



RELATÓRIO DE AUDITORIA PROGRAMADA

1. ORDEM DE SERVIÇO

Nº 2017.09991.1

2. IDENTIFICAÇÃO

2.1. Objeto

DESEMPENHO OPERACIONAL.

2.2. Objetivo

Analisar os principais indicadores físicos, financeiros e orçamentários e o desempenho operacional da entidade (Contas 2017).

2.3. Unidade Fiscalizada

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

2.4. Período da Realização

05.10.17 a 24.11.17.

2.5. Período de Abrangência

Janeiro a novembro de 2017.

2.6. Equipe Técnica

Adriano Pinheiro Bezerra de Menezes TC nº 20.290

Flávio de Nóbrega TC nº 945

2.7. Procedimentos

- Análise dos seguintes aspectos operacionais: cumprimento de partidas/viagens; intervalos entre partidas; ocupação das linhas; idade e manutenção dos veículos; velocidade dos ônibus nos corredores exclusivos; Índice de Qualidade do

Transporte (IQT); reclamações de usuários do Sistema de Transporte; quadro de fiscalização; e cadastro e credenciamento de operadores.

- 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).
- Análise de aspectos orçamentários e financeiros.

2.8. Abreviaturas/Siglas

Abreviatura/Sigla	Significado
AVL	(<i>Automatic Vehicle Location</i>) Localizador Automático de Veículo
B/C	Bairro/Centro
BI	Boletim de Irregularidade
C/B	Centro/Bairro
CCO	Centro de Controle Operacional
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
COMIM	Comissão de Infrações e Multas
COP	Centro de Operações
CPF	Cadastro da Pessoa Física
DG	Diretoria de Gestão de Receita e Remuneração
DO	Diretoria de Operações
DOC	Diário Oficial da Cidade
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FMDT	Fundo Municipal de Desenvolvimento de Tráfego
GPRS	Serviços Gerais de Pacote por Rádio
GPS	Sistema de Posicionamento Global
h	Hora
ICV	Índice de Cumprimento de Viagens
IPP	Índice de Pontualidade de Partidas
IQT	Índice de Qualidade do Transporte
Km	Quilômetro
LF	Lei Federal
LM	Lei Municipal
OSO	Ordem de Serviço Operacional
PlanMob/SP	Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo
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 SPTrans, empresa contratada pela SMT/PMSP, atua no planejamento, gerenciamento e fiscalização do Sistema de Transporte (artigo 29, L.M. nº 13.241/01).

O Sistema está dividido em dois Subsistemas, Estrutural e Local, sendo o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão, a prestação e a exploração do Sistema, no todo ou em parte, atualmente segregados em 8 áreas de operação.

Os contratos de concessão do Subsistema Estrutural encontram-se prorrogados, com exceção da área 4 na qual a SMT/PMSP mantém contratos de emergência. No Subsistema Local estão sendo executados contratos emergenciais celebrados com a citada Secretaria. O Subsistema Estrutural visa atender às demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade, com 9 contratos em vigor (7 com outorga de concessão e 2 emergenciais na área 4). O Subsistema Local visa atender demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural, com 12 contratos emergenciais em vigor.

Em 14.10.15 foram publicados os editais de licitação, na modalidade concorrência, para delegação, por concessão, da prestação e exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros. Os procedimentos foram suspensos por determinação deste Tribunal (DOC de 13.11.15) e, mesmo depois de revertida a suspensão, não foram retomados até a presente data. Informamos que nos dias 01, 26, 27 e 28 de junho de 2017 foram realizadas Audiências Públicas acerca das diretrizes gerais para a licitação do transporte público.

Os principais dados do Sistema de Transporte - Subsistemas Estrutural e Local constam no “Relatório Operacional Transportes em Número - Setembro/2017”, com destaque para: frota cadastrada de 14.406 veículos; 1.342 linhas de ônibus; 19,6 mil pontos de parada; 29 terminais de transferência; 12 corredores de ônibus;

aproximadamente 2,9 bilhões de passageiros por ano; 9,9 milhões de passageiros transportados (média dia útil); e quilometragem programada (média dia útil): 2,9 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.



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 2017.

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/17

Mês	Viagens (média de dia útil)			% Médio Descumprido
	Programadas	Monitoradas*	Descumpridas	
Janeiro	192.789	176.294	16.495	8,56%
Fevereiro	200.647	182.889	17.758	8,85%
Março	200.973	184.068	16.905	8,41%
Abril	200.927	184.702	16.225	8,08%
Mai	200.696	186.240	14.456	7,20%
Junho	200.271	185.232	15.039	7,51%
Julho	192.833	181.770	11.063	5,74%
Agosto	199.184	186.270	12.914	6,48%
Setembro	199.007	185.868	13.139	6,60%

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 13.139 viagens diariamente. Dessa forma, admitindo-se uma quantidade de 249 dias úteis no ano, tem-se o montante de 3.271.611 viagens descumpridas anualmente, 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 2017, em comparação com a quilometragem programada, conforme consta na OSO:

Quadro 2 – Quilometragem Média (dias úteis) – Janeiro a Setembro/17

Mês	Quilometragem (média dia útil)			% Quilometragem não Operada
	Programada (km)	Monitorada* (km)	Diferença (km)	
Janeiro	2.794.243	2.506.772	287.471	10,29%
Fevereiro	2.912.635	2.614.936	297.699	10,22%
Março	2.914.557	2.623.857	290.700	9,97%
Abril	2.909.274	2.630.685	278.589	9,58%
Maio	2.907.465	2.654.017	253.448	8,72%
Junho	2.899.434	2.633.102	266.332	9,19%
Julho	2.781.986	2.574.347	207.639	7,46%
Agosto	2.882.200	2.657.946	224.254	7,78%
Setembro	2.876.763	2.638.209	238.554	8,29%

Fonte: Relatório Operacional Transporte em Números – SPTTrans. *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 260.000 km por mês para todo o Sistema. Observamos que a diferença 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.



Sobre o tema, conforme já esclarecido nas execuções aos Contratos do SMTTC 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.

No item 3.3 discorreremos sobre as diferenças apresentadas na quilometragem e no ICV sob o enfoque da responsabilidade da empresa (descumprimento de partidas) e responsabilidade do Poder Público (má especificação e planejamento do serviço).

Saber que os descumprimentos de viagens caracterizam prática reiterada pelas empresas e que, por consequência, também levam às diferenças na quilometragem mensal de referência, faz a Planilha de Custos perder sua referibilidade, tendo em vista que os parâmetros ali contidos devem tentar aproximar, na medida do possível, os valores referenciais com a realidade operacional das empresas.

Dessa forma, sabendo que é dever da SPTrans acompanhar a execução e buscar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, 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 (indicador de cumprimento de viagem), 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. No quadro 3 consta a distribuição de notas e a avaliação do resultado para os intervalos de cumprimento de viagens.

Quadro 3 – Escala de Avaliação dos Resultados (ICV)

Cumprimentos MENORES que 60,00% Nota atribuída será 0 (zero) Avaliação do resultado = “ péssimo ”
Cumprimentos entre 60,00% e 69,99% Nota atribuída será entre 1,002 e 2,095 (escala de 0 a 10) Avaliação do resultado = “ ruim ”
Cumprimentos entre 70,00% e 74,99% Nota atribuída será entre 2,096 e 2,915 (escala de 0 a 10) Avaliação do resultado = “ regular negativo ”
Cumprimentos entre 75,00% e 79,99% Nota atribuída será entre 2,917 e 3,971 (escala de 0 a 10) Avaliação do resultado = “ regular neutro ”
Cumprimentos entre 80,00% e 84,99% Nota atribuída será entre 3,973 e 5,309 (escala de 0 a 10) Avaliação do resultado = “ regular positivo ”
Cumprimentos entre 85,00% e 94,99% Nota atribuída será entre 5,312 e 9,046 (escala de 0 a 10) Avaliação do resultado = “ bom ”
Cumprimentos entre 95,00% e 96,99% Nota atribuída será entre 9,050 e 9,995 (escala de 0 a 10) Avaliação do resultado = “ muito bom ”
Cumprimentos entre 97,00% e 103,00% Nota atribuída será a nota máxima 10,000 (escala de 0 a 10) Avaliação do resultado = “ ótimo ”
Cumprimentos entre 103,01% e 110,00% Nota atribuída será entre 9,995 e 7,158 (escala de 10 a 0) Avaliação do resultado = “ bom (a) ” onde (a) = Alto, elevado ou adicional.
Cumprimentos entre 110,01% e 115,00% Nota atribuída será entre 7,135 e 5,525 (escala de 10 a 0) Avaliação do resultado = “ regular positivo (a) ”
Cumprimentos entre 115,01% e 120,00% Nota atribuída será entre 5,522 e 4,215 (escala de 10 a 0) Avaliação do resultado = “ regular neutro (a) ”



Cumprimentos entre **120,01%** e **125,00%**
Nota atribuída será entre **4,212** e **3,163** (escala de 10 a 0)
Avaliação do resultado = “**regular negativo (a)**”

Cumprimentos entre **125,01%** e **140,00%**
Nota atribuída será entre **3,162** e **1,186** (escala de 10 a 0)
Avaliação do resultado = “**ruim (a)**”

Cumprimentos MAIORES DO QUE **140,00%**
Nota atribuída será entre **0** (ZERO) (escala de 10 a 0)
Avaliação do resultado = “**péssimo (a)**”

Fonte: Guia Rápido – Análise de Performance Operacional das Linhas – SPTtrans.

Podemos observar que 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:

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

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).

3.2.2.1. Índice de Cumprimento de Viagens das Linhas

O quadro 4 ordena as empresas do Sistema com relação ao ICV do mês de setembro de 2017 para dias úteis:

Quadro 4 – Ranking ICV de Setembro/2017 – Dias Úteis

Empresa	Classificação	Área	ICV
VIAÇÃO GATUSA TRANSPORTES URBANOS LTDA.	1º	7	103,22
AMBIENTAL TRANSPORTES URBANOS S.A.	2º	4	98,32
TRANSKUBA TRANSPORTES GERAIS LTDA.	3º	7	94,97
VIP TRANSPORTES URBANO LTDA.	4º	7	92,55
ALLIBUS TRANSPORTES LTDA.	5º	4	92,45
TRANSWOLFF TRANSPORTES E TURISMO LTDA.	6º	7	92,23
SPENCER TRANSPORTE RODOVIÁRIO LTDA.	7º	2	92,09
EXPRESS TRANSPORTES URBANOS LTDA.	8º	4	91,53
VIAÇÃO SANTA BRÍGIDA LTDA.	9º	1	90,25
VIAÇÃO CAMPO BELO LTDA.	10º	7	90,04
ETU EXPANDIR TRANSPORTES URBANOS LTDA.	11º	3	89,57
MOVEBUSS SOLUÇÕES EM MOBILIDADE URBANA LTDA.	12º	5	88,78
NORTE BUSS TRANSPORTES S.A.	13º	2	88,60
TRANSPPASS TRANSPORTE DE PASSAGEIROS LTDA.	14º	8	88,51
VIAÇÃO GATO PRETO LTDA.	15º	8	88,06
VIAÇÃO GATO PRETO LTDA.	16º	1	88,02
TRANSUNIÃO TRANSPORTES S.A.	17º	3	87,92
NORTE BUSS TRANSPORTES S.A.	18º	1	86,55
TRANSWOLFF TRANSPORTES E TURISMO LTDA.	19º	6	86,51
VIA SUL TRANSPORTES URBANOS LTDA.	20º	5	85,98
MOBIBRASIL TRANSPORTE URBANO LTDA.	21º	6	84,87
AUTO VIAÇÃO TRANSCAP LTDA.	22º	8	84,17
SPENCER TRANSPORTE RODOVIÁRIO LTDA.	23º	1	82,93
PÊSSEGO TRANSPORTES LTDA.	24º	4	82,52
SAMBAIBA TRANSPORTES URBANOS LTDA.	25º	2	82,24
ALFA RODOBUS S/A TRANSPORTES, ADM. E PARTICIPAÇÕES	26º	8	81,84
VIP TRANSPORTES URBANOS LTDA.	27º	3	81,23
VIAÇÃO CIDADE DUTRA LTDA.	28º	6	81,15
A2 TRANSPORTES LTDA.	29º	6	80,45
TUPI TRANSPORTES URBANOS PIRATININGA LTDA.	30º	6	78,41
IMPERIAL TRANSPORTES LTDA.	31º	5	76,28
QUALIBUS QUALIDADE EM TRANSPORTES S.A.	32º	3	70,99

Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – SPTTrans.

Observamos que 22 (68,7%) das 32 empresas apresentaram ICV abaixo de 90% para dias úteis no mês de setembro, sem, contudo, obterem avaliação “ruim” ou “péssima”. 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 2017:

Quadro 5 – Ranking ICV de Setembro/2017 – Sábados

Empresa	Classificação	Área	ICV
AMBIENTAL TRANSPORTES URBANOS S.A.	1º	4	102,18
ALLIBUS TRANSPORTES LTDA.	2º	4	97,44
VIAÇÃO GATUSA TRANSPORTES URBANOS LTDA.	3º	7	97,05
VIAÇÃO GATO PRETO LTDA.	4º	1	96,81
TRANSKUBA TRANSPORTES GERAIS LTDA.	5º	7	96,75
TRANSUNIÃO TRANSPORTES S.A.	6º	3	96,31
TRANSWOLFF TRANSPORTES E TURISMO LTDA.	7º	6	96,29
SPENCER TRANSPORTE RODOVIÁRIO LTDA.	8º	2	95,76
MOVEBUSS SOLUÇÕES EM MOBILIDADE URBANA LTDA.	9º	5	94,85
TRANSWOLFF TRANSPORTES E TURISMO LTDA.	10º	7	94,45
NORTE BUSS TRANSPORTES S.A.	11º	2	94,25
TRANSPPASS TRANSPORTE DE PASSAGEIROS LTDA.	12º	8	92,61
VIAÇÃO GATO PRETO LTDA.	13º	8	92,51
EXPRESS TRANSPORTES URBANOS LTDA.	14º	4	92,38
NORTE BUSS TRANSPORTES S.A.	15º	1	91,97
VIAÇÃO CAMPO BELO LTDA.	16º	7	91,65
VIP TRANSPORTES URBANO LTDA.	17º	7	91,47
MOBIBRASIL TRANSPORTE URBANO LTDA.	18º	6	91,31
PÊSSEGO TRANSPORTES LTDA.	19º	4	91,11
VIAÇÃO SANTA BRIGIDA LTDA.	20º	1	89,76
ALFA RODOBUS S/A TRANSPORTES, ADM. E PARTICIPAÇÕES	21º	8	89,19
AUTO VIAÇÃO TRANSCAP LTDA.	22º	8	88,86
IMPERIAL TRANSPORTES LTDA	23º	5	88,64
ETU EXPANDIR TRANSPORTES URBANOS LTDA.	24º	3	88,31
A2 TRANSPORTES LTDA.	25º	6	86,10
VIAÇÃO CIDADE DUTRA LTDA.	26º	6	85,21
SPENCER TRANSPORTE RODOVIÁRIO LTDA.	27º	1	84,54
SAMBAIBA TRANSPORTES URBANOS LTDA.	28º	2	83,17
VIP TRANSPORTES URBANOS LTDA.	29º	3	82,30
VIA SUL TRANSPORTES URBANOS LTDA.	30º	5	81,21
QUALIBUS QUALIDADE EM TRANSPORTES S.A.	31º	3	79,64
TUPI TRANSPORTES URBANOS PIRATININGA LTDA.	32º	6	76,24

Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – SPTrans.

Ao analisarmos as viagens realizadas aos sábados no mês de setembro de 2017, observamos que o número de empresas com ICV abaixo de 90% se reduz para 13.

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), objeto de análise no subitem 3.4.2.

Selecionamos 2 linhas de cada empresa com ranking inferior no Relatório Performance para fins de avaliação dos motivos que levaram ao baixo ou exagerado percentual de cumprimento de viagens observado no mês de setembro/2017, 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	938P-21	31,88
			9008-21	34,38
		Spencer	8015-10	70,51
			1017-10	71,11
	Estrutural	Viação Santa Brígida	8050-21	67,19
			8594-21	70,31
		Viação Gato Preto	917M-31	47,40
			9162-10	74,48
Área 2	Local	Norte Buss	1701-21	59,69
			178Y-21	68,75
		Spencer	2013-10	67,20
			2014-10	74,28
	Estrutural	Sambaiba	1764-41	18,75
			1788-51	34,38
Área 3	Local	Qualibus	2726-10	47,02
			2203-10	52,88
		Transunião	2702-21	28,13
			3002-10	55,01
	Estrutural	Expandir	2713-10	77,34
			930P-10	78,31
		VIP	2582-21	46,09
			2666-10	60,47



Área	Subsistema	Empresa	Linha	ICV
Área 4	Local	Allibus	2720-31	21,88
			2712-10	70,50
		Pêssego	3420-10	60,49
			3761-10	62,33
	Emergencial	Express	407J-10	80,87
			4006-21	82,81
		Ambiental	2290-21	141,00
			4113-10	82,95
Área 5	Local	Imperial	2130-31	56,64
			476G-10	64,92
		Movebuss	4734-21	58,20
			573T-21	68,75
	Estrutural	Via Sul	5145-41	43,75
			4114-31	60,42
Área 6	Local	A2 Transportes	5018-31	46,88
			5013-31	49,55
		Transwolff	6071-22	6,25
			6L02-10	54,17
	Estrutural	Cidade Dutra	695Y-21	12,50
			6091-21	57,81
		Mobibrasil	6000-24	43,75
			6000-23	46,88
		Tupi	875A-10	64,32
			5791-10	64,74
Área 7	Local	Transwolff	6041-21	141,00
			6008-21	60,00
	Estrutural	Campo Belo	6455-10	75,38
			609F-10	76,93
		Gatusa	675N-10	151,59
			7550-10	120,17
		Transkuba	-	-
			-	-
		VIP	7004-10	71,25
			5391-10	74,14

Área	Subsistema	Empresa	Linha	ICV
Área 8	Local	Alfa Rodobus	736G-10	68,16
			7040-21	71,88
		Transcap	8073-10	62,72
			6412-21	63,54
	Estrutural	Gato Preto	874C-10	75,39
			875P-10	75,51
		Transppass	8700-23	20,00
			857R-41	58,75

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 Gato Preto, ambas apresentaram linhas problemáticas. Tal fato caracteriza a ocorrência de uma compensação, sendo que em algumas linhas constatam-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 2017.



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 setembro/2017 e a respectiva quantidade de VFL realizadas no período, apresentados no quadro 7:

Quadro 7 – VFL - Janeiro a Setembro/2017 – 10 Piores Linhas Setembro/2017

Linha	Área	Empresa	Nº VFL jan a set/2017
179A-10	2	SAMBAIBA TRANSPORTES URBANOS LTDA.	2
9166-10	2	SAMBAIBA TRANSPORTES URBANOS LTDA.	2
3002-10	3	TRANSUNIÃO TRANSPORTES S.A.	6
517J-10	6	A2 TRANSPORTES LTDA.	14
2024-10	2	SAMBAIBA TRANSPORTES URBANOS LTDA.	3
2734-10	3	QUALIBUS QUALIDADE EM TRANSPORTES S.A.	24
2726-10	3	QUALIBUS QUALIDADE EM TRANSPORTES S.A.	14
9701-10	2	SAMBAIBA TRANSPORTES URBANOS LTDA.	7
2203-10	3	QUALIBUS QUALIDADE EM TRANSPORTES S.A.	17
6L02-10	6	TRANSWOLFF TRANSPORTES E TURISMO LTDA.	16

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

O primeiro ponto a ser observado do quadro retro é que as 10 linhas com pior ranking no mês de setembro pertencem a apenas 5 empresas, sendo que 4 delas pertencem à Sambaíba Transportes Urbanos Ltda. O segundo ponto se refere à 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. Assim, as linhas recorrentemente problemáticas e que concentram um grande número de partidas

diárias também deixam de ter a devida fiscalização, conforme podemos observar no quadro 8, em que foi selecionada uma amostra de 6 linhas com ICV abaixo de 90% e mais de 100 viagens diárias.

Quadro 8 – VFL Setembro/2017 – Grandes Linhas

Linha	Área	Empresa	Partidas Programadas – Dia Útil ¹	ICV Set/2017	Nº VFL Set/2017
3002-10	3	TRANSUNIÃO TRANSPORTES S.A.	270	55,01%	0
517J-10	6	A2 TRANSPORTES LTDA	220	55,04%	2
2734-10	3	QUALIBUS QUALIDADE EM TRANSPORTES S.A.	305	56,83%	2
2726-10	3	QUALIBUS QUALIDADE EM TRANSPORTES S.A.	232	47,02%	1
9701-10	2	SAMBAIBA TRANSPORTES URBANOS LTDA.	142	48,89%	0
2203-10	3	QUALIBUS QUALIDADE EM TRANSPORTES S.A.	118	52,88	2

Fonte: Relatório VFL janeiro a setembro/2017 – Diretoria de Operações/SPTTrans.

Observamos que as linhas expostas no quadro 8 concentram grande número de partidas programadas diárias e baixos valores de ICV. Contudo, apesar do alerta trazido pelo indicador, a SPTTrans negligencia tais informações ao deixar de realizar a devida fiscalização por meio da aplicação do VFL nas linhas recorrentemente problemáticas.

3.2.4. Aplicação de Multas do RESAM

Os contratos de concessão do subsistema estrutural e os contratos emergenciais da área 4 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:
[...]

¹ Partidas programadas para o dia 20.09.17.



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:

$$PENfh = MIG * \left(\frac{DPfh}{PPfh} \right)$$

Em que,

PENfh: penalidade por faixa horária;

MIG: valor de referência da multa de infração grave;

DPfh: descumprimento de partidas por faixa horária;

PPfh: partidas programadas por faixa horária.

Depreendemos, 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 do VFL, o qual, após assinado pelo supervisor, deverá ser entregue ao Núcleo da Diretoria de Operações da SPTrans.

De posse das vias do 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 9 mostra a quantidade de penalidades G-48 aplicadas no período de janeiro a setembro de 2017:

Quadro 9 – Quantidade de Autuações pela Penalidade G-48 (Janeiro a Setembro/17)

Área	Quantidade de autuações
1	311
2	646
3	969
4	490
5	610
6	1.059
7	668
8	302
Total	5.055

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

No período de janeiro a setembro de 2017 foram descumpridas aproximadamente 2.823.435 partidas e aplicadas 5.055 multas pelo código G-48 do RESAM.



Em termos relativos, significa dizer que, em média, apenas 0,2% das viagens descumpridas são punidas com aplicação de multa G-48.

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.

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 do 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. Assim, durante dias úteis, ainda se aplica apenas a penalidade G-48. Com relação à sistemática de aplicação da penalidade G-64, obtivemos informações da Diretoria de Gestão de Receita e Remuneração (DG) acerca da 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 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.

O quadro 10 mostra os valores pagos por autuação, tendo como referência uma amostra do relatório de autuações enviado às empresas:

Quadro 10 – Valores Multas por Viagem G-64

Linha	Sentido	Faixa Horária	Viagens Descumpridas	Valor Multa R\$	Multa/Viagem Descumprida R\$
8545-10	TP-TS	16h	3	53,27	17,76
1016-10	TP-TS	5h	2	11,03	5,52
1709-10	TP-TS	9h	2	25,99	13,00
1720-10	TP-TS	22h	3	52,33	17,44
2011-10	TS-TP	9h	2	31,37	15,69
2020-10	TS-TP	8h	2	53,24	26,62

Fonte: Relatório dos Descumprimentos de Viagens – SIM.

Assim, verifica-se que 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 11 apresenta a quantidade de penalidades G-64 aplicadas por área no período de janeiro a setembro de 2017:

Quadro 11 – Penalidades G-64 e G-48 (Janeiro a Setembro/17)

Área	Quantidade de G-64	Quantidade G-48
1	770	311
2	843	646
3	945	969
4	827	490
5	724	610
6	1.000	1.059
7	916	668
8	563	302
Total	6.588	5.055

Fonte: Diretoria de Operações – DO/SPTTrans.

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 30% superior ao número de autuações G-48 no período de janeiro a setembro de 2017.

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

Quadro 12 – Autuações e Recursos à COMIM

Grupo de Multa	Nº de Autuações	Recursos Procedentes ou Parcialmente Procedentes	% de Recursos Procedentes ou Parcialmente Procedentes
G-48	5.055	364	7,2%
G-64	6.588	5.540	84,1%

Fonte: COMIM/SPTTrans.

Observamos no quadro 12 que aproximadamente 84,1% dos recursos interpostos contra a aplicação da penalidade G-64 são considerados procedentes ou parcialmente procedentes. Os números apresentados se referem apenas aos recursos procedentes com os principais códigos (8 e 156) e parcialmente procedente com o código 279.



Constatamos que os operadores estão apresentando defesa consubstanciada, entre outros, em divergências entre os dados do Sistema SIM e as viagens realizadas apresentadas no Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE).

Como exemplos, citamos os julgamentos de 1ª Instância da Comissão de Infrações e Multas (COMIM), nos Autos nºs 103246/17 – Campo Belo, 103277/17 – Sambaíba, 103325/17 – Transwolff, 103229/17 – Transwolff, e 103221/17 – Via Sul, nos quais a COMIM julgou os recursos parcialmente procedentes com a codificação 279: “Acolhemos parcialmente o pedido da requerente, vez que os documentos apresentados comprovam o número de VIAGENS realizadas e validadas pela comissão”.

Assim, em diversos recursos são apresentados dados do 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 SPTrans deve avaliar os motivos que tem gerado o alto índice (84,1%) de recursos procedentes e/ou parcialmente procedentes contra a aplicação da penalidade código G-64 do RESAM, quando contrapostos, e tomar as medidas que se fizerem necessárias.

3.3. Ocupação das Linhas

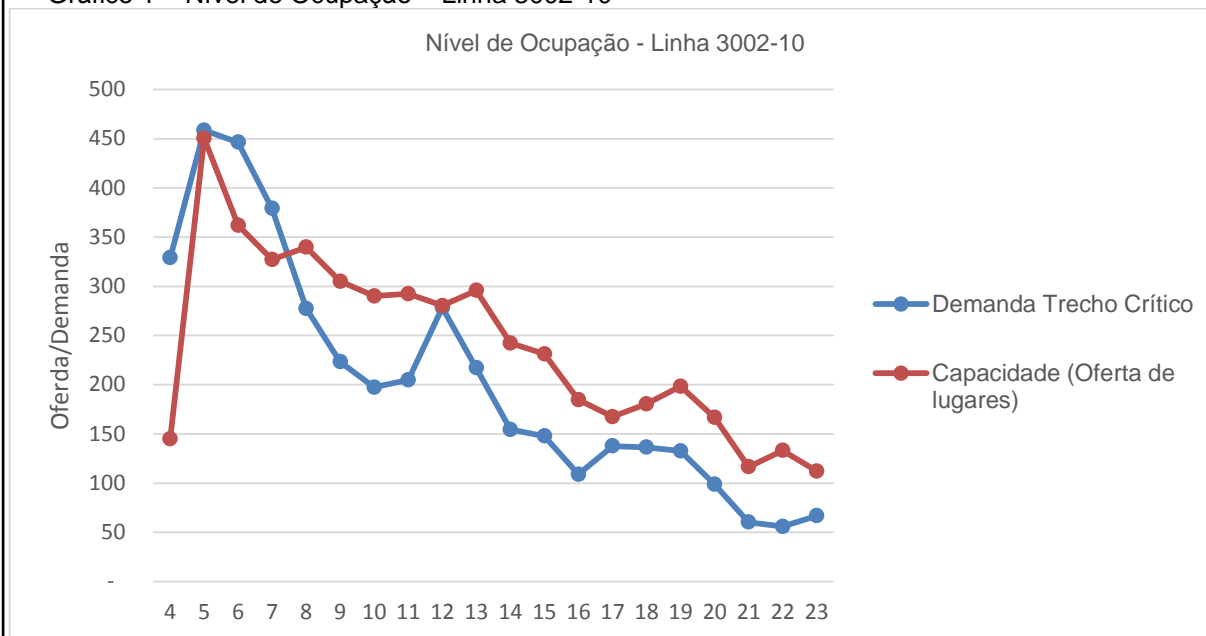
Conforme demonstrado anteriormente, as empresas descumprem parcela significativa das viagens previstas na OSO, sendo evidente a infringência cometida. No entanto, parte dos reiterados descumprimentos também são causados por má especificação do serviço pela Diretoria de Planejamento.

Isso ocorre nos casos em que a quantidade de partidas programadas é superior à quantidade efetivamente necessária para transportar a demanda de cada faixa horária.

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 5 piores e 5 melhores valores de ICV para o mês de setembro de 2017.

O gráfico 1 mostra a relação entre a demanda no trecho crítico² e a capacidade (oferta de lugares) nas faixas horárias para a linha 3002-10:

Gráfico 1 – Nível de Ocupação – Linha 3002-10



Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – 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.

Para a faixa horária das 4h às 7h (pico da manhã) no sentido TP-TS, observamos, a partir do gráfico, que a capacidade ofertada estava abaixo da demanda do período.

Para esta faixa horária, a demanda do trecho crítico foi, em média, aproximadamente 25% superior à quantidade de lugares ofertados.

Por outro lado, na faixa horária das 23h observamos que a capacidade ofertada pela empresa na linha é praticamente duas vezes maior que a demanda no trecho de maior carregamento, sendo que o ICV para a faixa horária atinge o valor de 54,7%.

Diante do caso exposto, chegamos à conclusão de que o ICV por si só não é parâmetro que estabelece de forma precisa o nível de conforto dos usuários nas viagens. Isso ocorre porque, conforme observado, pode haver erro na correta especificação do nível de serviço.

² 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.



Assim, mesmo que os valores do ICV estejam dentro de padrões razoáveis, pode haver superlotação de passageiros nas viagens em virtude da definição incorreta do número de viagens programadas na OSO.

Ao contrário, pode haver casos em que o ICV é baixo, mas o nível de ocupação da linha também é baixo, caracterizando a necessidade de adequação do número de partidas programadas, conforme podemos observar em praticamente todas as linhas com baixo valor de ICV, conforme **Anexo 1** (fls. 70/82).

O quadro 13 mostra a relação do nível de ocupação da linha com o ICV para cada faixa horária:

Quadro 13 – Relação Nível de Ocupação das Linhas x ICV

Linha 3002-10							
Faixa Horária	Tipo de Pico	Fator de Renovação	Máximo de Passageiros no Período	Demanda Trecho Crítico	Capacidade (Oferta de lugares)	Nível de Ocupação da Linha	ICV%
4	PP	1,11	365	329	145	226,8%	100,0
5	PM	1,32	605	459	450	101,8%	117,2
6	PM	1,32	589	446	362	123,3%	98,4
7	PM	1,32	500	379	327	115,9%	84,4
8	PM	1,32	366	277	340	81,7%	89,1
9	EP	1,47	328	223	305	73,2%	91,1
10	EP	1,47	290	197	290	68,0%	90,2
11	EP	1,47	301	205	292	70,1%	93,8
12	EP	1,47	409	278	280	99,3%	83,0
13	EP	1,47	319	217	296	73,4%	87,5
14	EP	1,47	227	154	242	63,8%	73,2
15	EP	1,47	217	148	231	63,9%	68,8
16	PT	1,60	174	109	185	59,0%	44,5
17	PT	1,60	220	138	167	82,2%	51,8
18	PT	1,60	218	136	180	75,6%	55,4
19	PT	1,60	212	133	198	66,9%	60,7
20	PN	2,01	198	99	167	59,2%	60,4
21	PN	2,01	121	60	117	51,7%	52,5
22	PN	2,01	112	56	133	41,9%	51,3
23	PN	2,01	134	67	112	59,5%	54,7

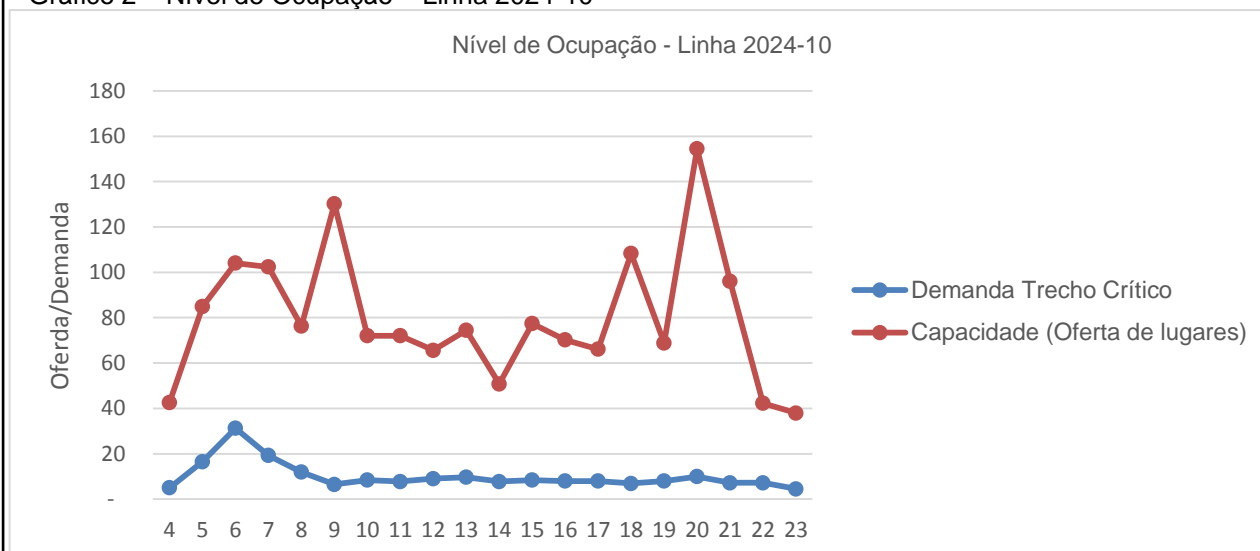
Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – SPTrans.

Na faixa horária em que tanto a célula do nível de ocupação da linha quanto a célula de valor do ICV estão preenchidas na cor vermelha, observamos que a empresa deixou de cumprir a totalidade de viagens programadas na OSO, porém ofertou lugares suficientes para atender a demanda.

Assim, fica evidente que há falha na especificação do serviço por superestimação do número de viagens programadas ou por má definição da tecnologia veicular correta para as características da linha.

Já o gráfico 2 apresenta o nível de ocupação da linha 2024-10, também entre as piores do Sistema no mês de setembro/2017:

Gráfico 2 – Nível de Ocupação – Linha 2024-10



Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – SPTTrans.

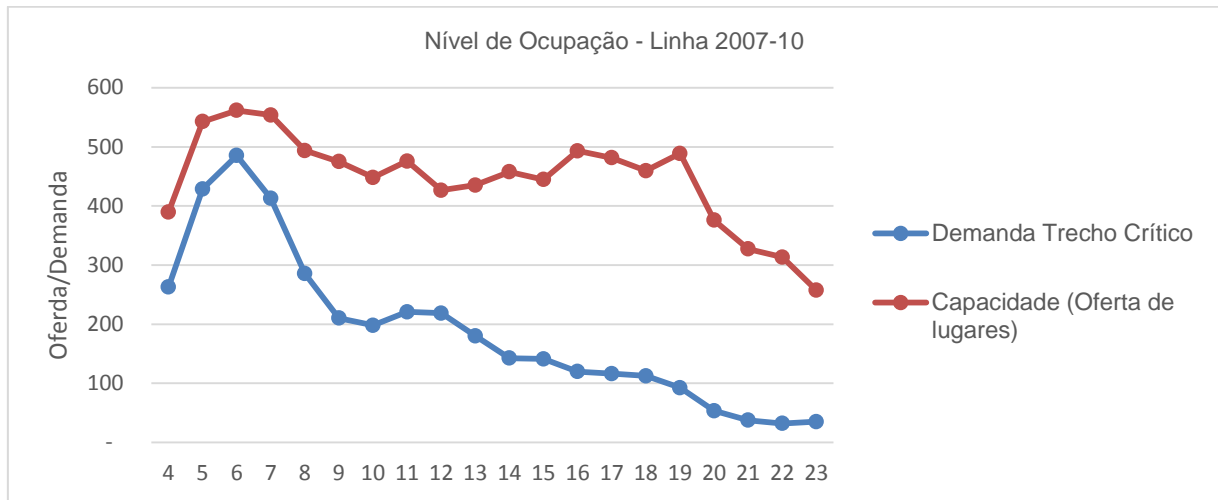
Os dados apresentados para esta linha mostram que em todas as faixas horárias do dia a oferta de lugares é muito superior à demanda.

Porém, a linha apresentou ICV médio de 46% para o mês de setembro de 2017, demonstrando claramente que há má especificação do serviço, com quantidade de partidas programadas acima da realmente necessária para efetivo funcionamento da linha.

Por seu turno, também foram observados problemas relativos à especificação dos serviços para linhas bem ranqueadas no Relatório Performance Operacional das Linhas, conforme podemos depreender do gráfico 3 e do quadro 14.



Gráfico 3 – Nível de Ocupação – Linha 2007-10



Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – SPTrans.

Quadro 14 – Relação Nível de Ocupação das Linhas x ICV

Linha 2007-10							
Faixa Horária	Tipo de Pico	Fator de Renovação	Máximo de Passageiros no Período	Demanda Trecho Crítico	Capacidade (Oferta de lugares)	Nível de Ocupação da Linha	ICV%
4	PP	1,08	283	263	390	67,5%	100,0
5	PM	1,22	521	429	543	79,0%	116,3
6	PM	1,22	590	485	562	86,4%	119,4
7	PM	1,22	502	413	554	74,6%	113,1
8	PM	1,22	347	285	494	57,8%	115,3
9	EP	1,40	295	210	475	44,2%	113,2
10	EP	1,40	278	198	448	44,2%	106,9
11	EP	1,40	310	221	476	46,4%	107,6
12	EP	1,40	307	219	427	51,3%	100,0
13	EP	1,40	253	180	435	41,4%	103,5
14	EP	1,40	200	142	458	31,1%	104,2
15	EP	1,40	198	141	445	31,7%	106,3
16	PT	1,75	210	120	493	24,3%	111,1
17	PT	1,75	204	116	481	24,2%	98,1
18	PT	1,75	197	112	460	24,4%	94,4
19	PT	1,75	162	92	489	18,9%	99,4
20	PN	2,06	110	53	376	14,2%	82,6
21	PN	2,06	77	37	327	11,4%	79,7
22	PN	2,06	66	32	313	10,2%	87,5
23	PN	2,06	72	35	257	13,6%	118,8

Fonte: Relatório Performance Operacional das Linhas – SPTrans.

Trata-se de uma linha que apresenta ICV médio acima de 100% no mês de setembro. No entanto, observamos que as faixas horárias entre as 20h e 22h estão com oferta superior à demanda e ICV abaixo de 90%.

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 capacidade ofertada acima da demanda, mesmo havendo realização de viagens abaixo da quantidade programada, conforme consta no **Anexo 1**, fls. 70/82.

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, em determinadas faixas horárias para um dado número de partidas/viagens, estar acima da oferta efetivamente necessária;
- 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

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.

Como consequência dos descumprimentos de partidas/viagens, os usuários ficam sujeitos a intervalos prolongados entre partidas. Com base nas informações do SIM - Relatório de Partidas Realizadas, selecionamos 15 (quinze) dias de agosto de 2017 para verificação de ocorrências de intervalos prolongados entre partidas em 40 linhas de ônibus (dias 03, 04, 05, 06, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 25, 26, 27 e 28).

No **Anexo 2**, fls. 83/91, constam exemplos de intervalos entre partidas acima de 30 minutos, efetivamente ocorridos em relação às 40 linhas de ônibus selecionadas, totalizando 338 casos. A média de intervalo desses 338 casos é 48 minutos entre uma partida e a seguinte, com diversas ocorrências de intervalos superiores a uma hora.

Deve ser ressaltada a pequena amostragem dessa verificação, 40 linhas no total de 1.340 linhas (3,0% do total), em 15 dias do mês de agosto de 2017, e o fato de que efetuamos levantamento apenas de intervalos acima de 30 minutos, ou seja, os 338 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).

O intervalo excessivo da linha está entre as principais reclamações dos usuários do Sistema de Transporte, caracterizando grave deficiência na prestação dos serviços.

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

De acordo com a Superintendência de Operações/Diretoria de Operações da SPTrans, a multa do RESAM, código G-49 (descumprimento de intervalo de partida), não é efetuada tendo por base o Sistema Integrado de Monitoramento (SIM), sendo efetivada através do formulário Boletim de Irregularidades (BI), mediante constatação da ocorrência pelo agente fiscalizador, fl. 07.

Considerando-se que há 1.342 linhas de ônibus, frota patrimonial de 14.406 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.

Para ilustrar essa conclusão, em relação aos 338 casos exemplificados no subitem anterior, foi aplicada somente 1 (uma) multa do RESAM - Código G-49 (na linha 514T/10, operada pela Movebuss no dia 03.08.17, fls. 26/27).

Isso se explica, basicamente, pelo fato da pequena abrangência das Verificações de Frequência das Linhas (VFLs), que são pesquisas realizadas pelos agentes de fiscalização da SPTrans, que podem gerar análises quanto a descumprimentos de intervalos de partidas e conseqüentemente aplicação de multa do RESAM – Código G-49. Considerando todos os dias de agosto de 2017, em relação às 40 linhas examinadas pela Auditoria, foram realizadas apenas 46 pesquisas (VFLs), o que impossibilita a efetiva investigação acerca dos descumprimentos.

A média de intervalo dos 338 casos é de 48 minutos, com diversas ocorrências de mais de uma hora de intervalo (ver **Anexo 2**, fls. 83/91), de forma que se houvesse rotina de análise dos intervalos ocorridos em relação aos intervalos programados, com base no Sistema Integrado de Monitoramento (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.

O mais importante é que o Poder Público jamais deveria admitir que o usuário do Sistema de Transporte tenha que esperar 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 efetivamente inibam essa reiterada prática por parte dos operadores.

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

Podemos citar, como exemplo, a Linha 5144-10 (TP-TS) Terminal Sapopemba/Teotônio - Terminal Princesa Isabel, operada pela Via Sul (Subsistema Estrutural), que consta no **Anexo 2** com 21 apontamentos de intervalos prolongados relativos aos dias 16, 17, 18 e 19 de agosto de 2017, sendo 05 casos com 60 ou mais minutos de intervalo (fl. 91v).



Com base nos relatórios do SIM, nessas datas foram descumpridas as seguintes partidas (TP-TS), fls. 28/31:

- Dia 16.08.17 (4ª feira) – 71 partidas previstas, 55 monitoradas, ou seja, 16 a menos;
- Dia 17.08.17 (5ª feira) – 71 partidas previstas, 62 monitoradas, ou seja, 09 a menos;
- Dia 18.08.17 (6ª feira) – 71 partidas previstas, 55 monitoradas, ou seja, 16 a menos;
- Dia 19.08.17 (sábado) – 61 partidas previstas, 43 monitoradas, ou seja, 18 a menos.

As 71 partidas programadas (4ª, 5ª e 6ª feiras) correspondem a 21 faixas horárias, sendo que há faixas horárias com 3 partidas programadas (média de 20 minutos de intervalo entre uma e a seguinte), e 4 partidas (média de 15 minutos de intervalo entre uma e a seguinte). Portanto, fica evidenciada a necessidade de avaliação, por parte do Poder Público, dos intervalos prolongados em relação aos intervalos programados, em cada faixa horária, com utilização do SIM, para efeito de aplicação de multas e demais providências que se fizerem necessárias.

Ressaltamos, também, conforme apontado no TC 72.005.826/16-60 (que tratou do acompanhamento da execução do contrato de concessão dos serviços de transporte coletivo de passageiros na área 6), que também ocorrem situações em que o operador atende a quantidade de viagens programadas numa determinada faixa horária, mas descumpra a regularidade dos intervalos programados dentro dessa faixa horária, acarretando prejuízo na prestação do serviço à população.

Considerando o mês de agosto de 2017, para as 40 linhas examinadas, a SPTrans informou que foram aplicadas apenas 15 multas do RESAM – Código G-49, fl. 19.

Para o Sistema em geral, Subsistemas Estrutural e Local, foram aplicadas 2.206 multas de janeiro a agosto de 2017, fls. 17/18.

Portanto, não há procedimento que efetivamente fiscalize a ocorrência de intervalos prolongados entre partidas no Sistema Municipal de Transporte Coletivo.

Diante disso, restam pendentes as seguintes propostas de determinação relacionadas aos intervalos entre partidas:

- 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.

3.4.3. Índice de Pontualidade das Partidas (IPP)

O Índice de Pontualidade das Partidas (IPP) é o cálculo mensal do quociente entre o horário programado na Ordem de Serviço Operacional (OSO) e o horário da partida do veículo.

No mês de agosto de 2017, no Subsistema Estrutural, o IPP foi de 47,85, enquanto no Subsistema Local foi de 57,40, destacando-se as seguintes operadoras com os piores indicadores:

- Consórcio Plus (empresas VIP e Expandir) - área 3 do Subsistema Estrutural: índice de 41,26;
- Consórcio Unisul (empresas Cidade Dutra, Mobibrasil e Tupi) - área 6 do Subsistema Estrutural: índice de 41,69; e
- Sambaíba - área 2 do Subsistema Estrutural: índice de 41,86.

O IPP faz parte dos 10 (dez) indicadores que compõem o Índice de Qualidade do Transporte (IQT), demonstrando, no geral, baixos índices de pontualidade das partidas



que, juntamente com as ocorrências de intervalos prolongados entre partidas, comprometem a confiabilidade do Sistema de Transporte.

Portanto, permanece pendente a seguinte determinação proposta no Relatório Anual de Fiscalização de 2016 (TC 72.001.361/17-77, pendente de julgamento):

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.

3.5. Frota

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

Efetuamos vistorias visando verificar as condições gerais dos veículos e seus equipamentos, e se estes proporcionam serviços adequados à plena satisfação dos usuários, com segurança e garantindo a integridade física deles. As vistorias evidenciaram, principalmente, problemas relacionados com desgaste dos pneus, bancos soltos/quebrados e sujeira no interior dos veículos. Também foram constatados alguns problemas relacionados com AVL (Automatic Vehicle Location) inoperante e elevadores acessíveis quebrados.

Deve ser ressaltado que em relação a vistorias realizadas em anos anteriores constatamos maior incidência de pneus desgastados de veículos em operação, fato preocupante por se tratar de aspecto relacionado à segurança e garantia da integridade física dos usuários do Sistema.

Dessa forma, estamos recomendando que a SPTrans exija dos operadores a regular manutenção dos pneus de veículos que prestam serviços no Sistema Municipal de Transporte Coletivo e aplique as penalidades cabíveis.

Conforme comentado no subitem 3.5.5, no 1º semestre de 2017 houve piora nos resultados das inspeções mecânicas realizadas nos veículos do Sistema de Transporte, o que corrobora a constatação de maior incidência de problemas quando das vistorias realizadas.

A seguir, constam os resultados das vistorias realizadas em alguns terminais de ônibus (fotos no **Anexo 3**, fls. 92/332):

3.5.1.1. Terminal Cidade Tiradentes - Vistoria em 17.10.17 (período da manhã)

Selecionamos 13 veículos, sendo 05 da empresa Express (prefixos: 4 8818; 4 8155; 4 8737; 4 8795; e 4 8699), 04 da VIP (prefixos: 3 3027; 3 3436; 3 3302; e 3 3019), e 04 da Pêssego (prefixos: 4 7591; 4 7278; 4 7322; e 4 7134), e encontramos problemas em 09 veículos (69,2% do total):

- Express – 4 8818 – pneu com desgaste de um lado (eixo do meio, lado direito – figuras 01 e 02); e sujeira nos bancos, pisos e laterais internas (exemplos, figuras 03 e 04).
- Express – 4 8155 – pneu com desgaste de um lado (eixo traseiro, lado esquerdo – figuras 05 e 06).
- Express – 4 8737 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figuras 07 e 08); pneu com fissuras (eixo traseiro, lado direito – figuras 09 e 10); sujeira nos bancos, pisos, laterais internas, vidros e fundos (exemplos, figuras 11 a 14); e 04 bancos soltos/quebrados (exemplos, figuras 13 e 14).
- Express – 4 8699 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figuras 15 e 16); e sujeira nos bancos, pisos e laterais internas (exemplos, figuras 17 a 20).
- VIP – 3 3027 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figuras 21 e 22); e sujeira nos bancos, pisos, laterais internas, vidros, balaústres e fundos (exemplos, figuras 23 a 28).
- VIP – 3 3436 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 29); sujeira nos vidros, balaústres e fundos (exemplos, figuras 30 a 32); e banco solto/quebrado (figura 33).
- VIP – 3 3302 – sujeira nos pisos, vidros, balaústres e fundos (exemplos, figuras 34 a 40).
- VIP – 3 3019 – sujeira nos pisos, vidros, balaústres e fundos (exemplos, figuras 41 a 44).
- Pêssego – 4 7591 – AVL (*Automatic Vehicle Location*) configurado incorretamente; e pneu com irregularidades (eixo traseiro, lado esquerdo – figuras 45 e 46).



3.5.1.2. Grajaú - Vistoria em 19.10.17 (período da tarde)

Selecionamos 14 veículos sendo 08 da empresa Transwolff (prefixos: 6 6568; 6 6425; 6 6271; 6 6580; 6 6621; 6 6272; 6 6268; 6 6855; 6 6021; 6 6156; e 6 6400), e 06 da Cidade Dutra (prefixos: 6 1065; 6 1545; 6 1043; 6 1318; 6 1190; e 6 1182), e encontramos problemas em 07 veículos (50,0% do total):

- Transwolff – 6 6400 – elevador de acessibilidade com falhas no funcionamento (parte elétrica).
- Cidade Dutra – 6 1065 – sujeira nos pisos e balaústres (exemplos, figuras 47 a 54).
- Cidade Dutra – 6 1545 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 55); e pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figuras 56 e 57).
- Cidade Dutra – 6 1043 – sujeira nos pisos, vidros, balaústres e fundos (exemplos, figuras 58 a 67).
- Cidade Dutra – 6 1318 – sujeira nos pisos (exemplos, figuras 68 a 71); e AVL (*Automatic Vehicle Location*) sem transmissão.
- Cidade Dutra – 6 1190 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 72); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figuras 73 e 74); pneu com fissuras (eixo traseiro, lado direito – figura 75); e sujeira nos pisos, vidros, balaústres, laterais internas, fundos e sanfona (exemplos, figuras 76/85).
- Cidade Dutra – 6 1182 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 86); e sujeira nos pisos, vidros, balaústres e laterais internas (exemplos, figuras 87 a 95).

3.5.1.3. Varginha - Vistoria em 21.10.2017 (período da manhã)

Selecionamos 11 veículos sendo 05 da empresa Transwolff (prefixos: 6 6568; 6 6027; 6 6425; 6 6271; e 6 6795), e 06 da Cidade Dutra (prefixos: 6 1322; 6 1229; 6 1020; 6 1608; 6 1236; 6 1315), e encontramos problemas em 10 veículos (90,9% do total):

- Transwolff – 6 6568 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 96);

- Transwolff – 6 6027 – motorista não sabia operar o elevador de acessibilidade.
- Transwolff – 6 6425 – banco solto/quebrado – figura 97.
- Transwolff – 6 6271 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 98); e letreiro parcialmente apagado.
- Cidade Dutra – 6 1322 – pneu com bolha (eixo traseiro, lado esquerdo – figuras 99 e 100).
- Cidade Dutra – 6 1229 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 101); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 102); e sujeira nos pisos, bancos, fundos, sanfonas, laterais internas e balaústres (exemplos, figuras 103 a 113).
- Cidade Dutra – 6 1020 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 114); e sujeira nos pisos, bancos, vidros, luminárias, fundos, sanfonas, laterais internas e balaústres (exemplos, figuras 115 a 130).
- Cidade Dutra – 6 1608 – pneu com fissuras (eixo traseiro, lado direito – figura 131); e sujeira nos pisos, bancos, vidros, fundos e balaústres (exemplos, figuras 132 a 139).
- Cidade Dutra – 6 1236 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 140).
- Cidade Dutra – 6 1315 – sujeira nos pisos (exemplos, figuras 141 a 144).

3.5.1.4. Capelinha - Vistoria em 24.10.2017 (período da manhã)

Selecionamos 16 veículos, sendo 05 da empresa Campo Belo (prefixos: 7 2079; 7 2084; 7 2198; 7 2802; e 7 2563), 04 da Transkuba (prefixos: 7 7123; 7 7182; 7 7126; e 7 7202), 03 da VIP (prefixos: 7 4610; 7 4628; e 7 4623), 02 da Transcap (prefixos: 8 5214 e 8 5428), e 02 da Transwolff (prefixos: 7 8023 e 7 8598), e encontramos problemas em 12 veículos (75,0% do total):

- Campo Belo – 7 2084 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 145); e pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 146).
- Campo Belo – 7 2198 – pneu com buraco (4º eixo, lado direito – figura 147).



- Campo Belo – 7 2563 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figuras 148 e 149).
- Transkuba – 7 7123 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 150); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 151); e sujeira nos pisos, sanfonas, bancos e laterais internas (exemplos, figuras 152 a 155).
- Transkuba – 7 7182 – pneu com desgaste de um lado (2º eixo, lado esquerdo – figura 156).
- Transkuba – 7 7126 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figuras 157 e 158); e pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 159).
- VIP – 7 4610 – pneu com cortes (2º eixo, lado esquerdo – figuras 160 e 161); 01 banco solto/quebrado (figura 162); e sujeira nos vidros, pisos, laterais internas, fundos, bancos, sanfonas e balaústres (exemplos, figuras 163 a 172).
- VIP – 7 4628 – sujeira nos vidros, pisos, laterais internas, fundos, bancos, sanfonas e balaústres (exemplos, figuras 173 a 180).
- VIP – 7 4623 – sujeira nos vidros, pisos, laterais internas, fundos, bancos, sanfonas e balaústres (exemplos, figuras 181 a 185).
- Transcap – 8 5214 – Sujeira nos pisos (exemplos, figuras 186 a 189).
- Transcap – 8 5428 – Bancos rasgados (figuras 190/192); e sujeira nos pisos (exemplos, figura 193).
- Transwolff – 7 8598 – Sujeira nos pisos (exemplos, figuras 194 e 195).

3.5.1.5. Parque Dom Pedro II - Vistoria em 26.10.2017 (período da tarde)

Selecionamos 14 veículos, sendo 04 da empresa Ambiental (prefixos: 4 1590; 4 1564; 4 1573; e 4 1520), 01 da Imperial (prefixo 5 4046), 02 da Expandir (prefixos: 3 9422 e 3 9413), 02 da Transkuba (prefixos: 7 7154 e 7 7169), 03 da Gatusa (prefixos: 7 6315; 7 6109; e 7 6137), e 02 da Gato Preto (prefixos: 8 2414 e 8 2373), e encontramos problemas em 11 veículos (78,6% do total):

- Ambiental – 4 1564 – pneu com desgaste de um lado (3º eixo, lado direito – figura 196); e sujeira nos pisos, bancos e balaústres (exemplos, figuras 197 a 200).

- Ambiental – 4 1573 – pneu com desgaste de um lado (3º eixo, lado esquerdo – figura 201); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 202); e sujeira nos pisos (exemplos, figuras 203 e 204).
- Ambiental – 4 1520 – pneu com desgaste de um lado (3º eixo, lado esquerdo – figura 205); pneu com desgaste de um lado (3º eixo, lado direito – figura 206); e sujeira nos pisos, bancos e balaústres (exemplos, figuras 207 a 210).
- Imperial – 5 4046 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 211); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 212); e sujeira nos pisos, bancos e laterais internas (exemplos, figuras 213 a 215).
- Expandir – 3 9422 – sujeira nos pisos (exemplos, figuras 216 a 218).
- Expandir – 3 9413 – sujeira nos pisos e balaústres (exemplos, figuras 219 a 221).
- Transkuba – 7 7154 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 222); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 223); pneu desgastado (3º eixo, lado esquerdo – figura 224); 01 banco solto/quebrado (figura 225); banco rasgado (figura 226); e sujeira nos pisos, laterais internas, sanfonas e balaústres (exemplos, figuras 227 a 230).
- Transkuba – 7 7169 – pneu desgastado (2º eixo, lado esquerdo – figura 231); e sujeira nos pisos, laterais internas, balaústres, bancos e fundos (exemplos, figuras 232 a 239).
- Gatusa – 7 6315 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 240); e sujeira nos pisos (exemplos, figuras 241 e 242).
- Gatusa – 7 6109 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 243); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 244); e sujeira nos pisos, laterais internas, balaústres, vidros e fundos (exemplos, figuras 245 a 252).
- Gatusa – 7 6137 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 253); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 254); e sujeira nos pisos, laterais internas, balaústres e fundos (exemplos, figuras 255 a 260).



3.5.1.6. Pirituba - Vistoria em 31.10.2017 (período da tarde)

Selecionamos 14 veículos, sendo 06 da empresa Spencer (prefixos: 1 5037; 1 5142; 1 5033; 1 5041; 1 5047; e 1 5019), 04 da NorteBuss (prefixos: 1 6270; 1 6432; 1 6557; e 1 6419), e 04 da Santa Brígida (prefixos: 1 1841; 1 1433; 1 1421; e 1 1312), e encontramos problemas em 09 veículos (64,3% do total):

- Spencer – 1 5037 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 261); elevador acessível quebrado (figura 262); e sujeira nos pisos (exemplos, figuras 263 e 264).
- Spencer – 1 5142 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 265); banco solto/quebrado – (figura 266); banco rasgado (figura 267); e sujeira nos pisos (exemplo, figura 268).
- Spencer – 1 5033 – sujeira nos pisos (exemplo, figura 269).
- Spencer – 1 5041 – pneu com fissuras (2^o eixo, lado esquerdo – figuras 270 e 271).
- Spencer – 1 5047 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 272); banco acessível quebrado (figura 273); e sujeira nos pisos, bancos e balaústres (exemplos, figuras 274 a 277).
- NorteBuss – 1 6270 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 278).
- NorteBuss – 1 6432 – AVL (*Automatic Vehicle Location*) sem transmissão – figura 279.
- NorteBuss – 1 6419 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 280); pneu com buracos (2^o eixo, lado direito – figura 281); e pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 282).
- Santa Brígida – 1 1841 – pneu com desgaste (3^o eixo, lado direito – figura 283).

3.5.1.7. Campo Limpo - Vistoria em 07.11.17 (período da manhã)

Selecionamos 18 veículos, sendo 05 da empresa Transpass (prefixos: 8 1963; 8 1953; 8 1903; 8 1945; e 8 1958), 02 da Gato Preto (prefixos 8 2417 e 8 2483), 03 da Campo Belo (prefixos: 7 2251; 7 2749; e 7 2842), 04 da Transwolff (prefixos: 7 8714; 7

8764; 7 8082; e 7 8378), e 04 da Transcap (prefixos: 8 5028; 8 5436; 8 5158; e 8 5443), e encontramos problemas em 13 veículos (72,2% do total):

- Transpass – 8 1963 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 284).
- Transpass – 8 1953 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 285); pneu com buracos (2º eixo, lado esquerdo – figura 286); banco solto/quebrado (figura 287); e sujeira nos pisos, vidros, balaústres, bancos e laterais internas (exemplos, figuras 288 a 291).
- Transpass – 8 1945 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 292); e sujeira nos pisos, balaústres e laterais internas (exemplos, figuras 293 a 296).
- Transpass – 8 1958 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 297); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 298); e sujeira nos pisos e balaústres (exemplos, figuras 299 a 302).
- Gato Preto – 8 2417 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 303).
- Gato Preto – 8 2483 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 304); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 305); e sujeira nos pisos, vidros, balaústres, bancos e laterais internas (exemplos, figuras 306 a 309).
- Campo Belo – 7 2749 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 310); e pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 311).
- Campo Belo – 7 2842 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 312); e pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 313).
- Transwolff – 7 8714 – 04 bancos soltos/quebrados (figuras 314 a 316); e sujeira nos pisos e balaústres (exemplo, figura 317).



- Transwolff – 7 8764 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 318); banco solto/quebrado (figura 319); e elevador acessível quebrado (figura 320).
- Transwolff – 7 8378 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 321); e pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 322).
- Transcap – 8 5028 – pneu com fissuras (2º eixo, lado direito – figura 323); elevador acessível quebrado (figura 324); e sujeira nos pisos (exemplo, figuras 325 e 326).
- Transcap – 8 5443 – banco solto/quebrado (figura 327); e sujeira nos pisos, bancos, laterais internas e fundos (exemplos, figuras 328 a 335).

3.5.1.8. A. E. Carvalho - Vistoria em 09.11.17 (período da tarde)

Selecionamos 11 veículos, sendo 05 da empresa Qualibus (prefixos: 3 5736; 3 5711; 3 5799; 3 5744; e 3 5813), 01 da Allibus (prefixo 4 5012), e 05 da VIP (prefixos: 3 3304; 3 3351; 3 3347; 3 2751; e 3 3350), e encontramos problemas em 05 veículos (45,5% do total):

- Qualibus – 3 5736 – elevador acessível quebrado (figura 336); e AVL (*Automatic Vehicle Location*) sem transmissão.
- Qualibus – 3 5711 – banco acessível rasgado (figura 337); e sujeira nos pisos e balaústres (exemplos, figuras 338 a 340).
- Qualibus – 3 5799 – 02 bancos soltos/quebrados (figuras 341 e 342); e sujeira nos pisos e balaústres (exemplos, figuras 343 e 344).
- Qualibus – 3 5744 – sujeira nos pisos e balaústres (exemplos, figuras 345 e 346).
- VIP – 3 3350 – sujeira nos pisos (exemplos, figuras 347 e 348).

3.5.1.9. Santo Amaro - Vistoria em 11.11.17 (período da manhã)

Selecionamos 23 veículos, sendo 04 da empresa Gatusa (prefixos: 7 6163; 7 6846; 7 6135; e 7 6146), 04 da VIP (prefixos: 7 3666; 7 3719; 7 3830; e 7 3828), 04 da A2 (prefixos: 6 8024; 6 8262; 6 8131; e 6 8870), 06 da Transwolff (prefixos: 6 6940; 6 6525; 6 6496; 6 6536; 6 6539; e 7 8275), 03 da Campo Belo (prefixos: 7 2531;

7 2423; 7 2541), e 02 da Transkuba (prefixos 7 7925 e 7 7912), e encontramos problemas em 15 veículos (65,2% do total):

- Gatusa – 7 6163 – pneu com buracos (3º eixo, lado direito – figura 349).
- Gatusa – 7 6146 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 350).
- A2 Transportes – 6 8024 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 351).
- A2 Transportes – 6 8870 – Banco solto/quebrado (figura 352).
- Transwolff – 6 6940 – Sujeira no piso (figuras 353 e 354).
- Transwolff – 6 6525 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 355); e sujeira nos pisos, balaústres, fundos e laterais internas (exemplos, figuras 356 e 357).
- Transwolff – 6 6496 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 358).
- Transwolff – 6 6536 – AVL (*Automatic Vehicle Location*) com botão inoperante; banco solto/quebrado (figura 359); e sujeira nos pisos e laterais internas (exemplos, figuras 360 e 361).
- Campo Belo – 7 2423 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 362); pneu com desgaste de um lado (4º eixo, lado direito – figura 363); e pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 364).
- Campo Belo – 7 2541 – sujeira nos pisos (exemplo, figura 365).
- VIP – 7 3666 – pneu com buracos (2º eixo, lado direito – figuras 366 e 367).
- VIP – 7 3719 – sujeira nos balaústres (exemplos, figuras 368 e 369).
- VIP – 7 3830 – pneu com desgaste de um lado (4º eixo, lado esquerdo – figura 370); e sujeira nos balaústres (exemplo, figura 371).



- VIP – 7 3828 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 372); e sujeira nos pisos, balaústres e laterais internas (exemplos, figuras 373 a 376).
- Transkuba – 7 7925 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 377); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 378); e sujeira nos pisos (exemplo, figura 379).

3.5.1.10. Sapopemba - Vistoria em 14.11.17 (período da manhã)

Selecionamos 14 veículos, sendo 06 da empresa Via Sul (prefixos: 5 1844; 5 2285; 5 1823; 5 3704; 5 1857; e 5 3300), 03 da Imperial (prefixos: 5 4027; 5 4060; e 5 4064), 03 da Movebuss (prefixos: 5 5461; 5 5324; e 5 5052), e 02 da Express (prefixos 4 8386 e 4 8429), e encontramos problemas em 10 veículos (71,4% do total):

- Via Sul – 5 1823 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 380); AVL (*Automatic Vehicle Location*) com botão inoperante; banco solto/quebrado (figura 381); e sujeira nos pisos e balaústres (exemplos, figuras 382 a 384).
- Via Sul – 5 3704 – banco solto/quebrado (figura 385); e sujeira nos pisos, balaústres e laterais internas (exemplos, figuras 386 a 388).
- Via Sul – 5 1857 – sujeira nos pisos e portas (exemplos, figuras 389 a 392).
- Via Sul – 5 3300 – sujeira nos pisos, balaústres e sanfonas (exemplos, figuras 393 a 396).
- Imperial – 5 4027 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 397); banco solto/quebrado (figura 398); e sujeira nos pisos (exemplo, figura 399).
- Imperial – 5 4060 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 400); banco solto/quebrado (figura 401); bancos rasgados (figura 402); e sujeira nos pisos, laterais internas e banco acessível (exemplos, figuras 403 e 404).
- Imperial – 5 4064 – sujeira nos pisos e balaústres (exemplos, figuras 405 a 407).
- Movebuss – 5 5461 – AVL (*Automatic Vehicle Location*) com painel desligado (figura 408); e sujeira nos pisos (exemplo, figura 409).

- Movebuss – 5 5324 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado esquerdo – figura 410); pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 411); e sujeira nos pisos e balaústres (exemplos, figuras 412 a 414).
- Express – 4 8429 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 415).

3.5.1.11. Nova Cachoeirinha - Vistoria em 16.11.17 (período da tarde/noite)

Selecionamos 13 veículos, sendo 06 da empresa NorteBuss (prefixos: 1 6228; 1 6346; 1 6486; 1 6430; 1 6357; e 1 6509), 05 da Sambaíba (prefixos: 2 3005; 2 1313; 2 1771; 2 1346; e 2 1405), e 02 da Santa Brígida (prefixos 1 1788 e 1 1037), e encontramos problemas em 07 veículos (53,8% do total):

- NorteBuss – 1 6346 – banco solto/quebrado (figura 416); e sujeira nos pisos (exemplo, figura 417).
- NorteBuss – 1 6486 – banco solto/quebrado (figura 418).
- Sambaíba – 2 3005 – sujeira nos balaústres (exemplos, figuras 419 e 420).
- Sambaíba – 2 1313 – 02 bancos soltos/quebrados (figuras 421 e 422).
- Sambaíba – 2 1771 – 02 bancos soltos/quebrados (figuras 423 e 424); e sujeira nos pisos e laterais internas (exemplos, figuras 425 e 426).
- Sambaíba – 2 1346 – sujeira nos pisos, balaústres e laterais internas (exemplos, figuras 427 a 430).
- Santa Brígida – 1 1037 – pneu com desgaste de um lado (eixo dianteiro, lado direito – figura 431).

3.5.1.12. Determinações de Exercícios Anteriores - Condições dos Veículos

Diante das constatações do subitem 3.5.1, restam pendentes as seguintes propostas de determinação relacionadas às condições dos veículos:

- 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.

3.5.2. Idade Média da Frota - Subsistema Estrutural

As operadoras do Subsistema Estrutural, por força contratual, são obrigadas a obedecer a limites em termos de idade da frota, com idade média máxima de 5 (cinco) anos. Apresentamos, a seguir, a idade média da frota do subsistema estrutural nos últimos 05 anos:

Quadro 15 - Idade Média da Frota - Subsistema Estrutural

Idade Média	Dez/2013	Dez/2014	Dez/2015	Dez/2016	Ago/2017
Área 1	06 anos e 01 mês	05 anos e 05 meses	05 anos e 11 meses	06 anos e 10 meses	07 anos e 03 meses
Área 2	05 anos e 09 meses	04 anos e 04 meses	04 anos e 11 meses	04 anos e 07 meses	04 anos e 11 meses
Área 3	04 anos e 07 meses	04 anos e 10 meses	05 anos e 06 meses	06 anos e 05 meses	06 anos e 05 meses
Área 4	05 anos e 08 meses	04 anos e 10 meses	04 anos e 10 meses	05 anos e 04 meses	05 anos e 11 meses
Área 5	06 anos e 01 mês	05 anos e 08 meses	06 anos e 03 meses	06 anos e 10 meses	07 anos e 02 meses
Área 6	06 anos	05 anos e 01 mês	05 anos e 09 meses	05 anos e 06 meses	05 anos e 10 meses
Área 7	06 anos	05 anos e 07 meses	05 anos e 04 meses	05 anos e 02 meses	05 anos e 09 meses
Área 8	05 anos e 09 meses	05 anos e 08 meses	04 anos e 09 meses	05 anos e 01 mês	05 anos e 03 meses
Concessão	05 anos e 08 meses	05 anos e 02 meses	05 anos e 05 meses	05 anos e 08 meses	06 anos

Fonte: Relatórios Operacionais da SPTrans.

A idade média da frota do subsistema estrutural tem aumentado ano a ano, atingindo, em agosto de 2017, 06 anos. Destacam-se, negativamente, as áreas 1 (Consórcio Bandeirante) e 5 (Via Sul) com idade média acima de 07 anos (agosto/2017).

Tomando por base o mês de agosto de 2017, apenas a Área 2 (Sambaíba) apresentava idade média da frota de acordo com os parâmetros contratuais. Em agosto de 2017, as empresas que apresentaram, individualmente, as piores idades médias foram: Via Sul (área 5); Gatusa (área 7); Santa Brígida (área 1); e Expandir (área 3).

O descumprimento da idade média máxima da frota é um problema reiteradamente apontado pela Auditoria. O envelhecimento da frota do subsistema estrutural tem ocasionado aumento da reprovação quando se trata da inspeção mecânica amostral (ver subitem 3.5.5.1).

3.5.3. Idade Média da Frota - Subsistema Local

As operadoras do Subsistema Local também são obrigadas a obedecer limites em termos de idade dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros, no entanto, tal regra não é igual à do Subsistema Estrutural, como se verá no subitem 3.5.4. Apresentamos, a seguir, a idade média da frota do subsistema local no final dos últimos cinco anos:

Quadro 16 - Idade Média da Frota - Subsistema Local

Idade Média	Dez/2013	Dez/2014	Dez/2015	Dez/2016	Ago/2017
Área 1	04 anos e 05 meses	04 anos e 06 meses	04 anos e 08 meses	05 anos	05 anos e 01 mês
Área 2	04 anos e 07 meses	05 anos	04 anos e 07 meses	04 anos e 07 meses	04 anos e 10 meses
Área 3	03 anos e 09 meses	03 anos e 10 meses	05 anos e 01 mês	05 anos e 03 meses	05 anos e 08 meses
Área 4	03 anos e 06 meses	03 anos e 08 meses	04 anos e 02 meses	04 anos e 06 meses	04 anos e 09 meses
Área 5	03 anos e 03 meses	04 anos	04 anos e 07 meses	05 anos e 02 meses	05 anos e 07 meses
Área 6	03 anos e 11 meses	04 anos	04 anos e 05 meses	05 anos e 01 mês	04 anos e 10 meses
Área 7	03 anos e 10 meses	04 anos e 02 meses	04 anos e 08 meses	05 anos e 04 meses	04 anos e 10 meses
Área 8	03 anos e 09 meses	04 anos e 02 meses	04 anos e 06 meses	05 anos e 01 mês	05 anos e 02 meses
Local	03 anos e 10 meses	04 anos e 02 meses	04 anos e 06 meses	05 anos	05 anos e 01 mês

Fonte: Relatórios Operacionais da SPTrans.



A idade média da frota do Subsistema Local vem aumentando ano a ano, mas não há cláusula contratual que estipule idade média máxima para a frota. Em agosto de 2017, as empresas que apresentaram, individualmente, as piores idades médias foram: Imperial (área 5.0); Transcap (área 8.0); Movebuss (área 5.0); e Transunião (área 3.0).

O envelhecimento da frota do subsistema local tem ocasionado níveis elevados de reprovação quando se trata da inspeção mecânica amostral (ver subitem 3.5.5.1) e de reprovação nas inspeções de fuligem (ver subitem 3.5.5.2).

3.5.4. Cadastro da Frota

Nos contratos de concessão há determinação de que a frota para prestação dos serviços não pode incluir nenhum veículo com idade superior a 10 (dez) anos. Nos contratos emergenciais do subsistema local consta que os veículos utilizados na prestação dos serviços observarão a idade de fabricação do chassi não superior a 10 (dez) anos para os ônibus e midiônibus e não superior a 7 (sete) para os miniônibus.

Com base na idade dos veículos que consta na posição de cadastro da frota em 30.09.17, fornecida pela SPTrans, constatamos que há 1.574 veículos (tecnologias: articulado; padron; biarticulado; básico; miniônibus; e minibus) com idade acima da permitida contratualmente, sendo 1.084 no Subsistema Estrutural e 490 no Subsistema Local, o que representa 10,9% da frota patrimonial (14.406 veículos), fls. 50/64.

Nesse sentido, restam pendentes as seguintes propostas de determinação relacionadas à idade dos veículos:

- RAF 2010 – TC 72.000.990/11-11 (pendente de julgamento):

Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de concessão no tocante à renovação da frota.

- RAF 2012 – TC 72.001.004/13-76 (pendente de julgamento):

Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de permissão no tocante à renovação da frota.

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

Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de concessão no tocante à renovação da frota.

Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de prestação de serviços no Subsistema Local no tocante à renovação da frota.

3.5.5. 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:** trata-se de inspeção mecânica manual programada para verificação do estado de manutenção e conservação da frota, realizada de acordo com cronograma elaborado pela área de inspeção da SPTrans.
- **Inspeção amostral:** trata-se de inspeção mecânica com convocação imediata de um percentual da frota em operação, para sua avaliação, que será intimada pela área de fiscalização de campo da SPTrans.
- **Inspeção de Poluentes (ou Fuligem):** trata-se de Inspeção para verificação dos níveis de emissões de fuligem (opacidade e fumaça preta).

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).

3.5.5.1. Inspeções Mecânicas - Periódica e Amostral

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 quatro últimos ciclos:



Quadro 17 - Índices de aprovação reprovação em inspeções mecânicas (1ª inspeção)

Subsistema Estrutural								
Tipo	2º sem/2015		1º sem/2016		2º sem/2016		1º sem/2017	
	Periódica	Amostral	Periódica	Amostral	Periódica	Amostral	Periódica	Amostral
Aprovados (1ª inspeção)	9.121	3.485	9.015	3.425	9.110	3.406	9.527	4.526
Reprovados (1ª inspeção)	137	317	207	402	72	346	311	820
Total	9.258	3.802	9.222	3.827	9.182	3.752	9.838	5.346
Índice Reprovação*	1,48%	8,34%	2,24%	10,50%	0,78%	9,22%	3,16%	15,34%

Fonte: SPTrans. *Reprovados por total inspecionado.

O percentual de reprovação nas inspeções mecânicas amostrais apresentou no 1º semestre de 2017 o maior nível de reprovação nos ciclos analisados, 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.

Com relação ao Subsistema Local, apresentamos, a seguir, o quadro contendo os níveis de aprovação e reprovação dos últimos quatro ciclos referentes às inspeções mecânicas (periódica/amostral):

Quadro 18 - Índices de aprovação e reprovação em inspeções mecânicas (1ª inspeção)

Subsistema Local								
Tipo	2º sem/2015		1º sem/2016		2º sem/2016		1º sem/2017	
	Periódica	Amostral	Periódica	Amostral	Periódica	Amostral	Periódica	Amostral
Aprovados (1ª inspeção)	6.604	1.852	12.673	1.966	11.754	1.998	10.085	2.634
Reprovados (1ª inspeção)	540	1.164	610	941	362	566	363	972
Total	7.144	3.016	13.283	2.907	12.116	2.564	10.448	3.606
Índice Reprovação*	7,56%	38,59%	4,59%	32,37%	2,99%	22,07%	3,47%	26,96%

Fonte: SPTrans. *Reprovados por total inspecionado.

O Subsistema Local reiteradamente tem apresentado índices elevados de reprovação nas inspeções mecânicas amostrais, que deve exigir um grau de atenção maior nas inspeções realizadas pela SPTrans.

Portanto, restam pendentes as seguintes propostas de determinação:

- 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.

3.5.5.2. Inspeções de Fuligem

Apresentamos, a seguir, os resultados das inspeções de fuligem realizadas no Subsistema Estrutural:

Quadro 19 - Inspeções de fuligem realizadas (1ª inspeção) – Estrutural

Tipo	2º sem/2015	1º sem/2016	2º sem/2016	1º sem/2017
Aprovados (1ª inspeção)	2.305	2.368	2.517	2.527
Reprovados (1ª inspeção)	84	176	88	138
Total	2.389	2.544	2.605	2.665
Índice Reprovação*	3,52%	6,92%	3,38%	5,18%

Fonte: SPTrans. *Reprovados por total inspecionado.

No período analisado, este subsistema obteve seu pior índice no 1º semestre de 2016 (6,92%), estando acima do percentual máximo considerado para aprovação. Cabe destacar que neste tipo de inspeção considera-se reprovada a operadora que obtiver índice de reprovação acima de 6% da amostra inspecionada.

Nos demais semestres (ciclos) analisados, o subsistema estrutural obteve índices que se encontram na faixa de aprovação da vistoria de fuligem.

Com relação ao subsistema local, apresentamos o quadro que segue:

Quadro 20 - Inspeções de fuligem realizadas (1ª inspeção) – Local

Tipo	2º sem/2015	1º sem/2016	2º sem/2016	1º sem/2017
Aprovados (1ª inspeção)	1.520	1.523	1.576	1.665
Reprovados (1ª inspeção)	118	184	126	214
Total	1.638	1.707	1.702	1.879
Índice Reprovação*	7,20%	10,78%	7,40%	11,39%

Fonte: SPTrans. *Reprovados por total inspecionado.

Como evidenciado no quadro retro, o subsistema local foi reprovado nos quatro ciclos analisados, sendo que o percentual de reprovação se apresentou pior no primeiro semestre de 2017 (11,39%).

Portanto, o subsistema local permanece acima do limite tido como aceitável nas inspeções de poluentes, situação que vem se perdurando nos últimos anos, necessitando de medidas corretivas mais severas por parte da SPTrans.



Assim, restam pendentes as seguintes propostas de determinação:

- 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.

3.6. Passageiros Transportados

A seguir, estão demonstradas as quantidades de passageiros transportados no período de 2013 a setembro de 2017.

Quadro 21 - Total de Passageiros Transportados por Tipo de Passageiro

Tipo de Passageiro	2013	2014	2015	2016	Jan a Set/2017
Pagantes	1.693.055.869	1.694.711.508	1.558.419.037	1.461.538.801	1.052.485.624
Integrados sem acréscimo tarifário	964.748.888	932.466.488	846.851.545	758.055.045	562.870.961
Gratuidade: Escolar "Passe Livre"	-	-	166.212.267	311.773.502	244.524.494
Gratuidades: Idosos e Deficientes Físicos	266.407.713	293.100.344	324.225.609	383.976.663	289.552.730
Total	2.924.212.470	2.920.278.340	2.895.708.458	2.915.344.011	2.149.433.809

Fonte: Utilização do Bilhete único, fornecido pela SPTrans.

Em 2017, se mantida a média de janeiro a setembro/2017, poderá ocorrer uma pequena diminuição na quantidade de passageiros transportados no Sistema. Assim, não há evidências de que os usuários dos carros (veículos particulares) estejam migrando para o sistema coletivo por ônibus.

Observa-se que a participação dos passageiros pagantes está diminuindo, em sentido contrário ao aumento de gratuidades, tanto de estudantes como de idosos e deficientes físicos. Em 2013 a participação relativa dos pagantes era de 57,9%, passando a 49,0% em Setembro/2017, contribuindo para o aumento dos deficits do Sistema de Transporte, que de janeiro a setembro de 2017 totalizou R\$ 2,5 bilhões.

A participação relativa dos passageiros transportados em setembro/2017 no total do Sistema é a seguinte: Dinheiro 5,6%; Bilhete Comum 37,3%; Vale Transporte 30,7%; Estudante 1,6%; e Gratuidades 24,8%.

3.7. 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).

Nos subitens a seguir constam os resultados de novas vistorias realizadas em alguns terminais de ônibus, nos meses de outubro e novembro de 2017, demonstrando que persistem as deficiências na prestação de serviços de administração, operação, limpeza e vigilância.

3.7.1. Limpeza

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.

A seguir, constam os resultados das novas vistorias, evidenciando que a limpeza dos terminais piorou em relação às fiscalizações procedidas em exercícios anteriores (fotos no **Anexo 4** - fls. 333/364).

3.7.1.1. Cidade Tiradentes – Vistoria em 17.10.17 (período da manhã)

No período de nossa vistoria havia apenas 03 (três) auxiliares de limpeza da empresa TB Facilities, sem a presença de uma líder/encarregada, quantidade insuficiente para a regular limpeza e higienização das plataformas, pistas, sanitários públicos, sanitários administrativos, refeitórios, áreas administrativas etc.

O terminal não está sendo limpo adequadamente, constatamos diversas deficiências, com destaque para sujeiras no banheiro público masculino, nos pisos das plataformas e nos gradis (exemplos, figuras 432 a 448).

3.7.1.2. Grajaú – Vistoria em 19.10.17 (período da tarde/noite)

O terminal não está sendo limpo adequadamente, constatamos diversas deficiências, com destaque para sujeiras nos banheiros públicos e nos pisos das plataformas (exemplos, figuras 449 a 462).

3.7.1.3. Varginha – Vistoria em 21.10.17 (período da manhã)

No período de nossa vistoria havia apenas 03 (três) auxiliares de limpeza da empresa TB Facilities e uma líder/encarregada, quantidade insuficiente para a regular limpeza e higienização das plataformas, pistas, sanitários públicos, sanitários administrativos, refeitórios, áreas administrativas etc.

O terminal não está sendo limpo adequadamente, constatamos diversas deficiências, com destaque para sujeiras nos banheiros públicos masculinos, nos pisos das plataformas e nas coberturas (exemplos, figuras 463 a 478).

3.7.1.4. Capelinha – Vistoria em 24.10.17 (período da manhã)

No período de nossa vistoria havia apenas 05 (três) auxiliares de limpeza da empresa TB Facilities e uma líder/encarregada, quantidade insuficiente para a regular limpeza e

higienização das plataformas, pistas, sanitários públicos, sanitários administrativos, refeitórios, áreas administrativas etc.

O terminal não está sendo limpo adequadamente, constatamos diversas deficiências, com destaque para sujeiras nos pisos das plataformas e nas coberturas (exemplos, figuras 479 a 486).

3.7.1.5. Parque Dom Pedro II – Vistoria em 26.10.17 (período da tarde/noite)

No período de nossa vistoria havia apenas 07 (três) auxiliares de limpeza da empresa TB Facilities e uma líder/encarregada, quantidade insuficiente para a regular limpeza e higienização das plataformas, pistas, sanitários públicos, sanitários administrativos, refeitórios, áreas administrativas etc.

O terminal não está sendo limpo adequadamente, constatamos diversas deficiências, com destaque para sujeiras nos pisos das plataformas, azulejos e gradis (exemplos, figuras 487 a 494).

3.7.1.6. Expresso Tiradentes – Vistoria em 26.10.17 (período da noite)

As estações que compõem o Expresso Tiradentes não estão sendo limpas adequadamente, constatamos deficiências, com destaque para sujeiras nos vidros, escadas, pisos, coberturas e painel de informações (exemplos, figuras 495 a 509).

3.7.1.7. Pirituba – Vistoria em 31.10.17 (período da tarde/noite)

No período de nossa vistoria havia apenas 04 (quatro) auxiliares de limpeza da empresa TB Facilities e uma líder/encarregada, quantidade insuficiente para a regular limpeza e higienização das plataformas, pistas, sanitários públicos, sanitários administrativos, refeitórios, áreas administrativas etc.

O terminal não está sendo limpo adequadamente, constatamos diversas deficiências, com destaque para sujeiras nos pisos das plataformas e nos banheiros (exemplos, figuras 510 a 513).

3.7.1.8. Campo Limpo – Vistoria em 07.11.17 (período da manhã)

No período de nossa vistoria havia apenas 04 (quatro) auxiliares de limpeza da empresa TB Facilities e uma líder/encarregada, quantidade insuficiente para a regular limpeza e higienização das plataformas, pistas, sanitários públicos, sanitários administrativos, refeitórios, áreas administrativas etc.



O terminal não está sendo limpo adequadamente, constatamos diversas deficiências, com destaque para sujeiras nos pisos das plataformas e nos gradis (exemplos, figuras 514 a 521).

3.7.1.9. Santo Amaro – Vistoria em 11.11.17 (período da manhã)

No período de nossa vistoria havia apenas 06 (seis) auxiliares de limpeza da empresa TB Facilities e 02 (duas) líder/encarregada, quantidade insuficiente para a regular limpeza e higienização das plataformas, pistas, sanitários públicos, sanitários administrativos, refeitórios, áreas administrativas etc.

A situação de limpeza e higienização deste terminal requer medidas urgentes, pois constatamos sujeira nos pisos, azulejos, banheiros, escadas, corrimões, gradis, vidros, painéis de informação e áreas administrativas (exemplos, figuras 522 a 537).

3.7.1.10. Princesa Isabel – Vistoria em 19.10.17 (período da tarde)

O terminal não está sendo limpo adequadamente, constatamos deficiências com destaque para sujeiras nos pisos das plataformas e gradis (exemplos, figuras 538 a 541).

3.7.1.11. Nova Cachoeirinha – Vistoria em 16.11.17 (período da tarde/noite)

No período de nossa vistoria havia apenas 04 (quatro) auxiliares de limpeza da empresa TB Facilities e uma líder/encarregada, quantidade insuficiente para a regular limpeza e higienização das plataformas, pistas, sanitários públicos, sanitários administrativos, refeitórios, áreas administrativas etc.

O terminal não está sendo limpo adequadamente, constatamos deficiências com destaque para sujeiras nos pisos das plataformas, nos gradis, corrimãos e banheiros (exemplos, figuras 542 a 549).

3.7.2. Vigilância e Segurança

Os funcionários efetivamente alocados pelas empresas terceirizadas, basicamente, têm cargo de porteiro ou controlador de acesso. As atividades de vigilância e segurança devem ser exercidas por profissionais capacitados, ou seja, com formação e cargo de vigilante. Sem esses profissionais, determinadas atividades nos terminais ficam prejudicadas como, por exemplo, em relação aos seguintes itens que constam do formulário de avaliação da SPTrans quanto aos serviços de vigilância e segurança:

- 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.

Além disso, em nossas vistorias constatamos que alguns terminais de ônibus contavam com profissionais das empresas terceirizadas em quantidade insuficiente para atender às suas necessidades (exemplos):

- Dia 17.10.17 – Terminal Cidade Tiradentes: Empresa PK9 – 05 (cinco) Controladores de Acesso;
- Dia 31.10.17 – Terminal Pirituba: Empresa PK9 – 02 (dois) Porteiros e 02 (dois) Controladores de Acesso.

3.7.3. Operação

No **Anexo 5**, fls. 365/375, constam os registros fotográficos relativos às nossas constatações da operação nos terminais de ônibus.

3.7.3.1. Grajaú – Vistoria em 19.10.17 (período da tarde/noite)

O Terminal Grajaú tem intenso fluxo de veículos e passageiros nos horários de pico, sendo que, em algumas linhas, formam-se filas de difícil controle, com certa aglomeração e desconforto aos usuários do Sistema de Transporte (figuras 550 a 555).

Pelo que pudemos 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 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 10 (dez) funcionários dessa empresa, sendo: 01 encarregada de terminal; 02 Controladores de Apoio Operacional; 05 Agentes de Terminal Júnior; e 02 Aprendizes.

Essa quantidade não é suficiente para as diversas atividades a serem desenvolvidas. Constatamos, como principais consequências, deficiências quanto à organização de filas e orientação ao embarque e desembarque.

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.

3.7.3.2. Capelinha – Vistoria em 24.10.17 (período da manhã)

Durante nossas vistorias nesse terminal, na faixa horária das 06h00 às 06h59, constatamos a falta de acompanhamento por parte da empresa Socicam quanto à organização de filas e orientação em relação a 04 linhas com alta demanda:

- Linha 6451/10 – Terminal Bandeira (figura 556).

Conforme consulta ao Sistema SIM, na faixa horária das 05h00 às 05h59 foram realizadas 5 (cinco) partidas a menos. Das 06h00 às 06h59 não houve descumprimento de partidas.

No total do dia 24.10.17, nessa linha, estavam previstas 174 partidas (TP-TS), mas foram monitoradas 112, ou seja, 62 a menos.

- Linha 695T/10 – Metrô Vila Mariana (figuras 557 e 558).

Conforme consulta ao Sistema SIM, na faixa horária das 05h00 às 05h59 foi realizada 1 (uma) partida a menos. Das 06h00 às 06h59 foi realizada 1 (uma) a mais.

No total do dia 24.10.17, nessa linha, estavam previstas 187 partidas (TP-TS), mas foram monitoradas 149, ou seja, 38 a menos.

- Linha 695V/10 – Metrô Ana Rosa (figura 559).

Conforme consulta ao Sistema SIM, na faixa horária das 05h00 às 05h59 e das 06h00 às 06h59 não houve descumprimento de partidas.

No total do dia 24.10.17, nessa linha, estavam previstas 73 partidas (TP-TS), mas foram monitoradas 47, ou seja, 26 a menos.

- Linha 6455/10 – Largo São Francisco (figura 560).

Conforme consulta ao Sistema SIM, na faixa horária das 05h00 às 05h59 foram realizadas 2 (duas) partidas a menos. Das 06h00 às 06h59 foram realizadas 4 (quatro) partidas a menos.

No total do dia 24.10.17, nessa linha, estavam previstas 109 partidas (TP-TS), mas foram monitoradas 71, ou seja, 38 a menos.

3.7.3.3. Parque Dom Pedro II – Vistoria em 26.10.17 (período da tarde/noite)

Durante nossas vistorias nesse terminal ocorreram reclamações dos usuários da Linha 2363/10 – Jardim Danfer, operada pela empresa VIP, por demora nas partidas e conseqüentemente ocasionando extensa fila (15h13) – figura 561.

Em consulta ao Sistema Integrado de Monitoramento (SIM), constata-se problemas quanto às partidas dessa linha. No dia 26.10.17, no momento das reclamações, ocorreu um intervalo de 70 minutos entre partidas (partida às 14h18 e a posterior somente às 15h28).

A VIP deixou de cumprir (no trecho TP-TS) 23 partidas em 23.10.17, 23 partidas em 24.10.17, 38 partidas em 25.10.17 e 14 partidas em 26.10.17.

3.7.3.4. Campo Limpo – Vistoria em 07.11.17 (período da manhã)

Durante nossas vistorias nesse terminal, na faixa horária das 06h00 às 06h59, constatamos a falta de acompanhamento por parte da empresa Socicam quanto à organização de filas e orientação em relação a 04 linhas com alta demanda:



- Linha 857P/10 – Metrô Paraíso.
- Linha 857R/10 – Aclimação (figura 562).
- Linha 8700/10 – Praça Ramos de Azevedo (figura 563). Conforme consulta ao Sistema SIM, na faixa horária das 06h00 às 06h59 estavam programadas 14 partidas e foram monitoradas 9, ou seja, 5 a menos.
- Linha 809P/10 – Pinheiros.

No dia de nossa vistoria (período da manhã), havia apenas 09 (nove) funcionários da Socicam, sendo: 01 encarregado de terminal; 02 Controladores de Apoio Operacional; e 06 Agentes de Terminal Júnior, quantidade insuficiente para as diversas atividades a serem desenvolvidas no terminal (administrativas e operacionais).

3.7.3.5. Nova Cachoeirinha – Vistoria em 16.11.17 (período da tarde/noite)

No dia de nossa vistoria havia apenas 06 (seis) funcionários dessa empresa, sendo: 01 encarregado de terminal; 02 Controladores de Apoio Operacional; e 03 Agentes de Terminal Júnior.

Essa quantidade não é suficiente para as diversas atividades a serem desenvolvidas. Constatamos, como principais consequências, deficiências quanto à organização de filas e orientação ao embarque e desembarque.

3.8. Índice de Qualidade do Transporte (IQT)

Esse 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. Esse índice 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.

3.8.1. Subsistema Estrutural

No 10º ciclo (2º semestre/15), 11º ciclo (1º semestre/16), 12º ciclo (2º semestre/16) e 13º ciclo (1º semestre/17), 67,6% das avaliações médias tiveram conceito “regular” e 32,4% “bom”, nenhuma avaliação média teve conceito “ótimo” ou “ruim”, fl. 32.

Destacam-se as seguintes empresas com as piores avaliações:

- Tupi (área 6) médias: 63,72 (10º ciclo); 62,71 (11º ciclo); 63,08 (12º ciclo); e 66,70 (13º ciclo);
- Cidade Dutra (área 6) médias: 65,44 (10º ciclo); 70,72 (11º ciclo); 65,30 (12º ciclo); e 67,95 (13º ciclo);
- Via Sul (área 5) médias: 65,27 (10º ciclo); 67,81 (11º ciclo); 67,23 (12º ciclo); e 68,69 (13º ciclo);

3.8.2. Subsistema Local

No 10º ciclo (2º semestre/15), 11º ciclo (1º semestre/16), 12º ciclo (2º semestre/16) e 13º ciclo (1º semestre/17), 58,3% das avaliações médias tiveram conceito “regular”, 40,0% “bom” e 1,7% “ruim”, nenhuma avaliação média teve conceito “ótimo”, fl. 33.

Destaca-se a empresa Qualibus (área 3) com a pior avaliação, médias consideradas “regulares”: 65,07 (10º ciclo); 61,50 (11º ciclo); e 60,71 (12º ciclo).

No 13º ciclo a Qualibus apresentou piora, com avaliação média 58,61, classificada como “ruim”.

3.8.3. Propostas de Determinações de Exercícios Anteriores

Diante do exposto, restam pendentes 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.

3.9. Aspectos Orçamentários e Financeiros

A seguir, apresentamos quadro resumo com a proposta orçamentária da SPTrans para o ano de 2017, os valores aprovados pela Lei Orçamentária Anual (L.M. nº 16.608/16), o orçamento ajustado e respectivos valores realizados até o mês de setembro de 2017:

Quadro 22 – Orçamento SPTrans – Necessidade de Recursos da PMSP (Em milhões)

Dotações	Proposta SPTrans 2017 (a)	Lei Orçamentária 2017 (b)	Orçamento Ajustado até Set/17 (c)	Orçamento Realizado até Set/17 (d)	% (c)/(a)
Aposentadoria Complementar	35	35	36	24	102,9
Aumento de capital	74	3	3	2	4,1
Operação e manutenção do Sistema de Transporte Coletivo	567	316	336	224	59,3
Compensações Tarifárias	2.977	1.794	2.324	2.205	78,1
ATENDE	81	80	80	55	98,8
Investimentos – SMT – Modernização do Sistema	37	10	9	-	24,3
Investimentos – FMDT – Implantação e requalificação de corredores	780	100	24	6	3,1
Investimentos – FMDT – Implantação e requalificação de terminais de ônibus urbanos	250	38	7	-	2,8
Investimentos - FUNDURB	-	-	-	-	-
Outros	-	3	2	-	-
Recursos Orçamentários da PMSP	4.801	2.379	2.821	2.516	58,8

Fonte: Gerência de Orçamento da SPTrans.

O orçamento ajustado em setembro de 2017 (R\$ 2.821 milhões) representa apenas 58,8% dos recursos planejados pela SPTrans para a consecução de seus objetivos (4.801 milhões).

Nota-se que até setembro de 2017, do total do orçamento realizado, 87,6% referem-se às compensações tarifárias.

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.

3.9.1. Investimentos em Infraestrutura de Transporte

Os principais itens de corte orçamentário referem-se aos investimentos, pois não estão sendo destinados recursos para infraestrutura de corredores e terminais de ônibus, de forma que as metas não estão sendo cumpridas no nível planejado, particularmente quanto ao Plano de Mobilidade de São Paulo (ver item 3.10).

Do total de R\$ 1.067 milhões previstos para investimentos (SMT e FMDT), somente R\$ 40 milhões (3,7%) constam do orçamento ajustado em setembro de 2017, e o montante efetivamente realizado é de apenas R\$ 6 milhões. Entre os investimentos previstos na proposta orçamentária da SPTrans, destacamos: modernização do sistema de trólebus; corredor de ônibus Canal Cocaia; corredor de ônibus Celso Garcia; corredor de ônibus 23 de Maio; terminal de ônibus São Mateus; terminal de ônibus Anhanguera; terminal de ônibus Aricanduva; terminal de ônibus Jardim Aeroporto; e terminal de ônibus Santana.

3.9.2. Compensações Tarifárias

Outro ponto que deve ser ressaltado é que o orçamento ajustado até setembro de 2017 prevê R\$ 2.324 milhões a título de compensações tarifárias, o que representa 78,1% do total estimado pela SPTrans para o ano de 2017 (R\$ 2.977 milhões). De janeiro a setembro de 2017 o déficit do Sistema de Transporte Coletivo foi de R\$ 2,5 bilhões.

Não obstante os crescentes recursos alocados pela PMSP para fechar as contas do Sistema de Transporte, em 30.09.17 os pagamentos de remunerações aos operadores estavam atrasados em R\$ 15 milhões.

Além disso, foi realizada reunião visando protocolo de entendimentos e condições para a resolução de pendências financeiras relativas à operação do Sistema de Transporte, em 11.05.17, que contou com a presença do Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes, do Presidente da SPTrans, de operadores dos Subsistemas Estrutural e Local, e de representante do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), que tratou de pendências no total de R\$ 302 milhões relativo à operação do período de 16.04.17 a 03.05.17.

Na Ata de Reunião, fls. 38/49, consta que, consoante informado pela Secretaria Municipal da Fazenda, não existem recursos orçamentários disponíveis para o



presente exercício que possam ser comprometidos à liquidação das pendências de R\$ 302 milhões, e que o pagamento será realizado em 10 parcelas fixas a partir de fevereiro de 2018.

Conforme se verifica à fl. 48, na cópia da Ata de Reunião não consta evidência de assinatura do representante do Sindicato das Empresas de Transporte (SPUrbanuss).

Dessa forma, a Administração Municipal pretende comprometer recursos orçamentários do orçamento de 2018 para liquidar débitos relativos ao exercício de 2017. Não há evidências de que recursos orçamentários serão aprovados em montante suficiente para liquidar os compromissos de 2017 e os que serão regularmente constituídos em 2018, o que poderá comprometer ainda mais a execução orçamentária e financeira da PMSP em relação ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo.

Ressalta-se, no entanto, que foram assinados termos aditivos aos contratos do Sistema de Municipal de Transporte Coletivo Público, sobretudo com relação à aplicação da sistemática de remuneração dos operadores com vigência a partir de maio de 2017, de forma que restam esclarecimentos da Administração Pública quanto à situação das dívidas descrita na citada ata de reunião e os parâmetros adotados na celebração dos aditivos contratuais.

Essa situação poderá gerar demandas judiciais contra a Administração Pública.

Nesse sentido, resta pendente a regularização da seguinte proposta de determinação no 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.

3.10. Reclamações de Usuários do Sistema de Transporte Coletivo

De janeiro a setembro de 2017 ocorreram 28.455 reclamações de usuários, uma diminuição de 23,2% em relação ao mesmo período de 2016 (37.047 reclamações).

Os principais tipos de reclamações no Sistema (Subsistemas Estrutural e Local), no período de janeiro a setembro de 2017, foram:

Quadro 25 - Reclamações divididas por tipo

Tipo	Janeiro a setembro de 2017	
	Total	Proporção (%)
Intervalo excessivo da linha	7.380	25,9
Motorista não atender sinal embarque/desembarque	6.405	22,5
Tratar o público em geral com falta de respeito	3.083	10,8
Descumprimento de partida no ponto inicial/final	2.352	8,3
Velocidade incompatível/manobras bruscas	2.224	7,8
Outras	7.011	24,7
Total	28.455	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” e “Velocidade incompatível/manobras bruscas” totalizam 11.712 reclamações (41,2% 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).

3.11. Agentes da SPTrans atuando na fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros

A fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo é exercida por Agentes efetivos da SPTrans. A seguir, apresentamos quadros contendo o total de agentes de fiscalização designados para as operações de ônibus, considerando as datas bases de dezembro de 2016 e setembro de 2017, conforme área de atuação:

Quadro 26 - Técnicos/Agentes de fiscalização transporte coletivo/Dezembro 2016

Cargo	Quantidade e Alocação				Total
	Campo	Terminais	Regionais	COP*	
Técnico de Sistema de Transporte Júnior	225	-	19	8	252
Técnico de Sistema de Transporte Pleno	196	88	21	10	315
Técnico de Sistema de Transporte Sênior	80	3	4	6	93
Agente Operacional II	2	-	-	-	2
Total	503	91	44	24	662

Fonte: Superintendência de Operações/SPTrans. *COP = Centro de Operações



Quadro 27 - Técnicos/Agentes de fiscalização transporte coletivo/Setembro 2017

Cargo	Quantidade e Alocação				Total
	Agentes de Fiscalização	Campo	Terminais	Regionais	
Técnico de Sistema de Transporte Júnior	256	-	12	15	283
Técnico de Sistema de Transporte Pleno	162	80	17	18	277
Técnico de Sistema de Transporte Sênior	17	-	-	8	25
Agente Operacional II	1	-	-	-	1
Total	436	80	29	41	586

Fonte: Superintendência de Operações/SPTrans. *COP = Centro de Operações

Comparando os dois quadros, observa-se que houve decréscimo de 76 agentes de fiscalização atuando na fiscalização do transporte coletivo, ou seja, diminuição de 11,5%. Considerando a frota cadastrada de 14.406 veículos (setembro/2017) dividida pelo total de agentes de fiscalização em campo (436), tem-se, na média, um total de 33 veículos a serem fiscalizados por agente.

Ressalta-se que aos Agentes em campo não cabe apenas a fiscalização dos ônibus em operação, existindo outras atividades a serem exercidas, como por exemplo, a fiscalização e autuação de veículos não autorizados que trafegam nas faixas exclusivas de ônibus (em horários regulamentados), localizadas à direita dos viários.

Também verificamos que, em grande quantidade dos terminais visitados, inclusive nos horários de pico, a fiscalização é exercida por apenas um Agente da SPTrans. A presença de um único fiscal em um terminal de ônibus, nos horários de pico, sobrecarrega a atuação desse, em função das diversas demandas nesses horários, de forma que a fiscalização em si fica comprometida.

A ocorrência de filas extensas de usuários nas paradas (podendo inclusive ser derivada de problemas operacionais e atrasos verificados), de acidentes envolvendo veículos (ônibus) em operação dentro do terminal, de acúmulos de filas em função de problemas operacionais nos sistemas de carregamento dos bilhetes únicos, entre outros problemas diversos de ordem interna, exige a presença de mais de um Agente de Fiscalização, principalmente, nos horários de pico.

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

Avaliar se a atual alocação de agentes de fiscalização é suficiente para atuação nos terminais de ônibus que apresentam operação intensa, principalmente nos horários de pico.

3.12. Credenciamento e Vinculação dos Operadores

Com base em nossas vistorias em veículos, realizadas quando das visitas a alguns terminais de ônibus, constatamos os seguintes motoristas em situação irregular quanto ao credenciamento no Sistema Municipal de Transporte Coletivo, conforme consulta realizada ao Sistema InfoTrans (Informações de Oferta de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo - SPTrans):

- Dia 19.10.17, Terminal Grajaú - Empresa Transwolff (área 6) – veículo prefixo 6 6268 – Motorista não credenciado (CPF 037.825.648-39), fls. 36/37; e
- Dia 24.10.17, Terminal Capelinha - Empresa Transwolff (área 7) – veículo prefixo 7 8598 – Motorista consta no cadastro (CPF 762.717.738/34), mas não possui vínculo ativo. Consta apenas vínculo antigo com a Cooperativa CooperPAM, no período de 20.07.14 a 02.10.14 (motorista), fls. 34/35.

A constatação de motoristas sem credenciamento e sem evidenciação de vínculo trabalhista constitui-se em grave irregularidade não só contratual, mas também legal.

Conforme exigência contida no artigo 9º, inciso IV, da L.M nº 13.241/01, os operadores devem operar com pessoal qualificado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e pela legislação trabalhista; a exigência também está contida no artigo 31, § único da L.F nº 8.987/95.

Nos casos em que não se verifica o regular credenciamento e a vinculação do motorista, também não fica comprovada a regularidade dos recolhimentos previdenciários e do FGTS, e demais encargos sociais trabalhistas, os quais constam na planilha de custos do Sistema de Transporte. A prestação dos serviços por empregado não registrado representa ganhos para as empresas contratadas, por não arcarem com os encargos sociais que fazem parte da planilha de custos do Sistema de Transporte.

Nesse sentido, resta pendente a seguinte proposta no Relatório Anual de Fiscalização de 2015 (TC 72.001.765/16-25, pendente de julgamento):

Exigir o regular credenciamento dos operadores no Sistema Municipal de Transporte Coletivo.



3.13. Velocidade Média Mensal nos Corredores de Ônibus

A velocidade média em dias úteis nos 12 corredores exclusivos de ônibus, no período de janeiro a agosto de 2017, foi de 22,53 Km/h no pico da manhã (05h00 às 10h00) e de 20,47 Km/h no pico da tarde (16h00 às 22h00), conforme Relatório Operacional Transporte em Números da SPTrans.

De acordo com os parâmetros adotados pela SPTrans, a velocidade é considerada rápida quando igual ou superior a 20km/h, moderada entre 15 e 19,99 Km/h, e lenta (abaixo de 15 Km/h).

O Expresso Tiradentes tem a maior média do período, 46,34 Km/h (pico da manhã) e 41,24 Km/h (pico da tarde), por possuir total segregação das vias comuns de tráfego.

Destacamos os seguintes corredores com velocidade média considerada moderada, no período de janeiro a agosto de 2017:

Quadro 28 - Velocidade Média nos Corredores

Corredor	Velocidade Média Janeiro a Agosto de 2017 (km/h)
Pirituba - Lapa - Centro (B/C Manhã)	17,96
Pirituba - Lapa - Centro (C/B Tarde)	16,02
Campo Limpo - Rebouças - Centro (B/C Manhã)	18,70
Campo Limpo - Rebouças - Centro (C/B Tarde)	17,20
Itapecerica – João Dias – Santo Amaro (B/C Manhã)	17,66
Itapecerica - João Dias - Santo Amaro (C/B Tarde)	16,47
Jardim Ângela - Guarapiranga - Santo Amaro (B/C Manhã)	17,52
Jardim Ângela - Guarapiranga - Santo Amaro (C/B Tarde)	16,08

Fonte: Relatório Operacional Transporte em Número da SPTrans.

O aumento da velocidade média nos corredores é imprescindível para a melhoria do Sistema de Transporte Coletivo e da Mobilidade Urbana. Entre os problemas a serem avaliados pela Administração destacamos a sobreposição de linhas, ineficácia do sistema de semáforos inteligentes, problemas na pavimentação das vias, deficiências na sinalização, necessidade de maior fiscalização para inibir a invasão por veículos não autorizados, parada de ônibus nos dois lados da mesma via etc.

Assim, permanecem pendentes as seguintes propostas de determinações:

- RAF 2012 – TC 72.001.004/13-76 (pendente de julgamento):

Tomar providências, em conjunto com a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, para aumentar a velocidade média dos ônibus nos corredores exclusivos, visando ao objetivo de priorizar o transporte coletivo e a necessidade de reduzir o trânsito.

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

Elaborar estudos técnicos para aumentar a velocidade média dos ônibus nos corredores.

3.14. Fiscalização exercida pela SPTrans

Tendo por base, principalmente, as constatações acerca dos descumprimentos de partidas/viagens (item 3.2), intervalos prolongados entre partidas (item 3.4), condições inadequadas de veículos vistoriados pela Auditoria deste Tribunal (subitem 3.5.1), falta de renovação da frota (subitens 3.5.2, 3.5.3 e 3.5.4) e a limpeza inadequada dos terminais de ônibus (subitem 3.7.1), 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 da execução dos contratos de concessão do Subsistema Estrutural e de prestação de serviços no Subsistema Local, expondo o Sistema Municipal de Transporte Coletivo a 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;



3.15. Responsáveis pelas Áreas Auditadas

Nome	Cargo
José Carlos Nunes Martinelli	Diretor Presidente
Ulrich Hoffmann	Chefe de Gabinete da Presidência
Paulo César Shingai	Diretor de Operações
Sérgio Krichanã Rodrigues	Diretor de Administração e Infraestrutura
Levi dos Santos Oliveira	Diretor de Planejamento de Transporte

4. CONCLUSÃO

4.1. Os reiterados descumprimentos de viagens pelas empresas acarretam diferenças na quilometragem mensal de referência, levando a Planilha de Custos a perder sua referibilidade. Os parâmetros ali contidos devem tentar aproximar, na medida do possível, os valores referenciais com a realidade operacional das empresas (subitem 3.2.1).

4.2. 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 (subitem 3.2.2.1).

4.3. Diante da restrição do quadro de pessoal de fiscalização da SPTrans, torna-se inviável proceder à aplicação do VFL diariamente em todas as linhas. Assim, as linhas recorrentemente problemáticas e que concentram um grande número de partidas deixam de ter a devida fiscalização de forma constante e intensiva (subitem 3.2.3).

4.4. Comparando as quantidades de autuações pelos códigos G-48 e G-64 do RESAM, observamos que muito embora haja quantidade consideravelmente maior de viagens em dias úteis, a ocorrência de penalidade nestes dias praticamente inexistente, a despeito da grande quantidade de viagens descumpridas (subitem 3.2.4.1).

4.5. Não obstante o baixo valor de referência da penalidade Código G-64 (R\$ 80,00), o tratamento para o cálculo de viagens programadas ajustadas infla o valor do ICVr acarretando em valores ainda mais baixos de penalidade para cada faixa horária (subitem 3.2.4.2).

4.6. Mesmo na ocorrência de casos extremos de descumprimento de todas as viagens previstas para a faixa horária, a penalização pecuniária da infração Código G-64 à empresa é irrisória quando comparada ao alto prejuízo causado aos seus usuários (subitem 3.2.4.2).

4.7. 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 (subitem 3.2.4.2).

4.8. O Sistema de Integrado de Monitoramento (SIM) e o Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) apresentam informações divergentes com relação à quantidade de viagens. Tal fato acarreta no alto índice (84,1%) de recursos procedentes e/ou parcialmente procedentes contra a aplicação da penalidade do RESAM Código G-64 (subitem 3.2.4.3).

4.9. Foram constatadas 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 (item 3.3).

4.10. Como decorrência da má especificação do serviço, a quilometragem mensal realizada pelas empresas diverge da quilometragem mensal programada na OSO, importante fator para definição dos custos variáveis do serviço (item 3.3).

4.11. Não há procedimentos que efetivamente fiscalizem a ocorrência de intervalos prolongados entre partidas no Sistema de Transporte, o Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) não é utilizado para aplicação de multas do Regulamento de Sanções e Multas (RESAM) - Código G49. 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 (subitens 3.4.1 e 3.4.2).

4.12. Os baixos Índices de Pontualidade das Partidas (IPPs), juntamente com as ocorrências de intervalos prolongados entre partidas, comprometem a confiabilidade do Sistema de Transporte. Os piores índices, em agosto de 2017, foram apurados em relação ao Consórcio Plus (Empresas VIP e Expandir), Consórcio Unisul (empresas Cidade Dutra, Mobibrasil e Tupi) e Sambaíba (subitem 3.4.3).



4.13. Nas vistorias de veículos, realizadas pela Auditoria deste Tribunal, constatamos, principalmente, problemas relacionados com desgaste dos pneus, bancos soltos/quebrados e sujeira no interior dos veículos. Também foram constatados alguns problemas relacionados com AVL (Automatic Vehicle Location) inoperante e elevadores acessíveis quebrados. Deve ser ressaltado, em relação a vistorias realizadas em anos anteriores, que constatamos maior incidência de pneus desgastados, fato preocupante por se tratar de aspecto relacionado à segurança e garantia da integridade física dos usuários do Sistema (subitem 3.5.1).

4.14. O descumprimento da idade média máxima da frota (contratualmente de cinco anos) no Subsistema Estrutural é um problema reiteradamente apontado pela Auditoria. A idade média total da frota nesse subsistema atingiu, em agosto de 2017, 06 anos. Destacam-se, negativamente, as áreas 1 (Consórcio Bandeirante) e 5 (Via Sul) com idade média acima de 07 anos (agosto/2017) – subitem 3.5.2.

4.15. A idade da frota do Subsistema Local vem aumentando ano a ano, mas não há cláusula contratual que estipule idade média máxima (subitem 3.5.3).

4.16. Com base na idade dos veículos que consta na posição de cadastro da frota em 30.09.17, fornecida pela SPTrans, constata-se que há 1.574 veículos com idade acima da permitida contratualmente, sendo 1.084 no Subsistema Estrutural e 490 no Subsistema Local, o que representa 10,9% da frota patrimonial (14.406 veículos) - subitem 3.5.4.

4.17. Os resultados das inspeções mecânicas amostrais, realizadas pela SPTrans nos veículos do Sistema de Transporte, demonstram, no geral, 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) – subitem 3.5.5.

4.18. A participação relativa dos passageiros pagantes está diminuindo, em sentido contrário ao aumento de gratuidades, tanto de estudantes como de idosos e deficientes físicos, contribuindo para o aumento dos deficits do Sistema de Transporte (item 3.6).

4.19. Os serviços de administração, operação, limpeza e vigilância prestados nos terminais de ônibus, de responsabilidade dos concessionários do Sistema de Transporte, continuam sendo realizados de forma inadequada, com destaque para: falta de limpeza e higienização de terminais de ônibus; não há 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 (item 3.7).

4.20. Permanece a necessidade de que a SPTrans adote medidas em relação aos operadores que apresentam resultados inferiores na apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), e intensifique a fiscalização, a fim de elevar o desempenho do Sistema de Transporte. No subsistema estrutural os operadores com as piores avaliações são a Tupi, Cidade Dutra e Via Sul, e no subsistema local a Qualibus (item 3.8).

4.21. Destacamos os seguintes aspectos orçamentários e financeiros:

a) Há grande disparidade entre os objetivos planejados pela SPTrans e os valores efetivamente executados no orçamento (item 3.9).

b) Os principais itens de corte orçamentário referem-se aos investimentos, pois não estão sendo destinados recursos para infraestrutura de corredores e terminais de ônibus (subitem 3.9.1).

c) Restam esclarecimentos da Administração Pública quanto ao pagamento do valor de R\$ 302 milhões relativo à operação do Sistema Municipal de Transporte Coletivo do período de 16.04.17 a 03.05.17 (subitem 3.9.2).

4.22. De janeiro a setembro de 2017 ocorreram 28.455 reclamações de usuários, uma diminuição de 23,2% em relação ao mesmo período de 2016 (37.047 reclamações). As reclamações relativas à tripulação “Motorista não atender sinal embarque/desembarque”, “Tratar o público em geral com falta de respeito” e “Velocidade incompatível/manobras bruscas” totalizam 11.712 reclamações (41,2% do total de janeiro a setembro de 2017) – item 3.10.

4.23. Em grande quantidade dos terminais de ônibus visitados, inclusive nos horários de pico, a fiscalização é exercida por apenas um Agente da SPTrans, o que sobrecarrega a atuação desse, em função das diversas demandas nesses horários (item 3.11).

4.24. Permanece a necessidade de que a Administração Municipal exija o regular credenciamento dos operadores no Sistema de Transporte (item 3.12).



4.25. O aumento da velocidade média nos corredores é imprescindível para a melhoria do Sistema de Transporte e da Mobilidade Urbana. Entre os problemas a serem avaliados pela Administração destacamos a sobreposição de linhas, ineficácia do sistema de semáforos inteligentes, problemas na pavimentação das vias, deficiências na sinalização, necessidade de maior fiscalização para inibir a invasão por veículos não autorizados, parada de ônibus nos dois lados da mesma via etc. (item 3.13).

4.26. A SPTrans não cumpre adequadamente uma de suas mais importantes atribuições institucionais, que é a fiscalização da execução dos contratos de concessão do Subsistema Estrutural e de prestação de serviços no Subsistema Local, expondo o Sistema Municipal de Transporte Coletivo a riscos de transtornos 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 (item 3.14).

4.27. Propostas de Determinações de Exercícios Anteriores - Não Atendidas

4.27.1. Subitem 3.2.4.1 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.

4.27.2. Subitem 3.4.2 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.

4.27.3. Subitem 3.4.3 do Relatório

- 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.

4.27.4. Subitem 3.5.1.12 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.

4.27.5. Subitem 3.5.4 do Relatório

- RAF 2010 – TC 72.000.990/11-11 (pendente de julgamento):

Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de concessão no tocante à renovação da frota.



- RAF 2012 – TC 72.001.004/13-76 (pendente de julgamento):

Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de permissão no tocante à renovação da frota.

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

Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de concessão no tocante à renovação da frota.

Tomar providências, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, para que sejam cumpridos integralmente os contratos de prestação de serviços no Subsistema Local no tocante à renovação da frota.

4.27.6. Subitem 3.5.5.1 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.

4.27.7. Subitem 3.5.5.2 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.

4.27.8. Item 3.7 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.

4.27.9. Subitem 3.7.1 do Relatório

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

Melhorar a limpeza e higienização dos terminais de ônibus.

4.27.10. Subitem 3.7.3.1 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.

4.27.11. Subitem 3.8.3 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.

4.27.12. Subitem 3.9.2 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.



4.27.13. Item 3.10 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).

4.27.14. Item 3.11 do Relatório

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

Avaliar se a atual alocação de agentes de fiscalização é suficiente para atuação nos terminais de ônibus que apresentam operação intensa, principalmente nos horários de pico.

4.27.15. Item 3.12 do Relatório

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

Exigir o regular credenciamento dos operadores no Sistema Municipal de Transporte Coletivo.

4.27.16. Item 3.13 do Relatório

- RAF 2012 – TC 72.001.004/13-76 (pendente de julgamento):

Tomar providências, em conjunto com a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, para aumentar a velocidade média dos ônibus nos corredores exclusivos, visando ao objetivo de priorizar o transporte coletivo e a necessidade de reduzir o trânsito.

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

Elaborar estudos técnicos para aumentar a velocidade média dos ônibus nos corredores.

4.28. Determinações Propostas

4.28.1. 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) (subitem 3.2.2.1).

4.28.2. 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 (subitem 3.2.4.3).

4.28.3. 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 (item 3.3).

4.28.4. 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 OSO, fator importante para a definição dos custos variáveis do serviço (item 3.3).

4.28.5. 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) (item 3.3).

4.28.6. Exigir dos operadores a regular manutenção dos pneus de veículos que prestam serviços no Sistema Municipal de Transporte Coletivo, e aplicar as penalidades cabíveis (subitem 3.5.1).

Em 24.11.17

ADRIANO PINHEIRO BEZERRA DE MENEZES
Agente de Fiscalização

FLÁVIO DE NÓBREGA
Agente de Fiscalização

122161730AT26RT001-17