frota de ônibus municipais" também apresentou divergência. A meta para 2022 indicada no PPA é 1.115.085, e não 115.085, como constou no Relatório de Gestão. Porém, considerando que o valor observado pela SMT em 2022 (1.268.049) é insuficiente para atender a ambas as referências, a retificação não altera o número de metas do PPA atingidas.

Situação semelhante ocorreu no indicador 56 "Extensão, em quilômetros, de faixas exclusivas de ônibus implantadas", onde a meta para 2022 indicada no PPA é 25 km, e não 32,1 km, o que também não altera o número de metas atingidas.

Já no caso da meta 245 "Número de atendimentos realizados no serviço Atende+ da Prefeitura de São Paulo" houve divergência no resultado apresentado pela Pasta no seu balanço do PPA 2022-2025 (143.484 atendimentos em 2022) e na série histórica de indicadores 2019-2022 (791.409 atendimentos em 2022), de modo que se optou por considerar como meta não atingida.

E além dos indicadores sem metas físicas estabelecidas para 2022, destaca-se o fato de que outros indicadores tinham como meta para 2022 apenas manter o valor anteriormente verificado (indicadores 196, 215, 253 e 390), exigindo incrementos somente a partir do exercício de 2023. Desta forma, em que pese a Administração ter logrado atender a tais metas em 2022, a partir de 2023 serão necessários efetivos investimentos para que se alcance resultados positivos.

Em resumo, o quadro apresentado indica que, com relação às metas do PPA, a maior parcela é de metas que não foram atingidas no exercício de 2022, indicando que a Pasta deve aprimorar sua atuação e atentar para ações que possuem metas físicas estabelecidas apenas para os exercícios de 2023 e 2024, mas que demandam planejamento e investimentos em equipamentos e infraestrutura.

3.2.1.1. Conclusão

Dentre os 29 indicadores do PPA vinculados à Função Transporte cujos resultados foram apresentados pela SMT, somente 9 atingiram a meta para o ano de 2022. Dos 20 demais, 7 indicadores não continham metas definidas para 2022 e 13 indicadores não atingiram as metas previstas.

3.2.2. Metas previstas no Programa de Metas 2021-2024

De acordo com o Relatório de Execução Anual 2022⁴, do Programa de Metas 2021-2024, elaborado pela SGM, 11 metas são de responsabilidade da SMT.

A maior parte dos indicadores está vinculada ao ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis. Há, porém, ações vinculadas também aos ODS 3 – Saúde e Bem Estar, 9 -

⁴ <https://programademetas.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2023/04/RelatorioExecucaoAnual2022.pdf>. Consulta em 19.06.2023.

Indústria, Inovação e Infraestrutura, 13 - Ação Contra a Mudança Global do Clima e 14 - Vida na Água.

Quadro 7: Execução das metas previstas no Programa de Metas 2021-2024

Programa PPA	Meta	Indicador	Valor Previsto 2021-2024	Valor Realizado 2021	Valor Realizado 2022
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	39 - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes.	Número de mortes no trânsito por 100 mil habitantes.	4,5	6,41	6,99
3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos	41 - Implantar nove projetos de redesenho urbano para pedestres, com vistas à melhoria da caminhabilidade e segurança, em especial, das pessoas com deficiência, idosos e crianças.	Número de projetos de redesenho urbano para pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida implantados.	9	0	1
3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos	43 - Implantar 300 quilômetros de estruturas cicloviárias.	Extensão, em quilômetros, de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas implantadas.	300	36,7	0
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	44 - Implantar o Aquático: Sistema de Transporte Público Hidroviário, na represa Billings.	Sistema implantado e em operação.	1	0	0
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	45 - Implantar corredores de ônibus no modelo BRT (Bus Rapid Transit) na Avenida Aricanduva e na Radial Leste.	Corredores implantados e em operação.	2	0	0
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	46 - Viabilizar 40 quilômetros de novos corredores de ônibus.	Extensão, em quilômetros, de trechos com obras iniciadas em novos corredores.	40	0	4,1
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	47 - Implantar quatro novos terminais de ônibus.	Número de terminais de ônibus implantados.	4	0	0
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	48 - Implantar 50 quilômetros de faixas exclusivas de ônibus.	Extensão, em quilômetros, de faixas exclusivas de ônibus implantadas.	50	16,6	15,54
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	49 - Aumentar em 420 quilômetros a extensão de vias atendidas pelo sistema de ônibus.	Extensão, em quilômetros, de vias atendidas pelos ônibus municipais.	0	14	34
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	50 - Garantir que 100% dos ônibus estejam equipados com acesso à internet sem fio e tomadas USB para recarga de dispositivos móveis e que ao menos 20% da frota seja composta por ônibus elétricos	Média simples entre os percentuais da frota de ônibus (I) equipado com acesso à internet por rede wi-fi e tomadas USB para recarga de dispositivos móveis e (II) composto por veículos elétricos.	60	16,95	18,49
3005 - Promoção da Sustentabilidade Ambiental	68 - Atingir 100% de cumprimento das metas individuais de redução da emissão de poluentes e gases de efeito estufa pela frota de ônibus do transporte público municipal.	Média simples do percentual de cumprimento individual das metas de redução da emissão de cada um dos três componentes mensurados.	100%	54%	62%

Fonte: Relatório Consolidado de Funções de Governo da Prefeitura Municipal de São Paulo - Exercício 2022 (fl. 843 da peça 03).

Algumas metas merecem destaque, conforme descritas a seguir.

3.2.2.1. Meta 39

Destaque negativo para o desempenho da Meta 39, relacionada a mortes no trânsito.

A SMT esclareceu que em 2022 enfrentou dificuldades para levantar os dados relacionados à meta, devido a divergência das fontes de dados. Informa ainda que a CET adotou provisoriamente como índice de mortalidade do Município de São Paulo os dados fornecidos

pelo INFOSIGA, sendo o dado de dezembro de 2022 calculado em 6,99 mortes/100 mil habitantes.

Ressalta diversas ações que realizou em 2022, como contratações de obras, iniciativas para redução de velocidade em trechos e vias específicos, novas faixas de pedestre, dentre outros.

Porém, apesar das ações relatadas, o indicador vem apresentando piora e se distanciando da meta estabelecida (4,5 mortes/100.000 habitantes em 2024). Importante ressaltar que esse indicador também orienta a meta 3.6 da Agenda Municipal 2030⁵, que é mais ambiciosa ainda.

3.2.2.2. Meta 43

Com relação à meta 43, destaque para a notícia de que está em fase de projeto nova obra de 121 km de ciclovias (PPP com a COHAB).

3.2.2.3. Metas relacionadas a terminais e corredores de ônibus

As metas compartilhadas com SIURB e SPObras, como a implantação do BRT (meta 45), a construção de corredores (meta 46), e a criação de novos terminais (meta 47) estão ainda em fase de projeto ou fase inicial de obras, de acordo com informação da SMT.

Destaque positivo para a meta 48, relacionada às faixas exclusivas para ônibus (implantação de 50km), uma vez que pode ser atingida já em 2023.

A meta 49, por outro lado, passados 2 anos atingiu apenas 11% do previsto para o quadriênio.

Ressalte-se que a não realização de despesas ligadas a corredores de ônibus pode explicar parte desse desempenho abaixo do esperado (ver Quadro 5).

⁵ Meta Municipal 3.6 Até 2030, reduzir as mortes por acidentes de trânsito para o máximo de 3 mortes para cada 100 mil habitantes (fl. 13 da peça 05).

3.2.2.4. Metas 43 e 50

As metodologias de cálculo dos indicadores vinculados às metas 43 (estruturas cicloviárias) e 50 (acesso à internet e ônibus elétricos) foram objeto de determinações no julgamento da Função Transporte 2021, para que sofressem alteração⁶.

3.2.2.5. Conclusão

Dentre as metas elencadas do Programa de Metas 2021-2024, apenas uma, "48 - Implantar 50 quilômetros de faixas exclusivas de ônibus", apresentou desenvolvimento satisfatório, considerando que já se passaram dois dos quatro anos do período. Todas as demais metas apresentaram desempenho aquém do esperado.

Merece atenção especial ações que envolvem grande volume de investimentos em obras e com interação com outras secretarias e órgãos.

⁶ Ver TC 006871/2022, peça 46. "b) Deixe de considerar ciclorrotas no cálculo quilométrico de estrutura cicloviária, com vistas a possibilitar que o atingimento da meta 43 do programa de metas se dê por meio da implantação de estruturas cicloviárias, tais como ciclovias e ciclofaixas. c) Quanto à meta 50 do programa de metas, desmembrar seus indicadores, criando-se duas metas, uma referente ao acesso à internet sem fio e tomadas USB, e outra relativa ao percentual de ônibus elétricos que compõe a frota, com vistas a monitorar objetos com grau de importância e complexidade completamente distintos de maneira isolada."

3.2.3. Série histórica de indicadores

A PMSP apresentou a série histórica de indicadores da Função Transporte.

Quadro 8: Série histórica de indicadores da Função Transporte

Embasamento legal	Programa do PPA	Ação Associada	Código do Indicador (*)	Indicador	Valor Observado			
					2019	2020	2021	2022
Plano Plurianual	3005 - Promoção da Sustentabilidade Ambiental	N/A	39	Média simples do percentual de cumprimento individual das metas de redução de emissão de poluentes e gases de efeito estufa pelos ônibus do transporte público municipal	N/A	N/A	16,95	18,49
Plano Plurianual	3005 - Promoção da Sustentabilidade Ambiental	N/A	40	Emissão, em toneladas, de óxidos de nitrogênio (NOx) pela frota de ônibus municipais	4036	3116	3054	2968
Plano Plurianual	3005 - Promoção da Sustentabilidade Ambiental	N/A	41	Emissão, em toneladas, de material particulado (MP) pela frota de ônibus municipais	49,04	34,25	28,56	25,61
Plano Plurianual	3005 - Promoção da Sustentabilidade Ambiental	N/A	42	Emissão, em toneladas, de dióxido de carbono (CO2) pela frota de ônibus municipais	1.080.944	1.102.253	1.240.333	1.268.049
Plano Plurianual de Segurança Viária	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	51	Número de mortes no trânsito por 100 mil habitantes	6,4	6,5	6,65	6,99
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	52	Implantação do sistema de transporte público hidroviário na represa Billings - Aquático SP	0	0	0	0
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	53	Número de corredores de ônibus no modelo BRT implantados e em operação	N/A	N/A	0	0
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	54	Extensão, em quilômetros, de trechos com obras iniciadas em novos corredores	N/A	N/A	0	4,1
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	56	Extensão, em quilômetros, de faixas exclusivas de ônibus implantadas	N/A	N/A	16,6	34
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	57	Extensão, em quilômetros, de novas vias atendidas pelos ônibus municipais	N/A	N/A	14	15,64
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	58	Média simples entre os percentuais de frota de ônibus (I) equipada com acesso à internet por rede Wi-fi e tomadas USB para recarga de dispositivos móveis e (II) composta por veículos elétricos	N/A	N/A	54	62
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	60	Percentual do viário da cidade com infraestrutura priorizada aos ônibus (faixas exclusivas) (%)	(**)	(**)	(**)	(**)
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	61	Número de terminais urbanos de ônibus municipais existentes	(**)	(**)	(**)	(**)
Plano Plurianual	3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos	N/A	96	Extensão, em quilômetros, de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas implantadas	ciclovias = 130,2; ciclofaixa = 343,5; ciclorrota = 30,3	ciclovias = 144,5; ciclofaixa = 415,8; ciclorrota = 30,3	ciclovias = 154; ciclofaixa = 509,1; ciclorrota = 32,1	ciclovias = 155,9; ciclofaixa = 511,2; ciclorrota = 32,1

Embasamento legal	Programa do PPA	Ação Associada	Código do Indicador (*)	Indicador	Valor Observado			
					2019	2020	2021	2022
Plano Plurianual	3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos	N/A	97	Extensão, em quilômetros, de rede cicloviária existente	504	590,6	695,2	699,2
Plano Plurianual	3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos	N/A	98	Número de projetos de redesenho urbano para pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida implantados	(*)	(*)	(*)	(*)
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	4657 - Ações de Educação de Trânsito	195	Número de campanhas de comunicação de segurança viária veiculadas	2	2	2	3
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	4703 - Manutenção e Operação do Controle e Fiscalização de Tráfego	196	Número de equipamentos para fiscalização eletrônica da cidade	893	879	867	890
Plano Plurianual PlanMob	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	1095 - Construção de Terminais de Ônibus	213	Número de terminais urbanos de ônibus municipais existentes	31	31	31	31
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	1096 - Acessibilidade, Ampliação, Reforma e Requalificação de Terminais de Ônibus	214	Percentual de terminais com adequações de acessibilidade	0	0	0	0
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	1097 - Construção de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	215	Número de quilômetros de estruturas cicloviárias	504	590,6	695,2	699,2
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	4658 - Manutenção e Operação da Sinalização do Sistema Viário	243	Número de metros quadrados de sinalização horizontal (pintura das vias)	613.814	951.817	658.012	607.739
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	4701 - Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus	244	Número de novos ônibus entregues ao sistema de transporte público municipal	2.417	1.227	1.308	709
Plano Plurianual	3006 - Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência	4705 - Transporte de Pessoas com Deficiência ou Mobilidade Reduzida - ATENDE	245	Número de atendimentos realizados no serviço Atende+ da Prefeitura de São Paulo	897.729	382.586	433.609	791.409
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	5392 - Implantação de Corredores de Ônibus Novos	253	Percentual do viário da cidade com infraestrutura priorizada aos ônibus (corredores de ônibus) (%)	0,65%	0,66%	0,66%	0,66%
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	N/A	254	Polo ciclístico criado e em funcionamento	0	0	0	0
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	2096 - Manutenção e Operação de Terminais de Ônibus	271	Percentual de terminais urbanos de ônibus com ações de manutenção	100%	100%	100%	100%

Embasamento legal	Programa do PPA	Ação Associada	Código do Indicador (*)	Indicador	Valor Observado			
					2019	2020	2021	2022
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	3757 - Implantação de Projetos de Redesenho Urbano para Segurança Viária	343	Número de projetos de redesenho urbano implantados	N/A	N/A	1 área calma; 2 rotas acessíveis	1 área calma; 2 rotas acessíveis
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	3762 - Corredor Aricanduva - Centro de Controle Operacional - COP - 2.1	344	Implantação do Centro de Controle Operacional (COP) dos ônibus	0	0	0	0
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	5391 - Implantação de Faixas Exclusivas de Ônibus	390	Percentual do viário da cidade com infraestrutura priorizada aos ônibus (faixas exclusivas) (%)	2,56%	2,68%	2,76%	2,84%
Plano Plurianual	3011 - Modernização Tecnológica, Desburocratização e Inovação do Serviço Público	1220 - Desenvolvimento de Sistemas de Informação e Comunicação	467	Número de novos sistemas de informação em desenvolvimento para promoção da digitalização de serviços públicos	0	0	0	0
Plano Plurianual	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	6841 - Manutenção e Operação Semafórica	367.	Número de cruzamentos semafóricos mantidos	43.822	38.429	41.822	48.192
Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob)	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	5392 - Implantação de Corredores de Ônibus Novos	s/n	Extensão de trechos com Corredores de Ônibus	129,1	131,2	131,2	131,2
Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob)	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	5391 - Implantação de Faixas Exclusivas de Ônibus	s/n	Extensão de trechos com Faixas Exclusivas de Ônibus	512	536,11	552,71	568,25
Plano Cicloviário	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	5105 - Intervenções na Área de Mobilidade Urbana	s/n	Paraciclos instalados (unidades)	3319	3319	3319	3319
Plano Cicloviário	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	5105 - Intervenções na Área de Mobilidade Urbana	s/n	Território da cidade abrangido pelo Sistema de Bicicletas Compartilhadas (porcentagem)	12,5	15,6	15,6	15,6
Plano Cicloviário e PlanMob	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	1097 - Construção de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	s/n	Infraestruturas cicloviárias implantadas em pontes existentes (unidades)	11	11	11	11
Plano Cicloviário e PlanMob	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	1097 - Construção de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	s/n	Pontes novas contemplando infraestrutura cicloviária construídas (unidades)	1	1	1	1
Plano Cicloviário e PlanMob	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	1097 - Construção de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	s/n	Infraestruturas cicloviárias implantadas em viadutos existentes (unidades)	10	10	10	10

Embasamento legal	Programa do PPA	Ação Associada	Código do Indicador (*)	Indicador	Valor Observado			
					2019	2020	2021	2022
Plano Cicloviário e PlanMob	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	1097 - Construção de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	s/n	Infraestruturas cicloviárias implantadas em rampas existentes (unidades)	1	1	1	1
Plano Cicloviário e PlanMob	3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	1097 - Construção de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	s/n	Infraestruturas cicloviárias implantadas em passagens de nível (unidades)	N/D	1	1	1

Fonte: Relatório Consolidado de Funções de Governo da Prefeitura Municipal de São Paulo - Exercício 2022 (fls. 847/849 da peça 03).

(*) Não foram apresentados pela SMT os dados do indicador 98.

(**) Não foram apresentados pela SMT os dados dos específicos dos indicadores 60 e 61, porém eles são idênticos ao 213 e ao 390, respectivamente.

No PPA constam 32 indicadores de responsabilidade da SMT, sendo que em seu relatório de gestão a Pasta apresentou o histórico de 29 desses indicadores. Oportuno ressaltar que apenas um desses ausentes (indicador 98 - Número de projetos de redesenho urbano para pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida implantados) se faz relevante, uma vez que os indicadores 213 e 390 são equivalentes aos indicadores 61 e 60, respectivamente, não prejudicando a análise.

Alguns indicadores merecem destaque, conforme comentado a seguir.

3.2.3.1. Indicadores relacionados à emissão de poluentes

Os indicadores relacionados à emissão de óxidos de nitrogênio (NOx) e material particulado (MP) pela frota de ônibus municipais (indicadores 40 e 41) apresentaram melhora consistente ao longo do quadriênio, porém o indicador de emissão dióxido de carbono (CO₂) pela frota de ônibus municipais piorou em todos os exercícios.

Todos esses indicadores compõem o monitoramento e estão diretamente relacionados ao cumprimento da Meta Municipal 11.6⁷ da Agenda 2030.

3.2.3.2. Plano de Mobilidade Urbana e do Plano Cicloviário

A SMT apresentou ainda o histórico de 9 indicadores adicionais, originados do Plano de Mobilidade Urbana e do Plano Cicloviário.

⁷ Meta Municipal 11.6 Até 2030, reduzir as emissões de poluentes atmosféricos (material particulado – 90%, NOx – 80% e GEE – 50%), conforme determinações da Política de Mudança do Clima, impactando na melhoria da qualidade do ar e promovendo a gestão eficiente da Frota de Ônibus que presta serviço de transporte público no município de São Paulo (fl. 10 da peça 05).

Parte desses novos indicadores são, na prática, desdobramentos de indicadores já existentes.

Os indicadores "Extensão de trechos com Corredores de Ônibus" e " Extensão de trechos com Faixas Exclusivas de Ônibus", por exemplo, expressam na verdade uma outra dimensão dos indicadores "253 Percentual do viário da cidade com infraestrutura priorizada aos ônibus (corredores de ônibus)" e "390 Percentual do viário da cidade com infraestrutura priorizada aos ônibus (faixas exclusivas)"

Ressalte-se que todos esses novos indicadores, especificamente, apresentaram pouca ou nenhuma evolução no último quadriênio.

3.3. Outros Indicadores

3.3.1. Relatório de Desempenho Corporativo da CET – Ano 2022

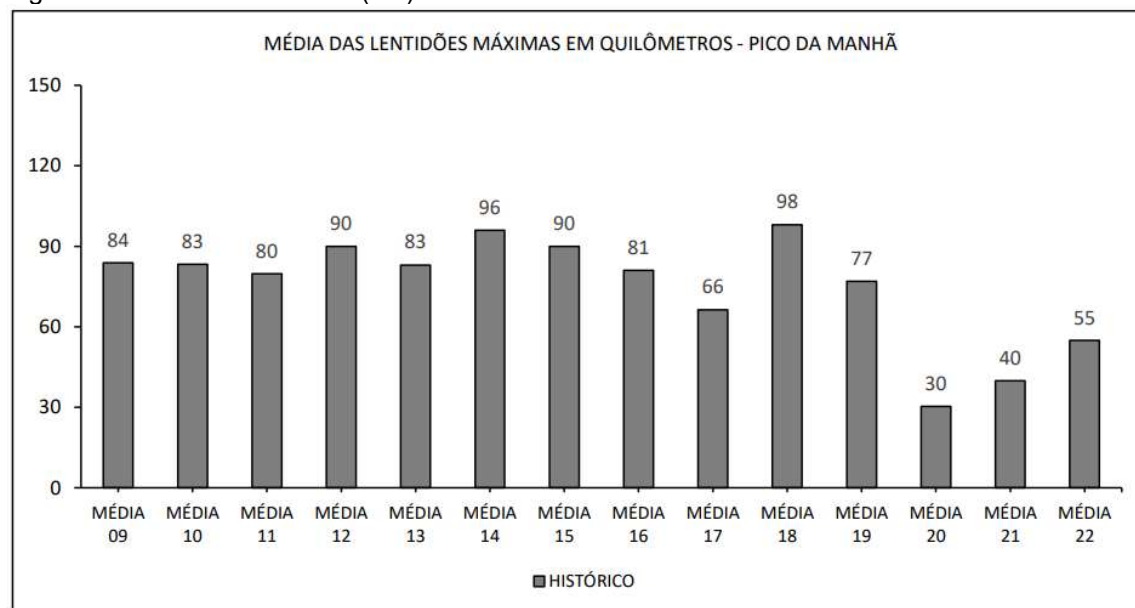
A Gerência de Governança Corporativa (GGC) elabora, anualmente, o Relatório de Desempenho Corporativo da CET, onde apresenta dados históricos e indicadores correlacionados à entidade e ao sistema de trânsito como um todo.

Destaque para indicadores que expressam ou influenciam o desempenho da Função Transporte.

3.3.1.1. Indicadores de lentidão no trânsito

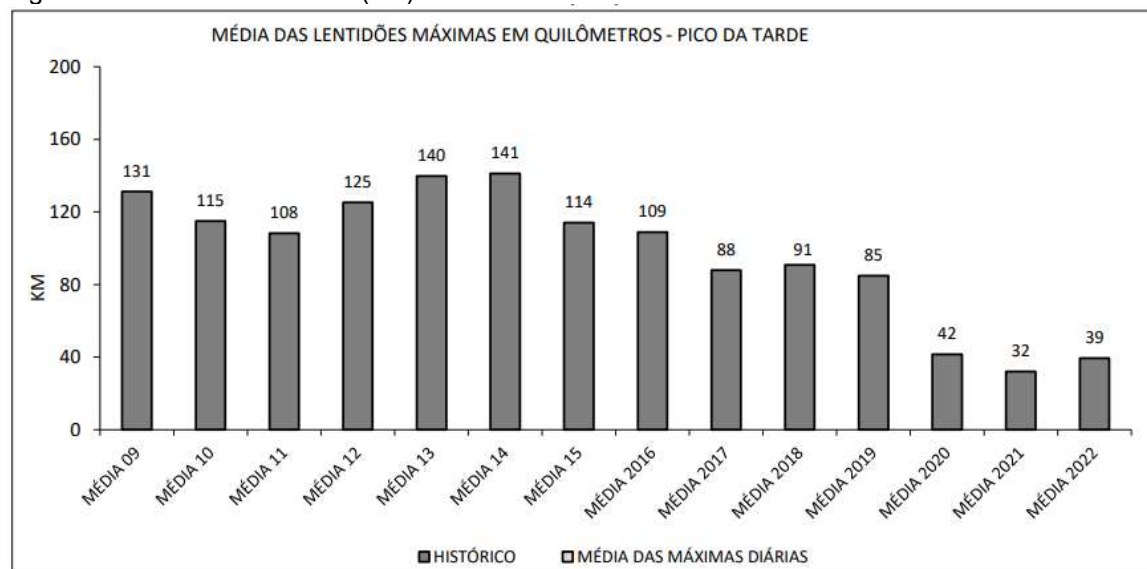
As figuras abaixo, extraídas do Relatório de Desempenho Corporativo CET – Ano 2022, ilustram o acompanhamento dos índices de medição de lentidão no trânsito, no período de 2009 a 2022.

Figura 1: Lentidão no trânsito (km) – Pico da manhã



Fonte: Relatório de Desempenho Corporativo CET – Ano 2022 (fl. 12 da peça 08).

Figura 2: Lentidão no trânsito (km) – Pico da tarde



Fonte: Relatório de Desempenho Corporativo CET – Ano 2022 (fl. 14 da peça 08).

Os dados evidenciam que, apesar da piora no trânsito constatada em 2022, reflexo do gradual retorno à normalidade das atividades, os índices de pico lentidão, tanto da manhã como da tarde, ainda estão bem abaixo do período pré-pandemia.

3.3.1.2. Quadro de pessoal

Verifica-se redução constante no quadro de funcionários próprios da entidade nos últimos 10 anos.

Figura 3: Quadro de Pessoal – Empregados da CET

Anos Anteriores	Número Total de Empregados
Dez/13	4.380
Dez/14	4.355
Dez/15	4.323
Dez/16	4.283
Dez/17	4.267
Dez/18	4.240
Dez/19	4.156
Dez/20	4.135
Dez/21	4.014
Dez/22	3.667

Fonte: Relatório de Desempenho Corporativo CET – Ano 2022 (fl. 27 da peça 08).

O problema se acentuou em 2022, com redução de 8,6% do quadro próprio.

Destaque-se que esse tema foi objeto de recomendação⁸ no julgamento da Função Transporte do exercício de 2021.

3.3.1.3. Índice de mortes no trânsito

A CET apresentou em seu último Relatório de Desempenho Corporativo detalhamento do índice de mortes no trânsito, porém sem dados do exercício de 2022.

Conforme já mencionado no item 3.2.2.1, a SMT esclareceu que em 2022 enfrentou dificuldades para levantar os dados relacionados à meta, devido a divergência das fontes de dados, tendo adotado provisoriamente o INFOSIGA, sendo o dado de dezembro de 2022 calculado em 6,99.

Figura 4: Índice de mortes no trânsito por 100 mil habitantes (por tipo de usuário)

Período	Índice de Mortes por 100 mil Habitantes				
	Todos Usuários	Pedestres	Motoristas/Passageiros	Motociclistas	Ciclistas
Dez 2018	6,95	2,86	0,94	3,00	0,16
Dez 2019	6,44	2,92	0,85	2,42	0,25
Dez 2020	6,56	2,60	0,90	2,80	0,30
Dez 2021	6,64	2,31	1,05	2,93	0,35

Fonte: Relatório de Desempenho Corporativo CET – Ano 2022 (fl. 31 da peça 08).

Apesar desse lapso, é possível constatar que desde 2019 o indicador geral vem piorando. Com exceção do usuário "pedestre", todos os demais usuários apresentaram elevação no número de mortes, impactando no resultado negativo do índice geral.

Ressalte-se que esse indicador é utilizado para apurar a Meta 39⁹, do Programa de Metas 2021-2024, e a Meta 3.6¹⁰, da Agenda Municipal 2030.

3.3.1.4. Conclusão

Dados da CET sinalizam que apesar do gradual retorno à normalidade das atividades da população em 2022, os indicadores de lentidão no trânsito ainda estavam abaixo do período pré-pandemia.

⁸ TC/006871/2022. peça 12. ACORDAM, à unanimidade, em recomendar também que a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET atente para a quantidade de seus funcionários e das vagas, que vêm se reduzindo nos últimos anos, podendo causar impacto no controle do trânsito da cidade.

⁹ Meta 39 do Programa de Metas 2021-2024: Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes.

¹⁰ Meta Municipal 3.6 da Agenda 2030: Reduzir as mortes por acidentes de trânsito para o máximo de 3 mortes para cada 100 mil habitantes.

O quadro de funcionários próprios da CET sofreu nova redução em 2022, de modo que reiteramos a necessidade de a entidade atentar para que não haja prejuízo na qualidade do controle do trânsito da cidade.

Dados de mortes no trânsito compilados pela CET até 2021 indicam aumento na mortalidade de motoristas, motociclistas e ciclistas.

3.3.2. Relatório Integrado da Administração 2022 - SPTrans

No que se refere ao transporte público de passageiros, a SPTrans informou (fl. 55 da peça 06) que:

O ano de 2022, período pós-pandêmico, apresentou recuperação na demanda de passageiros transportados em torno de 22,8%, em relação a 2021, com aumento de 380 milhões de embarques no ano.

[...]

Na análise da evolução das médias dos dias úteis, calculadas livres de atipicidades, verifica-se a recuperação de parte da demanda de passageiros transportados a partir do segundo semestre de 2021 (Gráfico 1.), não atingindo os níveis de 2019 (antes da pandemia da COVID-19), quando a média de passageiros transportados em dias úteis era de 8.864.610. A demanda permanece estável desde abril de 2022, com redução em torno de 21% relativamente a 2019.

A seguir temos os dados dos dois últimos anos, em milhões de passageiros transportados.

Figura 5: Demanda de passageiros transportados

Quadro 1 Demanda de passageiros transportados			
Período	2021	2022 ¹	Var% (2022/2021)
Anual (em bilhões)	1,67	2,05	22,75%
Média Mensal (em milhões)	139,54	170,74	22,36%
Média Dia útil (em milhões)	5,60	6,87	22,68%

Fonte: Relatório Integrado da Administração 2022 – SPTrans (fl. 55 da peça 06).

Sobre a frequência do usuário, apurada pelo acompanhamento do uso de cartões, a SPTrans informou (fls. 132/133 da peça 06) que:

No início da pandemia da Covid-19, na terceira semana de março/2020, houve uma queda de 75% do número de usuários frequentes (3 a 5 dias úteis), quando comparado esse período à primeira semana do mesmo mês. Com o passar do tempo, as pessoas voltaram a utilizar o sistema de ônibus, acompanhando a retomada gradual das atividades determinadas pelo Plano São Paulo. Em novembro de 2022, o sistema havia retomado cerca de 86% do uso de cartões (cerca de 3,95 milhões de cartões utilizados no Sistema de Transporte), comparado ao período anterior à pandemia (cerca de 4,6 milhões de cartões utilizados no Sistema de Transporte), conforme demonstrado a seguir.

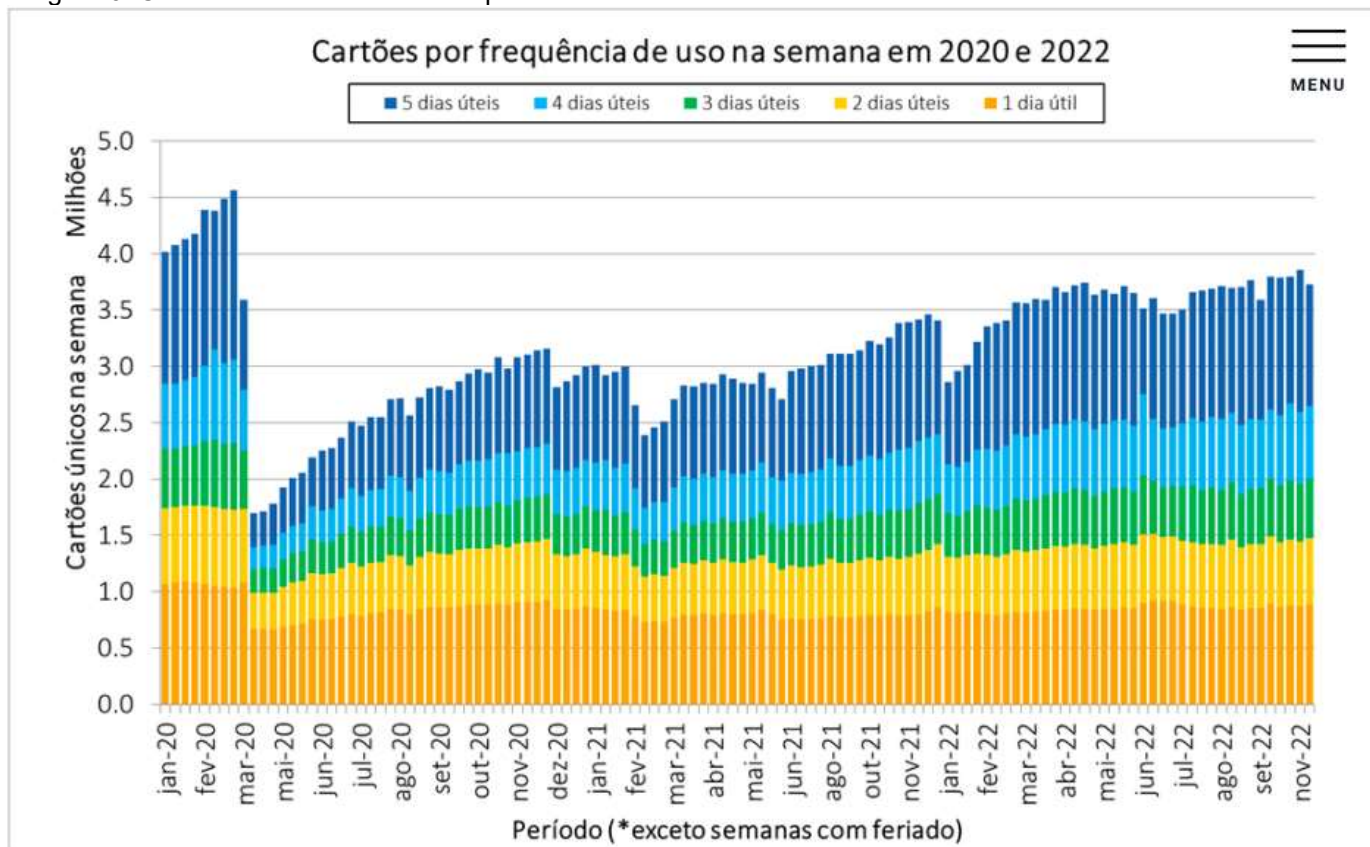
[...]

Em termos gerais, o volume de cartões utilizados no Sistema de Transporte aumentou gradualmente entre o final de março de 2020 e novembro de 2022. Vale ressaltar algumas oscilações a menor, quando a pandemia da COVID-19 passou por momentos mais críticos de contaminação (como a fase vermelha), e, também,

em dezembro, devido à redução comum das atividades pelas festas de final de ano e férias escolares.

Conforme figura abaixo, apesar do crescimento consistente, a demanda verificada em 2022 ainda foi inferior ao período pré-pandemia.

Figura 6: Cartões no Sistema de Transporte



Fonte: Relatório Integrado da Administração 2022 - SPTrans (fl. 133 da peça 06).

3.3.2.1. IQT – Índice de Qualidade do Transporte

Segundo a SPTrans (fl. 172 da peça 06), a definição de IQT é

Instrumento de avaliação da qualidade da prestação do serviço, por meio do qual é atribuída uma pontuação às Concessionárias, utilizando uma sistemática de ponderação sobre um conjunto de indicadores estabelecidos, gerando pontuação em uma escala de 0 a 100.

O objetivo é promover a melhoria contínua dos serviços de transporte prestados, estabelecendo um ranking de desempenho das Concessionárias, possibilitando àquelas que apresentarem resultados inferiores empreenderem esforços para atingir o nível das demais, elevando, assim, a qualidade do Sistema de Transporte.

O desempenho mínimo exigido em contrato é o conceito “Regular”.

Abaixo seguem dados dos três primeiros ciclos de avaliação do IQT. Oportuno ressaltar que entre março de 2020 e setembro de 2021 a apuração de indicadores de qualidade ficou prejudicada pela determinação de suspensão de determinadas atividades de campo (Portaria SMT.GAB nº 081/20).

Figura 7: IQT – 1º ciclo de avaliação

ÍNDICE DE QUALIDADE DO TRANSPORTE - IQT RESUMO GERAL - PRIMEIRO CICLO DE AVALIAÇÃO									
Grupo	out/19	nov/19	dez/19	jan/20	fev/20	out/21	nov/21	dez/21	Média
Estrutural	75,97	75,91	75,07	79,02	77,87	76,72	73,00	75,39	76,07
Articulação Regional	73,96	74,75	75,25	75,94	75,30	80,63	77,17	74,74	75,98
Distribuição	67,65	69,03	72,49	69,83	70,31	74,12	67,92	74,12	70,63
Sistema	71,89	72,64	73,97	74,33	73,98	76,51	71,78	74,68	73,69

Fonte: Relatório Integrado da Administração 2021 – SPTrans (peça 11 do eTCM 6871/2022).

Figura 8: IQT – 2º e 3º ciclos de avaliação

2º CICLO DE AVALIAÇÃO							
	jan/22	fev/22	mar/22	abr/22	mai/22	jun/22	Média
Estrutural	83,42	81,62	82,22	81,82	83,13	79,92	82,02
Articulação Regional	84,24	81,26	82,69	82,09	82,64	80,33	82,21
Distribuição	79,04	76,47	79,54	77,45	78,84	79,27	78,35
Sistema	81,72	79,30	81,18	80,00	81,18	79,72	80,47
3º CICLO DE AVALIAÇÃO							
	jul/22	ago/22	set/22	out/22	nov/22	dez/22	Média
Estrutural	83,22	80,39	80,37	80,00	82,82	76,20	80,50
Articulação Regional	80,41	79,35	78,19	79,60	81,13	76,86	79,25
Distribuição	77,34	73,64	73,20	72,66	75,96	71,87	74,11
Sistema	80,01	77,24	76,75	76,73	79,45	74,47	77,44

Escala de Avaliação	
	Ótimo - acima de 93
	Bom - entre 76 e 92,99
	Regular - entre 60 e 75,99
	Ruim - abaixo de 60

Fonte: Relatório Integrado da Administração 2022 – SPTrans (fl. 172 da peça 06).

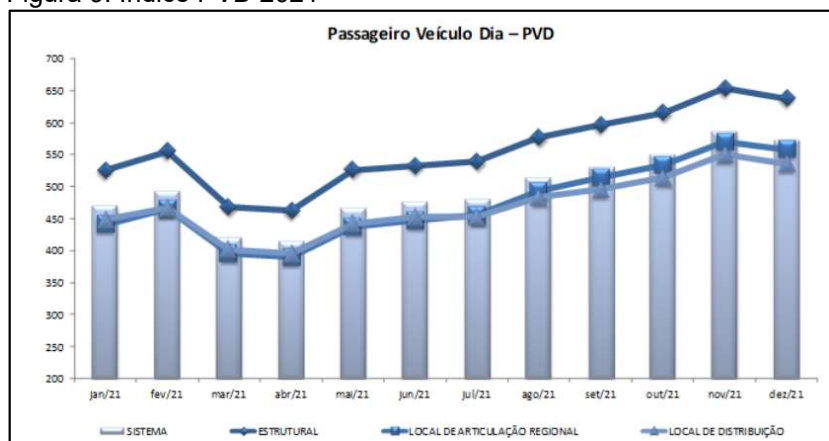
Constata-se que as avaliações de 2022 apresentaram resultados sensivelmente melhores que as avaliações anteriores. Apesar de em 2022 nenhum quesito ter alcançado o valor "ótimo", houve expressiva redução nas avaliações classificadas como "regular", e aumento nas avaliações "bom".

3.3.2.2. Indicadores de produtividade

Dentre os indicadores do Sistema de Transporte, observa-se em 2022, a exemplo do exercício anterior, tendência de crescimento do índice PVD (Passageiros Veículo Dia) e do IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro), reflexo da retomada gradativa da demanda de passageiros transportados no Sistema.

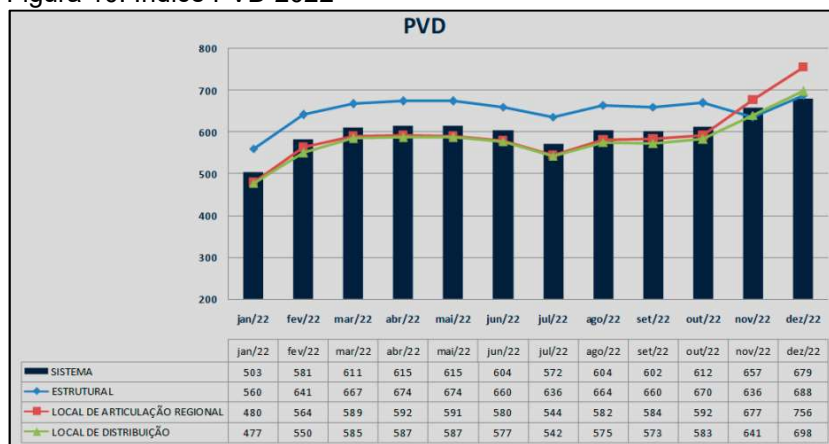
Abaixo, índice PVD de 2021 e 2022:

Figura 9: Índice PVD 2021



Fonte: Relatório Integrado da Administração 2021 – SPTrans (peça 11 do eTCM 6871/2022)

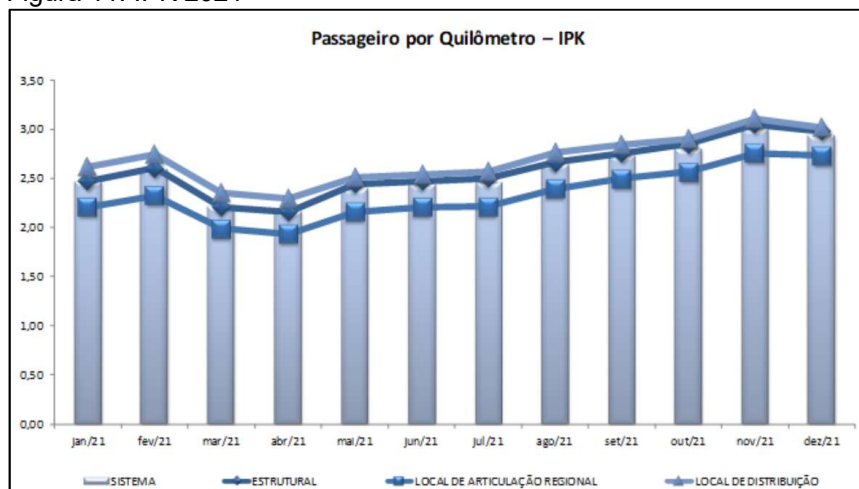
Figura 10: Índice PVD 2022



Fonte: Relatório Integrado da Administração 2022 – SPTrans (fl. 176 da peça 06).

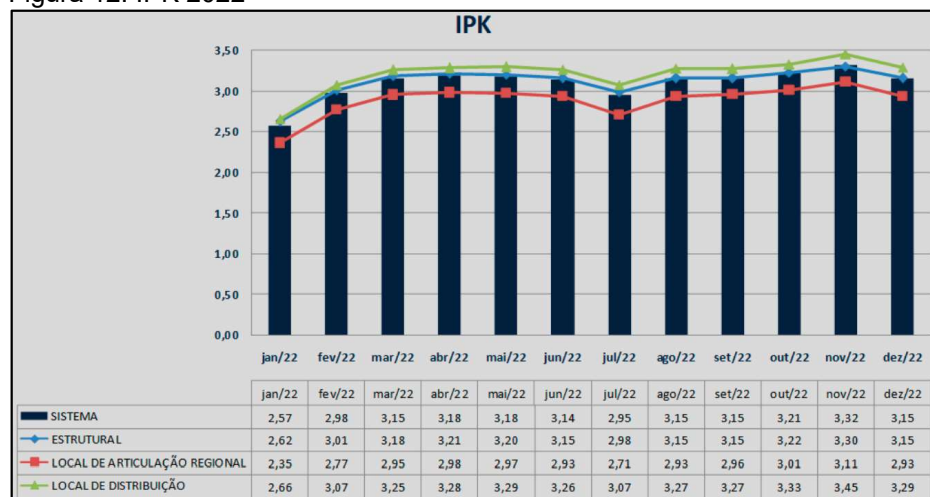
A seguir, IPK de 2021 e 2022:

Figura 11: IPK 2021



Fonte: Relatório Integrado da Administração 2021 – SPTrans (peça 11 do eTCM 6871/2022)

Figura 12: IPK 2022



Fonte: Relatório Integrado da Administração 2022 – SPTrans (fl. 177 da peça 06).

3.3.2.3. Ônibus elétricos

A adoção de ônibus elétricos, sejam alimentados por cabos ou por baterias, é parte importante nas ações que objetivam atingimento das metas de redução de poluentes, e diretamente relacionada à meta 50¹¹ do Programa de Metas 2021-2024. De acordo com a SPTrans (fls. 307/310 da peça 06):

Sistema Trólebus

Da frota total do Sistema de Transporte, 201 são trólebus com emissão zero poluente. Esses veículos operam em linhas das regiões leste e central da Cidade de São Paulo a partir da Garagem Tatuapé.

[...]

Ônibus Elétrico a Bateria

O Programa de Metas da PMSP 2021-2024 em sua meta 50 prevê, dentre outras providências, que 20% da frota de ônibus em circulação no município seja constituída por ônibus elétricos.

Os novos contratos de concessão do serviço de transporte público municipal, assinados em 2019, preveem diversas melhorias no funcionamento do Sistema de Transporte, dentre elas, a opção pela introdução de veículos elétricos.

[...]

¹¹ Meta 50 do Plano de Metas 2021-2024: Garantir que 100% dos ônibus estejam equipados com acesso à internet sem fio e tomadas USB para recarga de dispositivos móveis e que ao menos 20% da frota seja composta por ônibus elétricos.

Em novembro de 2019, a Prefeitura de São Paulo entregou para a Cidade, uma frota piloto composta por 15 ônibus movidos exclusivamente por baterias tracionárias de íons de lítio. Essa frota passou a operar na linha 6030-10, Unisa – Term. Sto Amaro da empresa Transwolff.

Nos anos seguintes foram acrescentados mais veículos elétricos a frota piloto, totalizando 18 veículos, que corresponde a 0,14% da frota do Sistema de Transporte.

[...]

Ampliando o leque de possíveis novos fornecedores, os seguintes fabricantes apresentaram seus veículos elétricos a SPTrans: Mercedes Benz do Brasil, Eletra Industrial, Caetano e Higer. Os ônibus desses fabricantes passaram por testes de conformidade, desempenho e de autonomia prática.

Considerando que a frota atual conta com apenas 219 veículos elétricos (equivalente a 1,6% da frota total de 13.292 veículos¹²), o programa de implantação de ônibus elétricos ainda carece maiores investimentos e ações para se tornar realidade efetiva.

3.3.2.4. Conclusão

Os indicadores da SPTrans relativos à frequência do usuário, índice PVD (Passageiros Veículo Dia) e IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) demonstram crescimento consistente da demanda por transporte público, embora ainda em níveis inferiores ao período pré-pandemia.

A apuração do IQT – Índice de Qualidade do Transporte em 2022 obteve resultados melhores em comparação com o ciclo anterior de avaliação. A maioria dos resultados foi classificada como "bom".

O programa de implantação de ônibus elétricos ainda não apresentou resultados significativos, estando distante da meta de 20% da frota de ônibus em circulação (meta 50 do Programa de Metas 2021-2024).

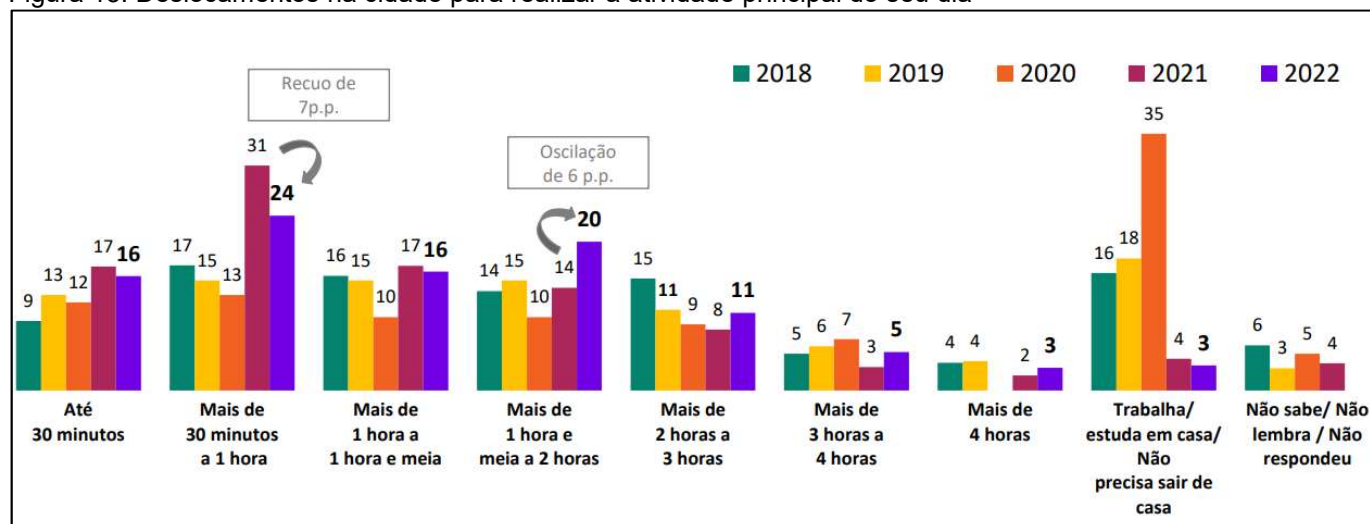
¹² Dados do Relatório Integrado da Administração 2022 – SPTrans (fl. 108 da peça 06).

3.3.3. Pesquisa Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana

A pesquisa “**Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana**”¹³, realizada pela Rede Nossa São Paulo em parceria com o IPEC (Inteligência em Pesquisa e Consultoria), traz dados sobre a percepção da população paulistana acerca da mobilidade urbana na cidade de São Paulo. A última edição da pesquisa, que coletou informações em agosto/setembro de 2022, traz resultados já influenciados pela gradual normalização das atividades após o impacto da pandemia do coronavírus no dia a dia da população paulistana.

Os principais efeitos (com relação à pesquisa de 2021) foram sentidos no tempo de deslocamento, com redução no percentual de viagens de curta duração e aumento nas viagens com mais de 1h30 de duração.

Figura 13: Deslocamentos na cidade para realizar a atividade principal do seu dia



Fonte: Pesquisa Viver em São Paulo MOBILIDADE URBANA. 2022 (fl. 11 da peça 09).

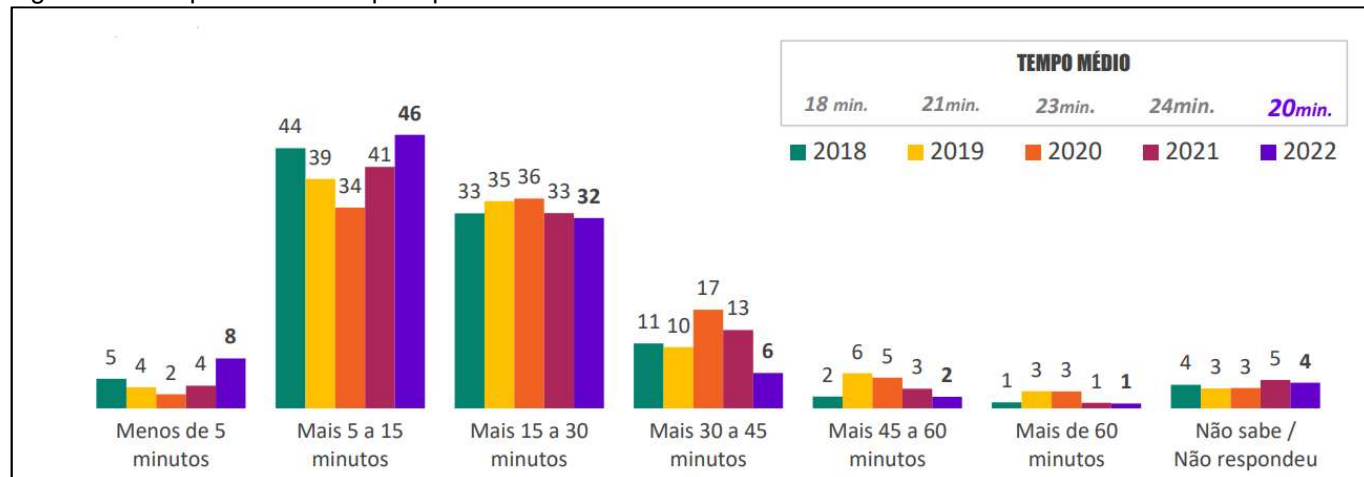
A pesquisa destacou que o tempo médio gasto em 2022, considerando todas as modalidades de transporte, aumentou para 1h39, o que está em linha com o levantamento da CET que apurou piora nos índices de lentidão (figuras 1 e 2):

Depois de registrar períodos de queda, aumenta em 15 minutos o tempo médio diário de deslocamento para realização da atividade principal na comparação com 2021, voltando ao patamar de 2020 (fl. 12 da peça 09).

¹³ https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/01/211404_Viver-em-Sao-Paulo_Tematica-2-Mobilidade-v1.pdf.

Por outro lado, interessante destacar que, na média, o tempo de espera pelo ônibus, conforme percebido pelo usuário, reverteu a tendência de piora dos últimos anos e recuou para 20 minutos.

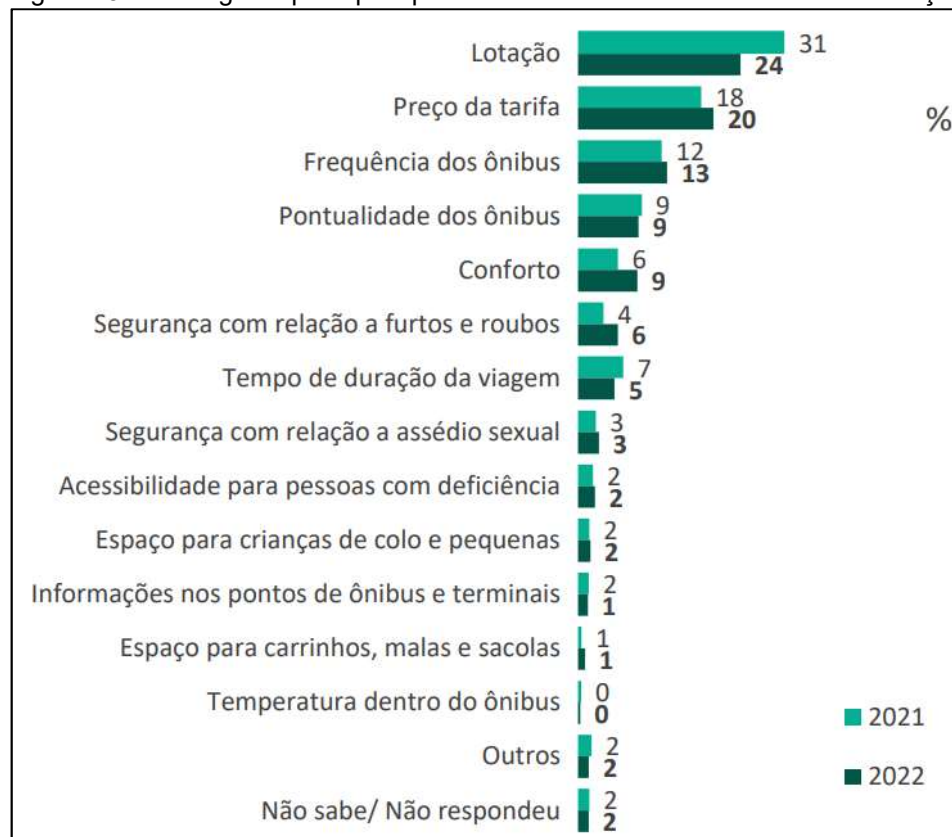
Figura 14: Tempo médio de espera pelo ônibus



Fonte: Pesquisa Viver em São Paulo MOBILIDADE URBANA. 2022 (fl. 42 da peça 09).

A figura 15 ilustra os principais problemas apontados pelos usuários do sistema de transporte público municipal:

Figura 15: Ranking dos principais problemas da cidade de São Paulo em relação aos ônibus municipais

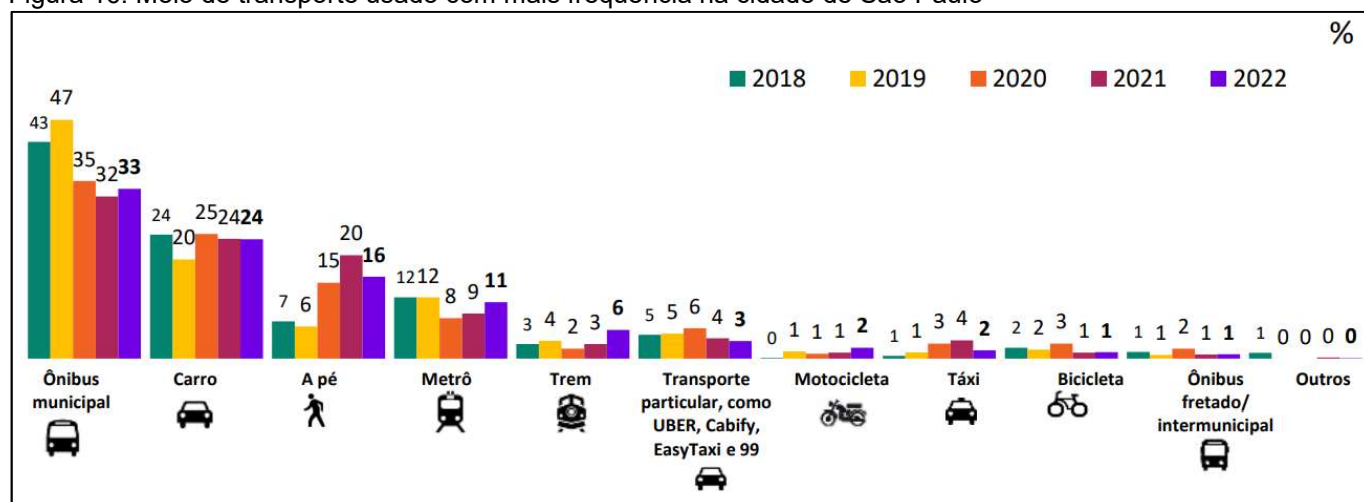


Fonte: Pesquisa Viver em São Paulo MOBILIDADE URBANA. 2022 (fl. 43 da peça 09).

Os principais problemas continuam sendo lotação e preço da tarifa. Porém a distância entre eles que era de 13 pontos percentuais em 2021 recuou em 2022 para apenas 4 pp. Considerando que a tarifa não sofre alteração desde 2020, indica uma melhora significativa na percepção do quesito "lotação".

Sobre os meios de transporte utilizados pela população, não houve mudanças significativas em relação ao exercício de 2021.

Figura 16: Meio de transporte usado com mais frequência na cidade de São Paulo

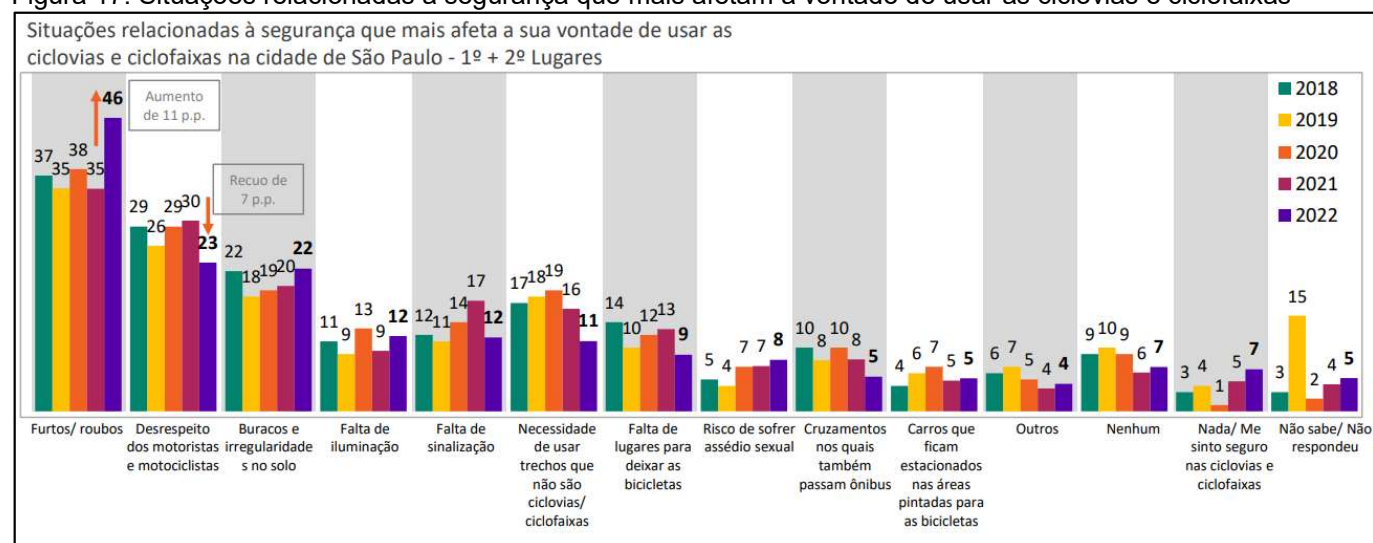


Fonte: Pesquisa Viver em São Paulo MOBILIDADE URBANA. 2022 (fl. 18 da peça 09). Resposta à pergunta da pesquisa: qual destes meios de transporte você usa atualmente com mais frequência na cidade de São Paulo? (resposta única)

Destaque para viagem a pé, que recuou 4 pp, e metrô e trem, que no conjunto subiram de 12% para 17%. Todas as demais modalidades apresentaram pequena variação em relação ao ano anterior. Ônibus municipal segue como meio de transporte utilizado com maior frequência pelos paulistanos, citado por 1/3 deles, seguido pelo carro particular.

A pesquisa também apurou a questão da segurança para os usuários de bicicletas.

Figura 17: Situações relacionadas à segurança que mais afetam a vontade de usar as ciclovias e ciclofaixas



Fonte: Pesquisa Viver em São Paulo MOBILIDADE URBANA. 2022. Situações relacionadas à segurança que mais afeta a sua vontade de usar as ciclovias e ciclofaixas na cidade de São Paulo - 1º + 2º Lugares (fl. 53 da peça 09).

Nota-se que o maior obstáculo para a consolidação e ampliação do uso da bicicleta continua sendo a sensação de insegurança quanto a "furtos e roubos" (que piorou 11 pp em 2022), o que pode ser usado pela Administração como balizador para investimentos em futuras melhorias no sistema ciclovitário. "Buraco na via" é outro item que gradualmente vem ganhando importância na percepção negativa nos últimos anos, ficando praticamente empatado em 2º lugar com "desrespeito de motoristas".

Por fim, oportuno destacar que a pesquisa indicou que os problemas envolvendo interação com outros veículos (desrespeito de motoristas, uso de trechos que não são ciclovias/ciclofaixas, e cruzamentos com ônibus) perdeu relevância, na percepção do usuário.

3.3.4. Conclusão

De acordo com a pesquisa "Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana" de 2022, houve aumento no tempo médio declarado de deslocamentos na cidade para realizar a atividade principal.

Por outro lado, houve melhora na percepção do usuário de transporte público quanto ao tempo de espera no ponto e quanto à lotação dos veículos.

Já para usuários de bicicletas, a sensação de insegurança, quanto às ocorrências de "roubos e/ou furtos", piorou significativamente, tendo em 2022 o dobro de citações do segundo pior item, que é "desrespeito de motoristas/motociclistas".

4. CORRELAÇÃO DA FUNÇÃO TRANSPORTE COM A AGENDA MUNICIPAL 2030

A Agenda 2030 é uma agenda programática de desenvolvimento pactuada em 2015 entre 193 países membros da Organização das Nações Unidas (ONU), dentre eles o Brasil. O Município de São Paulo aderiu voluntariamente ao compromisso por meio da LM nº 16.817/18, que adotou a Agenda 2030 como diretriz das políticas públicas em âmbito municipal.

O principal Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) vinculado diretamente à SMT é o ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), que pretende “Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”. No entanto outros ODS também contam com participação da Pasta.

A Prefeitura vinculou ao Programa 3009 4 metas da Agenda Municipal 2030.

Quadro 9: PPA e Agenda Municipal 2030

Programa do PPA 2022 - 2025	ODS	Nº Meta ODS	Meta da Agenda Municipal 2030
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	3	Meta 3.6	Até 2030, reduzir as mortes por acidentes de trânsito para o máximo de 3 mortes para cada 100 mil habitantes.
	9	Meta 9.1	Desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, incluindo infraestrutura viária, para apoiar o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para todos.
	11	Meta 11.2	Até 2030, proporcionar o acesso para todos a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços módicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, idosos, pessoas com deficiência, pessoas negras e de regiões periféricas, notadamente por meio da expansão do transporte público, de forma que 70% das viagens realizadas por veículos motorizados sejam em modos coletivos, e do transporte ativo, de forma que as viagens por bicicleta cheguem a pelo menos 3,2% do total.
	11	Meta 11.6	Até 2030, reduzir as emissões de poluentes atmosféricos (material particulado – 90%, NOx – 80% e GEE – 50%), conforme determinações da Política de Mudança do Clima, impactando na melhoria da qualidade do ar e promovendo a gestão eficiente da Frota de Ônibus que presta serviço de transporte público no município de São Paulo.

Fonte: PPA 2022-2025 - Anexo II - Demonstrativo dos Programas e Ações da Administração Pública para o quadriênio 2022-2025 (fl. 13 da peça 05)

Destaca-se que a meta 3.6, relacionada a mortes por acidentes de trânsito, possui o mesmo indicador da meta 39 do Plano de Metas 2021-2024, que tem demonstrado dificuldade para seu atingimento. De acordo com dados provisórios divulgados pela SMT, o índice apurado para 2022 é 6,99 mortes no trânsito por 100 mil habitantes (piora em relação a 2021, quando era de 6,41).

As metas 3.6, 11.2 e 11.6, possuem indicadores objetivos, expressos em números, que em tese possibilitam que a Administração realize seu acompanhamento, direcionando investimentos onde necessário.

Porém, não há dados de 2022 disponibilizados, uma vez que não foi apresentado o monitoramento da Agenda 2030.

Ressalve-se ainda a ausência de metas parciais, previamente definidas pela Administração.

Desta forma, propõe-se que seja recomendado à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito que promova a análise dos indicadores da Função Transporte vinculados à Agenda Municipal 2030, a serem incluídos pela Prefeitura no Relatório de Gestão referente ao exercício 2023 e subsequentes, a fim de constatar os resultados no ano, comparando-os com a série histórica disponível.

5. CONCLUSÕES

5.1. Execução orçamentária

5.1.1. Sob o aspecto orçamentário, considerando o PPA 2022-2025, o programa “3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal” teve, em 2022, em valores correntes empenhados 22,6% acima do planejado (**subitem 3.1.2**)

5.1.2. Com relação à LOA 2022, o liquidado, em despesas da Função Transporte, superou em 17,8 % o inicialmente aprovado na lei. (**subitem 3.1.2**)

5.1.3. Gastos em ações com "Corredores de Ônibus" e "ciclovias" foram objetos de expressivas reduções no valor realizado em 2022. (**subitem 3.1.2**)

5.1.4. As compensações tarifárias, que é a maior despesa do Programa 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal sofreram acréscimo de 44% em relação ao inicialmente planejado, atingindo 5,05 bilhões em 2022 (ou o equivalente a acréscimo de 53 % em relação ao exercício 2021). (**subitem 3.1.2**)

5.2. Indicadores e Metas

5.2.1. Dentre os 29 indicadores do PPA vinculados à Função Transporte cujos resultados foram apresentados pela SMT, somente 9 atingiram a meta para o ano de 2022. Dos demais 20, 7 indicadores não continham metas definidas para 2022 e 13 indicadores não atingiram as metas previstas. (**subitem 3.2.1.1**)

5.2.2. Dentre as 11 metas de responsabilidade da SMT elencadas do Programa de Metas 2021-2024, apenas uma, "48 - Implantar 50 quilômetros de faixas exclusivas de ônibus", apresentou desenvolvimento satisfatório, considerando que já se passaram dois dos quatro anos do período. Todas as demais metas apresentaram desempenho aquém do esperado. (**subitem 3.2.2.5**)

5.2.3. Dados da CET sinalizam que, apesar do gradual retorno à normalidade das atividades da população em 2022, os indicadores de lentidão no trânsito ainda estavam abaixo do período pré-pandemia. (**subitem 3.3.1.4**)

5.2.4. O quadro de funcionários próprios da CET sofreu nova redução em 2022, de modo que se reitera necessidade de a entidade atentar para que não haja prejuízo na qualidade do controle do trânsito da cidade. **(subitem 3.3.1.4)**

5.2.5. Dados de mortes no trânsito compilados pela CET até 2021 indicam aumento na mortalidade de motoristas, motociclistas e ciclistas. **(subitem 3.3.1.4)**

5.2.6. Os indicadores da SPTrans relativos à frequência do usuário, índice PVD (Passageiros Veículo Dia) e IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) demonstram crescimento consistente da demanda por transporte público, embora ainda em níveis inferiores ao período pré-pandemia. **(subitem 3.3.2.4)**

5.2.7. A apuração do IQT – Índice de Qualidade do Transporte em 2022 obteve resultados melhores em comparação com o ciclo anterior de avaliação. A maioria dos resultados foi classificada como "bom". **(subitem 3.3.2.4)**

5.2.8. O programa de implantação de ônibus elétricos ainda não apresentou resultados significativos, alcançando atualmente 1,6% da frota, estando distante da meta de 20% da frota de ônibus em circulação (meta 50 do Programa de Metas 2021-2024). **(subitem 3.3.2.4)**

5.3. Pesquisa “Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana” de 2022

5.3.1. De acordo com a pesquisa “Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana” de 2022, houve aumento no tempo médio declarado de deslocamentos na cidade para realizar a atividade principal. **(subitem 3.3.4)**

5.3.2. Por outro lado, houve melhora na percepção do usuário de transporte público quanto ao tempo de espera no ponto e quanto à lotação dos veículos. **(subitem 3.3.4)**

5.3.3. Já para usuários de bicicletas, a sensação de insegurança, quanto às ocorrências de "roubos e/ou furtos", piorou significativamente, tendo em 2022 o dobro de citações do segundo pior item, que é "desrespeito de motoristas/motociclistas". **(subitem 3.3.4)**

6. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

6.1. Propostas de recomendação

6.1.1. Recomendar à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) que promova a análise dos indicadores da Função Transporte vinculados à Agenda Municipal 2030, a serem incluídos pela Prefeitura no Relatório de Gestão referente ao exercício 2023 e subsequentes, a fim de constatar os resultados no ano, comparando-os com a série histórica disponível. **(item 4)**

7. RESPONSÁVEIS PELA SECRETARIA COMPETENTE

Nome	Cargo
Celso Gonçalves Barbosa	Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito - atual (a partir de 15.05.23)
Ricardo Teixeira	Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito – à época - 2022 (09.08.21 até 14.05.23)

Em 14.07.2023

MARCIO YOSHIO KAWABATA
Auditor de Controle Externo

PEDRO HENRIQUE ANDRADE SILVA
Auditor de Controle Externo

De acordo.
Em 19.07.2023.

RAFAEL ROCHA LINS
Supervisor de Controle Externo

CARLOS RICHELLE SOARES DA SILVA
Coordenador de Controle Externo VI