TRIBUNAL DE CONTAS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

ACO-UTR-538/2025

Processo	-	TC/011168/2024
Interessada	-	Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito
Objeto	-	Auditoria Programada – Avaliar a Função de Governo Transporte com base nos resultados alcançados no exercício 2023

12ª Sessão Extraordinária Não Presencial

AUDITORIA. SMT. FUNÇÃO DE GOVERNO. 2023. TRANSPORTE. AVALIAÇÃO DE RESULTADOS. 1. A gestão da mobilidade urbana tem avançado em aspectos relevantes, com a estabilidade da qualidade do transporte, a redução de poluentes específicos e a ampliação de faixas exclusivas de ônibus. 2. O Relatório de Gestão da Função de Governo deve ser encaminhado tempestivamente, pois a remessa fora do período estabelecido compromete o exercício do controle externo e descumpre obrigação legal imposta ao jurisdicionado. Art. 5º, Res. TCMSP 16/2020. CONHECIDA. RECOMENDAÇÃO. 1. À SMT. Promova a análise dos indicadores da Função Transporte vinculados à Agenda Municipal 2030, bem como estabeleça metas parciais, a serem incluídas pela Prefeitura no Relatório de Gestão referente ao exercício 2024 e subsequentes, a fim de constatar os resultados no ano, comparando-os com a série histórica disponível. 2. À SMT e à CET. 2. Promovam ações efetivas para o atingimento da meta da Agenda Municipal 2030, relacionada a mortes por acidentes de trânsito, a qual possui o mesmo indicador da antiga meta do Plano de Metas 2021-2024, pois, de acordo com os dados divulgados pela CET, desde 2020 o indicador apresentou piora constante, com um índice apurado para 2023 de 8,12 mortes no trânsito por 100 mil habitantes, pior resultado desde 2015, sendo que a meta para 2030 é de no máximo 3 mortes para cada 100 mil habitantes. Votação unânime.

A C Ó R D Ã O

Vistos e relatados estes autos, relativos à Função de Governo – Transporte – exercício 2023, dos quais é Relator o Conselheiro RICARDO TORRES

ACORDAM os Conselheiros do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, à unanimidade, de conformidade com o relatório e voto do Relator, com fundamento no art. 11 da Resolução 16/2020, em conhecer da Análise de Função de Governo Transporte, relativa ao exercício financeiro de 2023, para fins de registro, uma vez que atingiu integralmente os fins propostos, quais sejam, identificar riscos, avaliar desempenho, estimular o uso de indicadores, promover transparência e subsidiar recomendações.

ACORDAM, à unanimidade, em concluir que a gestão da mobilidade urbana tem avançado em aspectos relevantes, como a estabilidade da qualidade do transporte, a redução de poluentes específicos e a ampliação de faixas exclusivas de ônibus.

ACORDAM, à unanimidade, reconhecendo que a gestão da mobilidade urbana demanda ainda maior eficiência no cumprimento das metas estratégicas e o fortalecimento de ações estruturais voltadas à sustentabilidade e à segurança viária, de modo a alinhar planejamento e execução às necessidades da população e às diretrizes da Agenda Municipal 2030, em acolher as Propostas de Recomendação 6.2.1 e 6.2.2, bem como a Proposta de Ciência 6.3.1, todas adequadamente descritas no item 6 do Relatório de Análise de Função Governo acostado à Peça 22, quais sejam:

> "**6.2.1.** Recomendar à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) que promova a análise dos indicadores da Função Transporte vinculados à Agenda Municipal 2030, bem como estabeleça metas parciais, a serem incluídas pela Prefeitura no Relatório de Gestão referente ao exercício 2024 e subsequentes, a fim de constatar os resultados no ano, comparando-os com a série histórica disponível. (Item 4)
>
> **6.2.2.** Recomendar à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) que promovam ações efetivas para o atingimento da meta 3.6 da Agenda Municipal 2030, relacionada a mortes por acidentes de trânsito, a qual possui o mesmo indicador da antiga meta 39 do Plano de Metas 2021-2024, pois, de acordo com os dados divulgados pela CET (item 3.3.1.3 deste relatório), desde 2020 o indicador apresentou piora constante, com um índice apurado para 2023 de 8,12 mortes no trânsito por 100 mil habitantes (pior resultado desde 2015, sendo que a meta para 2030 é de no máximo 3 mortes para cada 100 mil habitantes). (Item 4)
>
> **6.3.1.** Dar ciência à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) de que o Relatório de Gestão da Função de Governo Transporte – Exercício 2023, foi encaminhado a esta E. Corte em 15.05.24, portanto, fora do prazo definido no art. 5º da Resolução 16/2020 deste Tribunal. (Subitem 1.3)."

ACORDAM, à unanimidade, em determinar o envio de cópias deste Acórdão ao Sr. Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte e aos demais interessados, para ciência.

ACORDAM, à unanimidade, em determinar, cumpridas as formalidades legais, o arquivamento dos autos.

São Paulo, 27 de agosto de 2025.

DOMINGOS DISSEI – Presidente
RICARDO TORRES – Relator
ROBERTO BRAGUIM – Revisor
JOÃO ANTONIO – Conselheiro
EDUARDO TUMA – Conselheiro

/smv

Assinado digitalmente por EDUARDO TUMA Data: 08/09/2025 09:42:37 -03:00
Assinado digitalmente por JOAO ANTONIO DA SILVA FILHO Data: 08/09/2025 10:13:58 -03:00
Assinado digitalmente por ROBERTO TANZI BRAGUIM Data: 08/09/2025 15:59:01 -03:00
Assinado digitalmente por DOMINGOS ODONE DISSEI Data: 08/09/2025 16:27:10 -03:00
Assinado digitalmente por RICARDO EZEQUIEL TORRES Data: 17/09/2025 12:54:18 -03:00
Signature powered by e-TCM Tribunal de Contas do Município de São Paulo

Processo: **TC/011168/2024**
Origem: Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito
Objeto: Análise de Função de Governo - Transporte (Exercício 2023).

R E L A T Ó R I O

Egrégio Plenário,

1. Introdução

Trago a julgamento Análise de Função de Governo - Transporte relativa ao exercício financeiro de 2023. A Resolução nº 16/2020 disciplina, no âmbito do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, as Análises de Função de Governo e, em seu art. 5º, determina que as secretarias responsáveis pela execução das políticas públicas do art. 3º elaborem, anualmente, Relatório de Gestão com a avaliação da execução orçamentária e do cumprimento de metas e indicadores da respectiva função, referente ao exercício anterior, a ser apresentado até 30 de abril.

A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transportes – SMT (atual denominação da Pasta) foi a responsável pela elaboração do relatório referente à função Transporte, acostado à Peça 3 e principal objeto de análise da Especializada. O referido Relatório de Gestão, encaminhado em 15.05.24, contém estruturalmente as seguintes informações:

(i) A execução orçamentária da função de governo do exercício (2023), bem como dados do cumprimento de metas previstas no Plano Plurianual 2022-2025 e o cumprimento de metas previstas no Programa de Metas 2021-2024 para o mesmo exercício;
(ii) A série histórica de indicadores da função analisada ao longo dos últimos 4 anos;
(iii) Justificativa sobre as causas de eventuais divergências entre a execução do orçamento e

o orçamento previsto, entre as metas previstas e os resultados atingidos; e

(iv) Manifestação sobre o estágio de cumprimento ou não de determinações e recomendações do TCMSP relativas à Função.

As análises realizadas pela equipe de Auditoria foram consolidadas no Relatório de Análise de Função de Governo (RAFG) constante à Peça 22, cujo objetivo consiste em avaliar as despesas efetuadas no exercício de 2023 na Função de Governo Transporte (Função 26), com base nos resultados alcançados, tanto da *execução orçamentária* (uso dos valores previstos no orçamento), quanto do *atingimento de metas* e *indicadores* pertinentes.

O Relatório de Análise de Função de Governo resulta de trabalho técnico elaborado pela Coordenadoria VI desta Corte e possui a seguinte estrutura:

(i) Análise da função transporte (**item 3 do RAFG**);
(ii) Correlação da função transporte com a agenda municipal 2030 (**item 4 do RAFG**);
(iii) Conclusões do Relatório de Análise de Função de Governo (**item 5 do RAFG**); e
(iv) Infringências e/ou propostas de encaminhamento (**item 6 do RAFG**);

A seguir apresenta-se, de forma resumida, as conclusões do trabalho de auditoria descritas no Relatório de Análise de Função de Governo consubstanciado à Peça 22.

2. ANÁLISE DA FUNÇÃO TRANSPORTE

Conforme expõe a Auditoria, os objetivos do Sistema de Mobilidade do Município de São Paulo estão definidos no art. 227

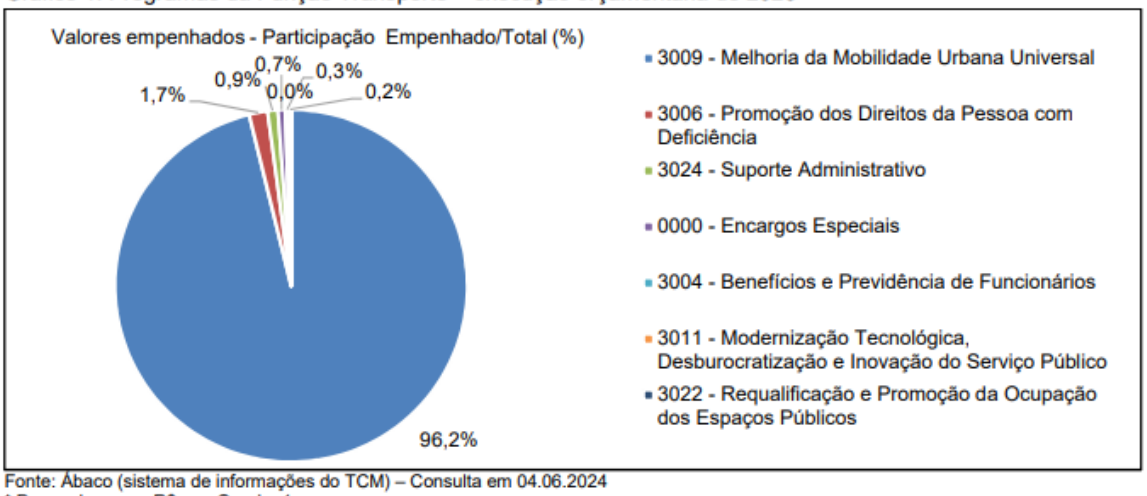
do Plano Diretor Estratégico (PDE), com destaque para o inciso I "melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida".

Para análise da função, a equipe técnica escolheu o programa 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (finalístico), a partir do *critério da materialidade*. Os investimentos na Função Transporte estão distribuídos na LOA 2023 em torno da execução de 07 (sete) programas de governo, 03 (três) dos quais voltados para ações *finalísticas* e 04 (quatro) para ações de *suporte* ou *atividades administrativas*, quais sejam:

(i) 3006 - Direitos da Pessoa Com deficiência (*finalístico*);
(ii) **3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (*finalístico*);**
(iii) 3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos (*finalístico*);
(iv) 3004 - Benefícios e Previdência de Funcionários (*suporte*);
(v) 3011 - Modernização, Desburocratização e Inovação Tecnológica do Serviço Público (*suporte*);
(vi) 3024 - Suporte Administrativo (*suporte*);
(vii) 0000 – Encargos Especiais.

O gráfico a seguir demonstra a concentração de recursos no Programa de Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (3009), programa finalístico que respondeu por 96,2% dos valores liquidados na Função Transporte no exercício 2023:

Gráfico 1: Programas da Função Transporte – execução orçamentária de 2023



Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCM) – Consulta em 04.06.2024
* Para valores em R$, ver Quadro 1.

Quanto à execução orçamentária de 2023, a Função Transporte apresentou despesas fixadas inicialmente na LOA no montante de R$ 8.165.449.158 e os valores liquidados foram de R$ 8.360.977.774, o que representou um aumento de 2% entre previsto e realizado, conforme demonstrado no quadro a seguir:

Quadro 2: LOA 2023 – Despesas por Programa de Governo — Em R$

Programas	LOA aprovada (A)	LOA Atualizada (B)	Empenhado (C)	Liquidado (D)	Var. % (E = D/A)
Benefícios e Previdência de Funcionários (3004)	32.070.521	30.570.521	30.570.521	30.204.435	94%
Direitos da pessoa com deficiência (3006)	130.000.000	152.876.917	152.876.917	150.735.190	116%
Melhoria da mobilidade urbana universal (3009)	7.852.829.933	9.634.022.848	8.677.688.542	8.041.081.459	102%
Modernização, desburocratização e inovação tecnológica do serviço público (3011)	33.618.458	24.070.024	18.010.119	13.232.520	39%
Requalificação e promoção da ocupação dos espaços públicos (3022)	3.000	3.000	-	-	0%
Suporte Administrativo (3024)	86.927.246	96.950.533	84.665.195	75.160.621	86%
Encargos Especiais (0000)	30.000.000	60.000.000	59.988.433	50.563.548	169%
Total	8.165.449.158	9.998.493.842	9.023.799.727	8.360.977.774	102%

Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCM) – Consulta em 04.06.2024.
Somente Valores da Função Transporte. Valores da Função Urbanismo foram desconsiderados.
Valores em R$, sem casas decimais.

2.1. Programa 3009 – Melhoria da Mobilidade

O Programa "Melhoria da Mobilidade Urbana Universal" tem por objetivos "assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades", "tornar as cidades e os

assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis" e "assegurar padrões de consumo e produção sustentáveis".

2.1.1 Aspectos de gestão e execução do programa na função Transporte

2.1.1.1 Órgão/Unidade Orçamentária

O orçamento do Programa "Melhoria da Mobilidade Urbana Universal", referente ao exercício de 2023, contou com a participação de *sete unidades orçamentárias*. Dentre elas, a SMT respondeu por 85,45% das despesas totais liquidadas:

Quadro 3: Programa 3009 – Despesa por Órgão/Unidade Orçamentária — Em R$

Órgão / Unidade Orçamentária	Liquidado	Part. Liquidado/Total %
20 - SMT	6.871.246.808,44	85,45%
87 - FMDT	1.014.508.062,55	12,62%
98 - FUNDURB	153.522.133,64	1,91%
22 - SIURB	1.804.454,26	0,02%
07 - FMD	0	0,0%
12 - SMSUB	0	0,0%
29 - SMUL	0	0,0%
Total Geral	**8.041.081.458,89**	**100,0%**

Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCMSP) – Consulta em 04.06.2024
Somente despesas vinculadas à Função Transporte. Exercício 2023.
Valores em R$, sem casas decimais.

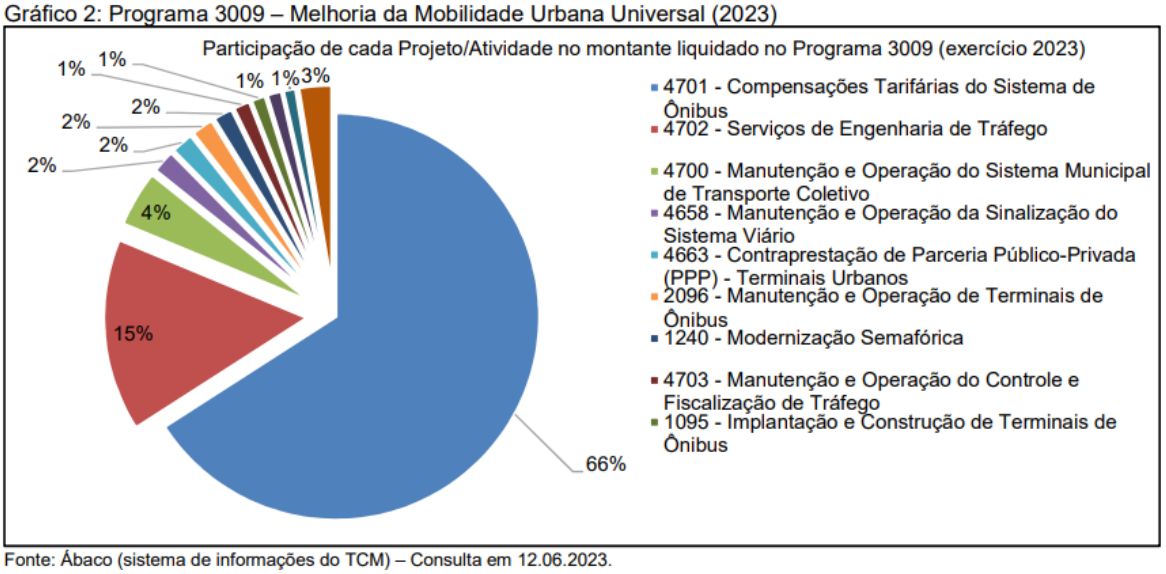
A Auditoria apontou que 98,07% dos recursos executados do Programa 3009, em 2023, estão sob responsabilidade da SMT, uma vez que essa Secretaria também é a responsável por gerir os recursos do FMDT. A SMSUB, a SMUL e o FMD terminaram o exercício de 2023 sem execução de despesas.

2.1.1.2 Ações

Identificados os responsáveis pela execução orçamentária, procedeu-se à análise da *aplicação dos recursos*, com foco nas ações que compõem o **Programa 3009 – Melhoria da**

Mobilidade Urbana Universal, o qual concentrou, em 2023, 96,2% do total de valores liquidados da Função Transporte. A seguir, apresenta-se gráfico com a participação relativa das principais ações, considerando os montantes liquidados no referido programa:

Gráfico 2: Programa 3009 – Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (2023)



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

O quadro a seguir apresenta as ações relativas ao programa 3009 – Melhoria da Mobilidade Urbana Universal dividindo-as a partir do montante que foi inicialmente *orçado* e a monta efetivamente *liquidada*. Observou-se que os três primeiros itens (4701, 4702 e 4700) concentram mais de 85% dos gastos com melhoria da mobilidade urbana:

Quadro 4: Ações do Programa 3009 – Melhoria da Mobilidade Urbana Universal — Em R$

Projeto / Atividade (*)	Orçado (A)	Liquidado (B)	Part. % (B/Total)	Δ% (B / A)
4701 - Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus	3.779.479.321	5.300.000.000	66%	140%
4702 - Serviços de Engenharia de Tráfego	1.109.865.420	1.235.125.260	15%	111%
4700 - Manutenção e Operação do Sistema Municipal de Transporte Coletivo	385.000.000	360.211.774	4%	94%
4658 - Manutenção e Operação da Sinalização do Sistema Viário	100.000.000	150.156.646	2%	150%
4663 - Contraprestação de Parceria Público-Privada (PPP) - Terminais Urbanos	123.856.668	143.881.188	2%	116%
2096 - Manutenção e Operação de Terminais de Ônibus	111.198.282	143.614.090	2%	129%
1240 - Modernização Semafórica	147.333.624	125.230.460	2%	85%
4703 - Manutenção e Operação do Controle e Fiscalização de Tráfego	135.112.901	106.963.849	1%	79%
1095 - Implantação e Construção de Terminais de Ônibus	337.152.398	93.131.486	1%	28%
1100 - Acessibilidade, Ampliação, Reforma e Requalificação de Corredores de Ônibus	65.823.313	92.769.222	1%	141%
6841 - Manutenção e Operação Semafórica	94.945.353	80.458.309	1%	85%
Outros	1.463.062.653	209.539.175	3%	14%
Total	**7.852.829.933**	**8.041.081.459**	**100%**	**102%**

Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCM) – Consulta em 04.06.2024
Somente despesas vinculadas à Função Transporte. Exercício 2023.
Valores em R$, sem casas decimais

A ação que concentrou a maior parte dos recursos executados no âmbito do Programa 3009 – Melhoria da Mobilidade Urbana Universal, no exercício de 2023, foi a "**4701 – Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus**", correspondendo a 66% do total *liquidado*.

A ação 4701 é a responsável pela cobertura dos subsídios concedidos ao sistema de transporte coletivo urbano por ônibus. Em comparação ao exercício anterior, observou-se um acréscimo de 4% no valor liquidado, passando de R$ 5,05 bilhões em 2022 para R$ 5,3 bilhões em 2023.

Ressaltou-se, entretanto, que o montante liquidado superou em 40% o valor originalmente orçado, percentual próximo ao verificado no exercício de 2022 (44%), o que evidencia, segundo opina a Auditoria, falhas no planejamento e subestimação da despesa durante a elaboração da Lei Orçamentária Anual (LOA).

A equipe técnica destacou, ainda, a tendência de crescimento das despesas com Compensações Tarifárias, tendo em vista o anúncio, em dezembro de 2023, do programa *'Domingão Tarifa Zero*' pela Prefeitura Municipal de São Paulo, bem como a decisão, em janeiro de 2024, de não reajustar a tarifa do transporte público, mantida em R$ 4,40 desde janeiro de 2020.

Na sequência, com 15% dos recursos liquidados do programa, encontra-se a atividade "**4702 – Serviços de Engenharia de Tráfego**", responsável pelo controle do trânsito de veículos na cidade de São Paulo.

Projetos relacionados a implantação, ampliação, reforma e construção de *corredores de ônibus* (1099, 1100, 5392 e outros) e *ciclovias* (1097, 1098 e outros) apresentaram execução bem abaixo do orçamento fixado, como se observa no quadro abaixo:

Quadro 5: Despesas com corredores e ciclovias — Em R$

Projeto/atividade	Orçado	Atualizado	Empenhado	Liquidado	Empenhado/ Atualizado %	Liquidado/ Atualizado %
1100 - Ampliação, Reforma e Requalificação de Corredores de Ônibus	65.823.313	101.348.313	101.344.311	92.769.222	83,2%	91,5%
5392 - Implantação de Corredores de Ônibus Novos	268.487.809	164.665.290	164.662.290	17.700.098	18,2%	10,7%
1099 - Construção de Corredores de Ônibus	627.582.563	377.986.865	42.334.995	27.519.599	35,0%	7,3%
5394 - Ampliação, Reforma e Requalificação nas Áreas de Parada e Plataforma de Embarque de Faixa Exclusiva de Ônibus	13.508.234	28.508.234	28.508.234	17.903.397	100,0%	62,8%
Subtotal Corredores de Ônibus	**975.401.919**	**672.508.702**	**336.849.830**	**155.892.316**	**50,1%**	**23,2%**
1097 - Construção de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	193.420.682	102.422.999	84.984.258	21.121.639	83,0%	20,6%
1098 - Ampliação, Reforma e Requalificação de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	4.000	4.000	0	0	0,0%	0,0%
2098 - Manutenção de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas	50.002.000	58.814.762	58.812.762	34.641.676	100,0%	58,9%
Subtotal Ciclovias	**243.426.682**	**161.241.761**	**143.797.020**	**55.763.315**	**89,2%**	**34,6%**
3761 - Corredor Aricanduva - Acompanhamento Ambiental e Social - 1.5	2.972.571	2.972.571	0	0	0,0%	0,0%
3758 - Corredor Aricanduva - Centro de Controle do Corredor - CCO - 1.2	15.300.000	15.300.000	0	0	0,0%	0,0%
3762 - Corredor Aricanduva - Centro de Controle Operacional - COP - 2.1	40.692.644	36.015.644	0	0	0,0%	0,0%
3764 - Corredor Aricanduva - Controles Internos - 3.2	291.353	291.353	0	0	0,0%	0,0%
3765 - Corredor Aricanduva - Fortalecimento Institucional - 3.3	70.018	70.018	0	0	0,0%	0,0%
3763 - Corredor Aricanduva - Gerenciamento de Projetos - 3.1	5.332.414	5.332.414	0	0	0,0%	0,0%
1094 - Corredor Aricanduva - Obras do BRT - 1.1	51.004.002	51.004.002	592.797	266.317	1,2%	0,5%
3760 - Corredor Aricanduva - Requalificação da Iluminação Pública - 1.4	51.807.000	47.130.000	0	0	0,0%	0,0%
3759 - Corredor Aricanduva - Sinalização Semafórica Inteligente - SSI - 1.3	4.800.000	4.800.000	0	0	0,0%	0,0%
Subtotal Corredor Aricanduva	**172.270.002**	**162.916.002**	**592.797**	**266.317**	**0,4%**	**0,2%**
Total	**1.391.098.603**	**996.666.465**	**481.239.647**	**211.921.947**	**48,3%**	**21,3%**

Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCM) – Consulta em 04.06.2024.
Valores em R$, sem casas decimais.

Quanto aos *corredores de ônibus*, a SMT esclareceu que a fase de licitação e o desenvolvimento de projetos impediram uma execução mais expressiva do orçamento destinado a esse fim. Afirmou que, em 2023, foram emitidas ordens de serviço para duas obras, Celso Garcia e Sabará, e também houve avanços no trecho I do Corredor Itaquera-Líder (fl. 11 da peça 19 relatório função).

Com relação à construção de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas a SMT esclareceu à Auditoria que o projeto somente é considerado entregue após a conclusão da sinalização vertical e horizontal. Há contratos em curso como a construção de 48 km de ciclovia, tendo sido entregue 25 km em 2023 e uma parceria público-privada com a COHAB que prevê a construção de 121 km de estruturas cicloviárias (fl. 11 da peça 19).

No tocante ao Corredor Aricanduva, afirmou que a licitação do Centro de Controle Operacional (ação 3762) teve sucessivos atrasos, o que impediu a utilização do valor disponível para 2023 (fl. 11 da peça 19).

2.1.2 Conclusão sobre os aspectos orçamentários

A Especializada, sob o aspecto orçamentário, e considerando as previsões estabelecidas no PPA 2022–2025, afirmou que o programa '3009 – Melhoria da Mobilidade Urbana Universal' apresentou, em 2023, valor empenhado 52,7% acima do planejado.

Destacou-se, ainda, o aumento de 4% nas despesas liquidadas com Compensações Tarifárias do sistema de ônibus em relação a 2022 — percentual significativamente inferior ao incremento de 53% verificado entre 2021 e 2022.

Quanto à execução orçamentária dos gastos com corredores e ciclovias, observou-se que apenas 21,3% do valor orçado atualizado foi efetivamente liquidado, sem apresentar melhora substancial frente ao índice de 15,9% registrado em 2022.

2.2. Metas e Indicadores da Função

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

2.2.1 Metas previstas no Plano Plurianual 2022-2025

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

responsabilidade da SMT. De acordo com os dados informados pela Pasta, dentre esses indicadores:

(i) 4 não continham metas definidas para 2023
(ii) 16 não atingiram as metas previstas
(iii) 9 atingiram as metas de 2023

A Auditoria ressaltou, contudo, que a meta estipulada para o exercício de 2023 relativa ao indicador 467 — 'Número de novos sistemas de informação em desenvolvimento para promoção da digitalização de serviços públicos' — diverge do valor definido no Anexo III do PPA. Enquanto a SMT indicou como meta o valor '2', o PPA estabelece a meta como '0'. Considerada essa correção, o panorama passou a ser o seguinte:

(i) 4 indicadores não continham metas definidas para 2023
(ii) 15 não atingiram as metas previstas
(iii) 10 atingiram as metas de 2023

O indicador 56 "Extensão, em quilômetros, de faixas exclusivas de ônibus implantadas" também apresentou divergência. A meta para 2023 indicada no PPA é 50, e não 37,5, como constou no Relatório de Gestão (fl. 12 da peça 19). Porém, o valor observado pela SMT em 2023 (50,26) continuou sendo suficiente para atingir a meta.

Situação semelhante ocorreu no indicador 196 "Número de equipamentos para fiscalização eletrônica da cidade", no qual a meta para 2023 indicada no PPA é 1.265, e não 1.297, o que também não alterou a situação do indicador e o número de metas atingidas.

2.2.1.1 Conclusão

Dentre os 29 indicadores do PPA vinculados à Função Transporte cujos resultados foram apresentados pela SMT, 10 atingiram a meta para o ano de 2023. Dos 19 demais, 4 indicadores não continham metas definidas para 2023 e 15 indicadores não atingiram as metas previstas.

2.2.2 Metas previstas no Programa de Metas 2021-2024

De acordo com o Relatório de Execução Anual 2023, do Programa de Metas 2021-2024, elaborado pela SGM, 11 metas são de responsabilidade da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. A maior parte dos indicadores está vinculada ao ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis. Há, porém, ações vinculadas também aos ODS 3 – Saúde e Bem-estar, 9 – Indústria, Inovação e Infraestrutura, 13 - Ação Contra a Mudança Global do Clima e 14 – Vida na Água.

A tabela a seguir expõe, em detalhes, a execução das metas previstas no Programa de Metas 2021-2024:

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

Programa PPA	Meta	Indicador	Valor Previsto 2021-2024	Valor Realizado 2022	Valor Realizado 2023
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	39 - Realizar 18 ações para a redução do índice de mortes no trânsito	Número de iniciativas realizadas	18	7	8
3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos	41 - Implantar nove projetos de redesenho urbano para pedestres, com vistas à melhoria da caminhabilidade e segurança, em especial, das pessoas com deficiência, idosos e crianças.	Número de projetos de redesenho urbano para pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida implantados.	9	1	1
3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos	43 - Implantar 300 quilômetros de estruturas cicloviárias.	Extensão, em quilômetros, de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas implantadas.	300	36,7	32
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	44 - Implantar o Aquático: Sistema de Transporte Público Hidroviário, na represa Billings.	Sistema implantado e em operação.	1	0	0
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	45 - Implantar corredores de ônibus no modelo BRT (Bus Rapid Transit) na Avenida Aricanduva e na Radial Leste.	Corredores implantados e em operação.	2	0	0
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	46 - Viabilizar 40 quilômetros de novos corredores de ônibus.	Extensão, em quilômetros, de trechos com obras iniciadas em novos corredores.	40	4,1	6,8
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	47 – Viabilizar a implantar quatro novos terminais de ônibus.	Número de terminais de ônibus implantados.	4	0	1
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	48 - Implantar 50 quilômetros de faixas exclusivas de ônibus.	Extensão, em quilômetros, de faixas exclusivas de ônibus implantadas.	50	32,13	50,25
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	49 - Garantir que 100% dos ônibus estejam equipados com acesso à internet sem fio e tomadas USB para recarga de dispositivos móveis e ar-condicionado.	Percentual de ônibus equipados (simultaneamente) com acesso à internet sem fio, tomadas USB para recarga de dispositivos móveis e ar-condicionado.	100%	34%	57,60%
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	50 - Garantir que ao menos 20% da frota de ônibus municipais seja composta por veículos de matriz energética limpa.	Percentual da frota de ônibus composta por veículos de matriz energética limpa.	20%	1,66%	2,09%
3005 - Promoção da Sustentabilidade Ambiental	68 - Atingir 100% de cumprimento das metas individuais de redução da emissão de poluentes e gases de efeito estufa pela frota de ônibus do transporte público municipal.	Média simples do percentual de cumprimento individual das metas de redução da emissão de cada um dos três componentes mensurados.	100%	54%	146%(*)
3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal	83 - Implantar 200 quilômetros de novas faixas azuis para motociclistas (Programa Faixa Azul), com foco na promoção da segurança viária.	Extensão, em quilômetros, de faixas exclusivas para motos implantadas	200	23	89

Fonte: Relatório de Funções de Governo - SMT - Exercício 2023 (fl. 14 da peça 19).
(*) Apesar de informado pela SMT o atendimento de 146% da meta 68 do Programa de Metas 2021-2024, esse dado não é compatível com os resultados apresentados para os indicadores individuais dos poluentes óxido de nitrogênio (NOx), material particulado (MP) e dióxido de carbono (CO2), cujas metas não foram atingidas em 2023 (ver indicadores 40, 41 e 42 no Quadro 6 e Quadro 8)

A Auditoria ressaltou, no entanto, que, a partir de abril de 2023, o prefeito alterou as metas com a Alteração Programática do Programa de Metas 2021-2024[1].

A meta 39, que antes previa “Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes” passou a ter a seguinte redação: “Realizar 18 ações para a redução do índice de mortes no trânsito”.

[1] Disponível em: <https://programademetas.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2023/04/AlteracaoProgramaticaPdM.pdf>. (Consulta em 11.06.2024)

A meta 49 foi descontinuada, pois a PMSP avaliou que o foco no indicador de quilometragem da rede seria insuficiente para representar as melhorias pretendidas no sistema de ônibus[2].

Atendendo à recomendação exarada no julgamento do RFT 2021 (peça 46 do TC 006871/2022), a meta 50 foi dividida em dois indicadores independentes. O indicador "Garantir que 100% dos ônibus estejam equipados com acesso à internet sem fio e tomadas USB para recarga de dispositivos móveis e ar-condicionado" assumiu a numeração 49 e a meta 50 passou a cotar apenas com o indicador "Garantir que ao menos 20% da frota de ônibus municipais seja composta por veículos de matriz energética limpa".

(i) Meta 45 - Viabilizar a implantação de corredores de ônibus no modelo BRT (Bus Rapid Transit) na Avenida Aricanduva e na Radial Leste;
(ii) Meta 47 - Viabilizar a implantação de quatro novos terminais de ônibus.

A equipe técnica asseverou que outras metas também merecem destaque, fazendo-o a seguir.

2.2.2.1 Meta 39

Segundo opinou a Auditoria, houve alteração dos parâmetros da meta. Abandonou-se a meta de reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes. Conforme Relatório apresentado pela SMT, esse índice estava em 8,12 em dezembro de 2023, apresentando um padrão de aumento em relação aos anos anteriores e significativamente maior ao índice adotado originalmente pela meta.

[2] Programa de metas 21-24 – Alteração Programática (fl. 16 da peça 11).

A SMT esclareceu que, historicamente, utiliza os valores dos Boletins de Ocorrência (BO). Todavia, esses dados apresentaram alterações que impediram a gestão adequada pela CET. Por isso, optou por utilizar a plataforma INFOSIGA que tem a desvantagem de apresentar somente dados quantitativos, sem disponibilizar dados qualitativos sobre cada acidente. Ressaltou, ainda, que diversas iniciativas foram realizadas em 2023, como implantação de mini rotatórias, novas faixas de pedestre, dentre outras.

2.2.2.2 Meta 43

Com relação à Meta 43, a Auditoria destacou que a parceria público-privada firmada com a COHAB, que prevê a implantação de 121 km de infraestrutura cicloviária, encontra-se em fase de elaboração do projeto executivo, tendo sido entregues, até o momento, 6,49 km de ciclovias.

2.2.2.3 Metas relacionadas a terminais e corredores de ônibus

A SMT informou que devido ao alto custo financeiro e impacto social está buscando alternativas para cumprir a meta 46. O corredor Itaquera-Líder segue em obras e foi dado início às obras do Corredor Celso Garcia. Houve consulta pública para o projeto do Corredor Norte-Sul, iniciou-se a requalificação das paradas do Corredor Sabará e o edital do Corredor Miguel Yunes está prestes a ser lançado.

Quanto à meta 47, o Terminal São Mateus está em processo de desapropriação e paralelamente está sendo preparado o edital para as obras. Já o Terminal Jardim Mirian está em fase de discussão para determinar a sua localização.

No que tange à meta 48, a Auditoria entendeu oportuno destacar que o Município cumpriu com a meta estipulada para

a expansão das faixas exclusivas de ônibus na municipalidade, totalizando 52,6 quilômetros de novas faixas até o ano de 2023.

2.2.2.4 Meta 83

O programa faixa azul foi elevado à iniciativa do Programa de Metas, prevendo a implantação de 200 km de faixa azul até 2024. Inicialmente, foram implantados 5,5 km de faixas azuis em 2022. Até dezembro de 2023, foram realizados 89,1 km.

2.2.2.5 Conclusão

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

2.2.3 Série história de indicadores

A PMSP apresentou a série histórica de indicadores da Função Transporte. No PPA constam 32 indicadores de responsabilidade da SMT, sendo que em seu Relatório de Gestão a Pasta apresentou o histórico de 29 desses indicadores.

A equipe técnica entendeu oportuno ressalvar que apenas um desses ausentes (indicador 98 - Número de projetos de redesenho urbano para pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida implantados) se faz relevante, uma vez que os indicadores 213 e 390 são equivalentes aos indicadores 61 e 60, respectivamente, não prejudicando a análise.

2.2.3.1 Indicadores relacionados à emissão de poluentes

Os indicadores relacionados à emissão de óxidos de nitrogênio (NOx) e material particulado (MP) pela frota de ônibus municipais (indicadores 40 e 41) apresentaram *melhora consistente* ao longo do quadriênio, porém o indicador de emissão dióxido de carbono (CO2 – indicador 42) pela frota de ônibus municipais piorou em quase todos os exercícios.

O indicador de emissão dos poluentes óxido de nitrogênio (NOx), material particulado (MP) e dióxido de carbono (CO2) tiveram redução de 36,25%, 51,49% e 23,33%, respectivamente. Porém, essa informação não é corroborada com os dados apresentados pela Secretaria na "Série histórica dos indicadores da Função analisada". De acordo com a série histórica, entre 2020 e 2023 houve variação de - 6,76%, -28,67% e +12,68%, respectivamente.

A equipe técnica ressalvou que constou na série histórica do relatório da SMT (fl. 18 da peça 4), equivocadamente, o valor de 244,32 toneladas para o indicador de emissão de material particulado (MP), e de 12.420.353 toneladas para o indicador de emissão dióxido de carbono (CO2), quando o valor correto é 24,43 toneladas e 1.242.035,3 toneladas, respectivamente.

Todos esses indicadores compõem o monitoramento e estão diretamente relacionados ao cumprimento da Meta Municipal 11.612 da Agenda 2030, segundo exposto pela Auditoria.

2.3 Outros indicadores

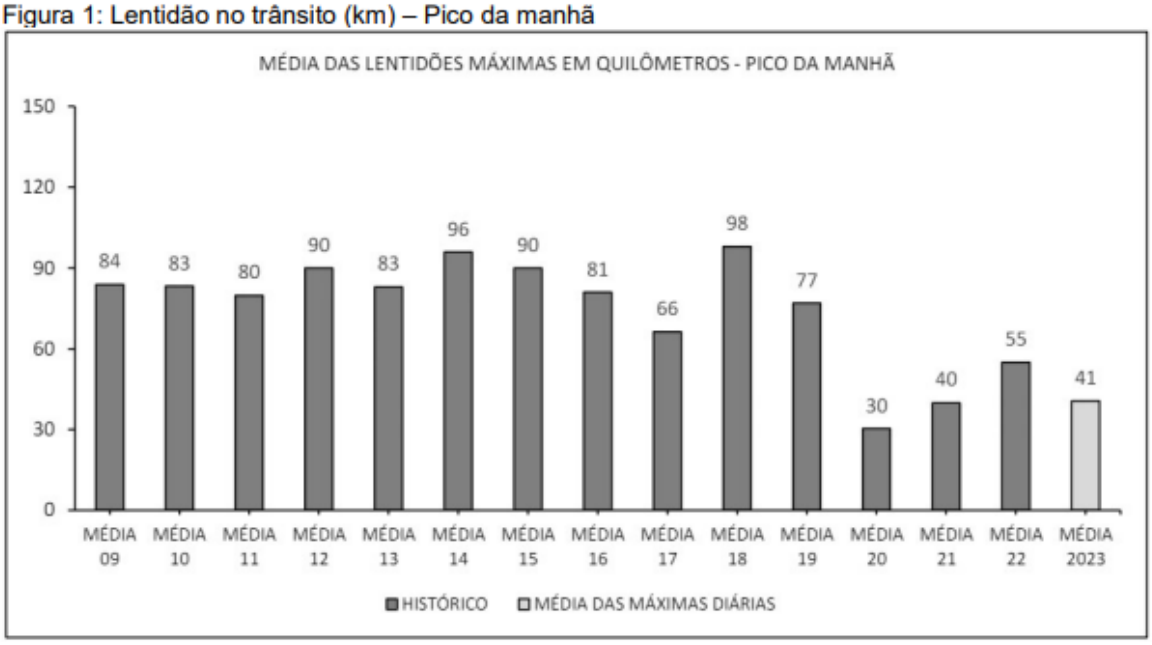
2.3.1 Relatório de Desempenho Corporativo da CET – Ano 2023

A Gerência de Governança Corporativa (GGC) elabora, anualmente, o Relatório de Desempenho Corporativo da CET, no qual são apresentados dados históricos e indicadores relacionados tanto à própria entidade quanto ao sistema de trânsito em sua totalidade. A equipe técnica destacou, nesse contexto, os indicadores que refletem ou impactam diretamente o desempenho da Função Transporte.

2.3.1.1 Indicadores de lentidão no trânsito

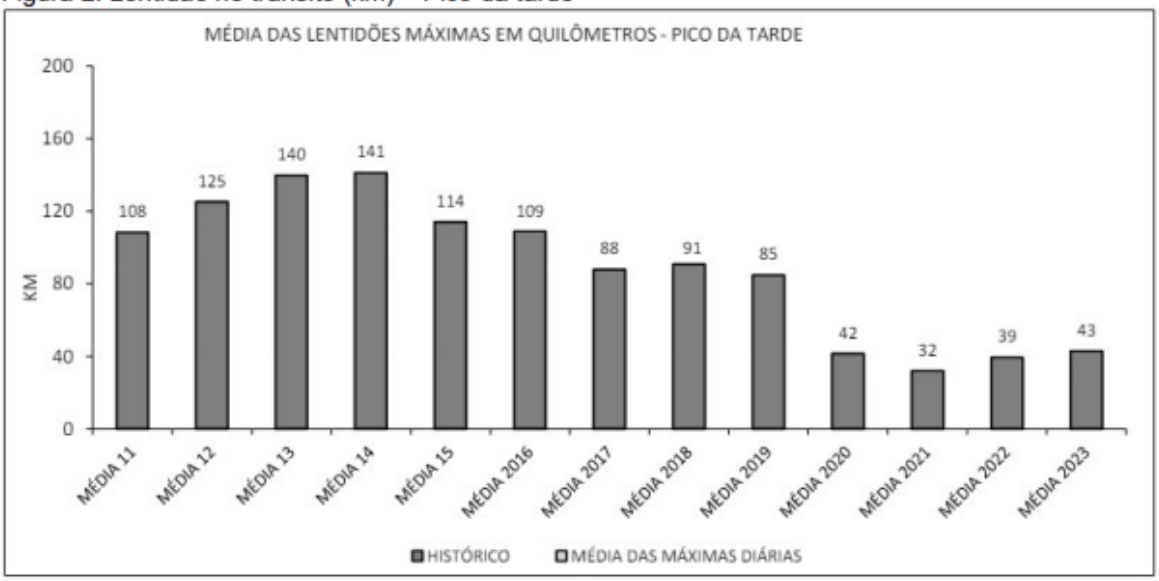
As figuras abaixo, extraídas do Relatório de Desempenho Corporativo CET – Ano 2023, ilustram o acompanhamento dos índices de medição de lentidão no trânsito, no período de 2009 a 2023. Os dados evidenciam *redução no pico da manhã* e *aumento no pico da tarde*:

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



Fonte: Relatório de Desempenho Corporativo CET – Ano 2023 (fl. 12 da peça 7).

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



Fonte: Relatório de Desempenho Corporativo CET – Ano 2023 (fl. 14 da peça 7).

A Auditoria destacou que os índices de pico lentidão, tanto da manhã como da tarde, ainda estão bem abaixo daqueles de 2019 (período pré-pandemia).

2.3.1.2 Quadro de pessoal

Verificou-se que, em 2023, se manteve a *redução constante no quadro de funcionários* próprios da entidade, da seguinte forma:

Figura 3: Quadro de Pessoal – Empregados da CET

Anos Anteriores	Número Total de Empregados
Dez/13	4.380
Dez/14	4.355
Dez/15	4.323
Dez/16	4.283
Dez/17	4.267
Dez/18	4.240
Dez/19	4.156
Dez/20	4.135
Dez/21	4.014
Dez/22	3.667
Dez/23	3.625

Fonte: Relatório de Desempenho Corporativo CET – Ano 2023 (fl. 27 da peça 7).

A equipe de auditoria destacou que esse tema foi objeto de Recomendação[3] no julgamento da Função Transporte do exercício de 2021.

2.3.1.3 Índice de mortes no trânsito

No Relatório de Desempenho Corporativo mais recente, a CET apresentou o detalhamento do índice de mortes no trânsito até o ano de 2023. Ressaltou-se que, segundo informações da SMT, os dados referentes a 2022 e 2023 foram obtidos, de forma provisória, por meio do Infosiga (Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo), em razão de dificuldades enfrentadas pela CET para acessar dados confiáveis provenientes dos Boletins de Ocorrência.

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

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

Período	Indice de Mortes por 100 mil Habitantes				
	Todos Usuários	Pedestres	Motoristas/Passageiros	Motociclistas	Ciclistas
Dez 2008	13,26	6,07	2,23	4,33	0,63
Dez 2009	12,49	6,07	2,01	3,87	0,55
Dez 2010	11,98	5,56	1,77	4,22	0,43
Dez 2011	11,85	5,36	1,62	4,45	0,43
Dez 2012	10,79	4,73	1,76	3,84	0,46
Dez 2013	9,56	4,27	1,66	3,35	0,29
Dez 2014	10,47	4,65	1,73	3,69	0,39
Dez 2015	8,26	3,49	1,43	3,08	0,26
Dez 2016	7,51	3,06	1,43	2,75	0,27
Dez 2017	6,56	2,73	0,97	2,56	0,30
Dez 2018	6,95	2,86	0,94	3,00	0,16
Dez 2019	6,44	2,92	0,85	2,42	0,25
Dez 2020	6,02	2,28	0,88	2,57	0,26
Dez 2021	6,28	2,15	0,98	2,81	0,35
Dez 2022	7,61	2,54	1,00	3,62	0,26
Dez 2023	8,12	2,90	1,17	3,57	0,30

Fonte: Relatório de Desempenho Corporativo CET – Ano 2023 (fl. 31 da peça 7).

De acordo com a CET, as diferenças em relação aos índices divulgados anteriormente se devem à atualização da população de janeiro/2014 a junho/2014 pelo IBGE.

2.3.1.4 Conclusão

Os dados da CET indicam que, em 2023, os índices de lentidão no trânsito permaneceram abaixo dos níveis observados no período pré-pandemia. Observou-se, ainda, nova redução no quadro de funcionários próprios da Companhia no referido exercício, motivo pelo qual se reiterou a necessidade de atenção quanto à manutenção da qualidade das atividades de controle e fiscalização do trânsito na cidade.

Quanto à segurança viária, os dados compilados pela CET até 2023 revelaram crescimento contínuo na mortalidade de motoristas, motociclistas e ciclistas ao longo dos últimos três anos, além de aumento nos óbitos de pedestres nos dois anos mais recentes.

2.3.2 Relatório Integrado da Administração 2023 – SPTrans

No que se refere ao transporte público de passageiros, a SPTrans informou que em 2023 o volume transportado aumentou pouco com relação ao exercício anterior (2022), permanecendo ainda 19% abaixo do verificado em 2019:

> Na análise da variação das médias dos dias úteis de 2021 a 2023 (Gráfico 1), relativamente a 2019 (ano anterior a pandemia de COVID-19), observa-se o seguinte:
> - Em 2021 a variação ficou em torno de -30% no segundo semestre;
> - Em 2022 a variação média foi de -24% no primeiro semestre e -21% no segundo;
> - Em 2023 a variação permaneceu no patamar de -21% no primeiro semestre e - 19% no segundo. (fls. 51/52 da peça 8).

O quadro a seguir apresenta os dados dos dois últimos exercícios, em bilhões de passageiros transportados por ano:

Figura 5: Demanda de passageiros transportados

Quadro 1 DEMANDA DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

Período	2022	2023[1]	Var% (2023/2022)
Anual (em bilhões)	2,05	2,08	1,46%
Média Mensal (em milhões)	170,85	173,34	1,46%
Média Dia Útil (em milhões)	6,874	7,028	2,25%

Fonte: Relatório Integrado da Administração 2023 – SPTrans (fl. 51 da peça 8).

Após o expressivo crescimento da demanda registrado em 2022 (aproximadamente 22%), o exercício de 2023 apresentou incremento mais moderado, com aumento de 1,46% no total de passageiros transportados em relação ao ano anterior.

No que se refere à *demanda por modalidade de pagamento*, destaca-se a categoria “Gratuidade (Idosos e PcD)”, que

apresentou crescimento de 44,54% em comparação a 2022. De acordo com apuração do órgão responsável, esse aumento decorre da retomada, em janeiro de 2023, do benefício de gratuidade para idosos com idade entre 60 e 64 anos, anteriormente revogado em fevereiro de 2021:

Figura 6: Demanda de passageiros por modalidade de pagamento – média dos dias úteis

Modalidade	2022	Part.%	2023[1]	Part.%	Var% 2023/2022
Dinheiro/Cartão de débito/QR Code	340.896	4,96%	283.327	4,03%	-16,89%
Comum (Pagante 1º Embarque)	1.349.183	19,63%	1.289.036	18,34%	-4,46%
Vale Transporte (Pagante 1º Embarque)	974.302	14,17%	943.314	13,42%	-3,18%
Estudante (1/2 tarifa)	126.491	1,84%	149.248	2,12%	17,99%
Integração metroferroviária	955.500	13,90%	989.045	14,07%	3,51%
Integrações intermodais	1.832.212	26,66%	1.701.663	24,21%	-7,13%
Temporal (Mensal; Semanal e 24hs.)	170.875	2,49%	174.008	2,48%	1,83%
Gratuidade Estudante	334.448	4,87%	363.394	5,17%	8,65%
Gratuidades (Idosos e PcD)	773.482	11,25%	1.117.967	15,91%	44,54%
BUSP	16.329	0,24%	17.147	0,24%	5,01%
TOTAL	**6.873.719**	**100,00%**	**7.028.150**	**100,00%**	**2,25%**

Fonte: Relatório Integrado da Administração 2023 - SPTrans (fl. 53 da peça 8).

2.3.2.1 IQT – Índice de Qualidade do Transporte

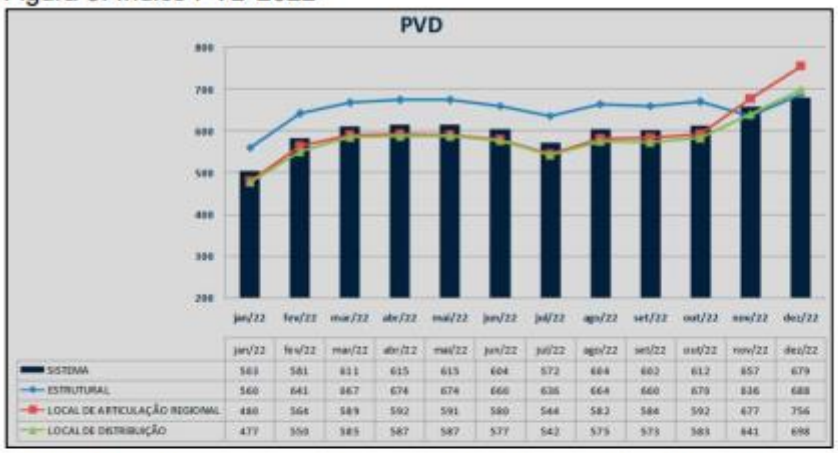
Segundo a SPTrans (fl. 134 da peça 8), o IQT consiste em instrumento de avaliação da qualidade da prestação do serviço, por meio do qual é atribuída uma pontuação às concessionárias, utilizando uma sistemática de ponderação sobre um conjunto de indicadores estabelecidos, gerando pontuação em uma escala de 0 a 100. Tem como objetivo promover a melhoria contínua dos serviços de transporte prestados, estabelecendo um ranking de desempenho das empresas operadoras, possibilitando àquelas que apresentarem resultados inferiores empreenderem esforços para atingir o nível das demais, elevando, assim, a qualidade do Sistema de Transporte.

O desempenho mínimo exigido em contrato é o conceito “*Regular*”. Segundo aponta a Auditoria (Peça 22), não houve variação significativa nos resultados de 2023, especialmente quando comparados àqueles do 3º ciclo de avaliação. A maioria dos indicadores foram avaliados como "bom", sendo que os únicos "regular" foram verificados no subsistema "distribuição". Assim como em 2022, não houve nenhuma avaliação "ótimo" ou "ruim".

2.3.2.2 Indicadores de produtividade

Dentre os indicadores do Sistema de Transporte, observou-se em 2023 que, após o crescimento significativo dos exercícios de 2021/2022, os índices PVD (Passageiros Veículo Dia) e IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) apresentaram tendência à estabilidade. Abaixo, índice PVD de 2022 e 2023:

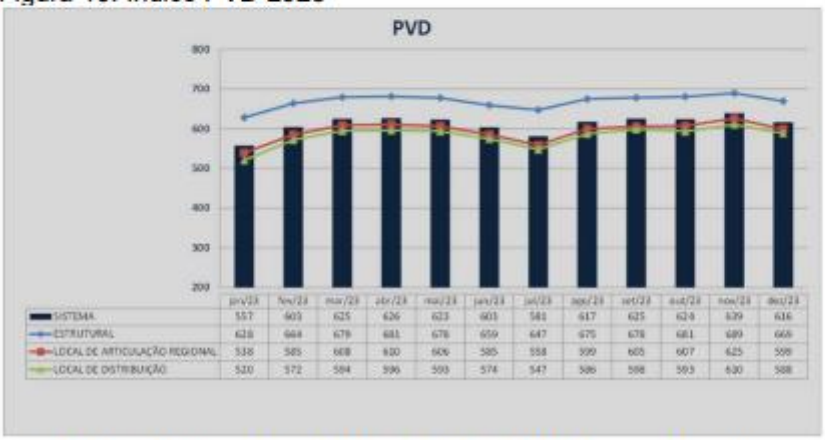
Figura 9: Índice PVD 2022



	jan/22	fev/22	mar/22	abr/22	mai/22	jun/22	jul/22	ago/22	set/22	out/22	nov/22	dez/22
SISTEMA	503	581	611	615	615	604	572	604	602	612	657	679
ESTRUTURAL	560	641	667	674	674	660	636	664	660	679	836	688
LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL	480	564	589	592	591	580	544	582	584	592	677	756
LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO	477	559	585	587	587	577	542	579	573	583	641	698

Fonte: Relatório Integrado da Administração 2022 – SPTrans (fl. 176 da peça 06 do eTCM 6658/2023).

Figura 10: Índice PVD 2023

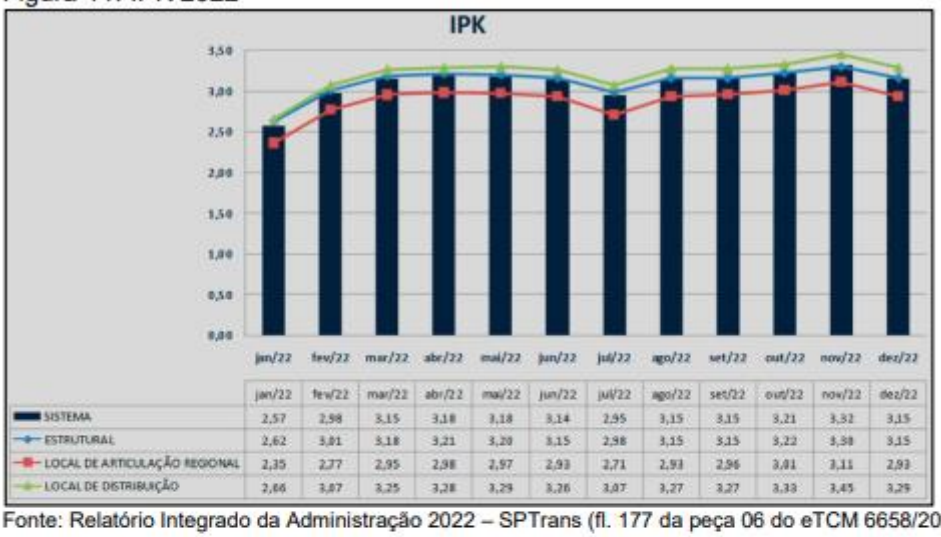


	jan/23	fev/23	mar/23	abr/23	mai/23	jun/23	jul/23	ago/23	set/23	out/23	nov/23	dez/23
SISTEMA	557	603	625	626	623	603	581	617	625	626	639	616
ESTRUTURAL	628	664	679	681	678	659	647	675	678	681	689	669
LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL	538	585	608	610	606	585	558	599	605	607	625	599
LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO	520	572	594	596	593	574	547	586	598	593	610	588

Fonte: Relatório Integrado da Administração 2023– SPTrans (fl. 145 da peça 8).

A seguir, IPK de 2022 e 2023:

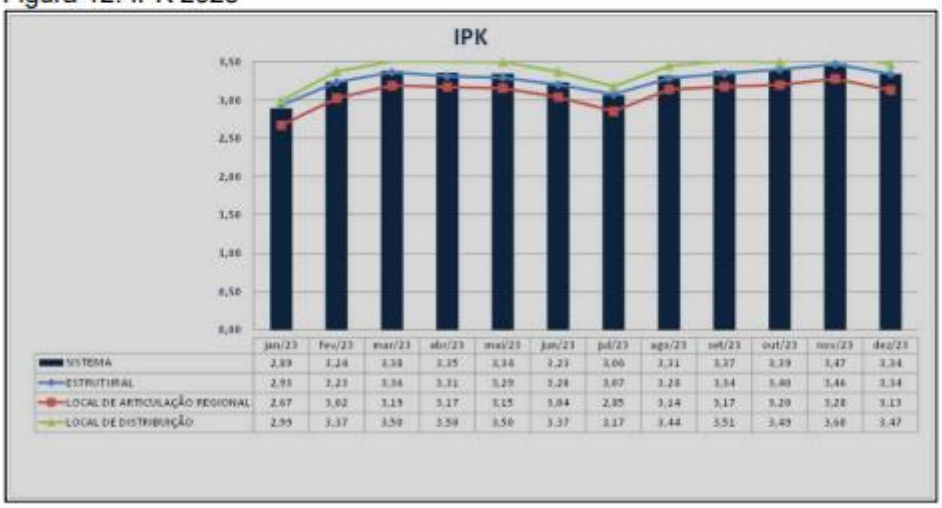
Figura 11: IPK 2022



	jan/22	fev/22	mar/22	abr/22	mai/22	jun/22	jul/22	ago/22	set/22	out/22	nov/22	dez/22
SISTEMA	2,57	2,98	3,15	3,18	3,18	3,14	2,95	3,15	3,15	3,21	3,32	3,15
ESTRUTURAL	2,62	3,01	3,18	3,21	3,20	3,15	2,98	3,15	3,15	3,22	3,30	3,15
LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL	2,35	2,77	2,95	2,98	2,97	2,93	2,71	2,93	2,96	3,01	3,11	2,93
LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO	2,66	3,07	3,25	3,28	3,29	3,26	3,07	3,27	3,27	3,33	3,45	3,29

Fonte: Relatório Integrado da Administração 2022 – SPTrans (fl. 177 da peça 06 do eTCM 6658/2023).

Figura 12: IPK 2023



	jan/23	fev/23	mar/23	abr/23	mai/23	jun/23	jul/23	ago/23	set/23	out/23	nov/23	dez/23
SISTEMA	2,89	3,24	3,38	3,35	3,34	3,23	3,06	3,31	3,37	3,39	3,47	3,34
ESTRUTURAL	2,93	3,23	3,36	3,31	3,29	3,20	3,07	3,28	3,34	3,40	3,46	3,34
LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL	2,67	3,02	3,19	3,17	3,15	3,04	2,85	3,14	3,17	3,20	3,28	3,13
LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO	2,99	3,37	3,50	3,50	3,50	3,37	3,17	3,44	3,51	3,49	3,60	3,47

Fonte: Relatório Integrado da Administração 2023 – SPTrans (fl. 146 da peça 8).

2.3.2.3 Ônibus elétricos

A Auditoria destacou que a adoção de ônibus elétricos, alimentados por cabos ou por baterias, é parte importante nas ações que objetivam atingimento das metas de *redução de poluentes*, e diretamente relacionada à meta 50 do Programa de Metas 2021-2024. Ressalve-se que a meta 50 teve em 2023 seu texto alterado, mas manteve o compromisso de que em 2024 "ao menos 20% da frota de

ônibus municipais seja composta por veículos de matriz energética limpa".

Nesse sentido, a SMT anunciou subsídios municipais para aquisição de veículos elétricos pelas Concessionárias, promoveu avaliações de 4 novos modelos em 2023 e destacou a incorporação de 59 ônibus elétricos à frota.

Apesar do avanço, esses 59 novos ônibus elétricos, somados à frota piloto de 18 veículos, mais os 201 trólebus em operação, totalizam 278 veículos elétricos, o que representa apenas 2,3% da frota atual de 11.949 ônibus. Destacou-se que a meta para 2024 é de 20% de veículos eletrificados, ou seja, algo hoje em torno de 2390 veículos.

2.3.2.4 Conclusão

A apuração do Índice de Qualidade do Transporte (IQT) no exercício de 2023 apresentou resultados semelhantes aos do ciclo anterior de avaliação, com predominância de classificações na faixa "**bom**".

Os indicadores da SPTrans relacionados à produtividade, como o *Índice de Passageiros por Veículo por Dia (PVD)* e o *Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK)*, evidenciaram estabilidade em relação aos valores observados em 2022.

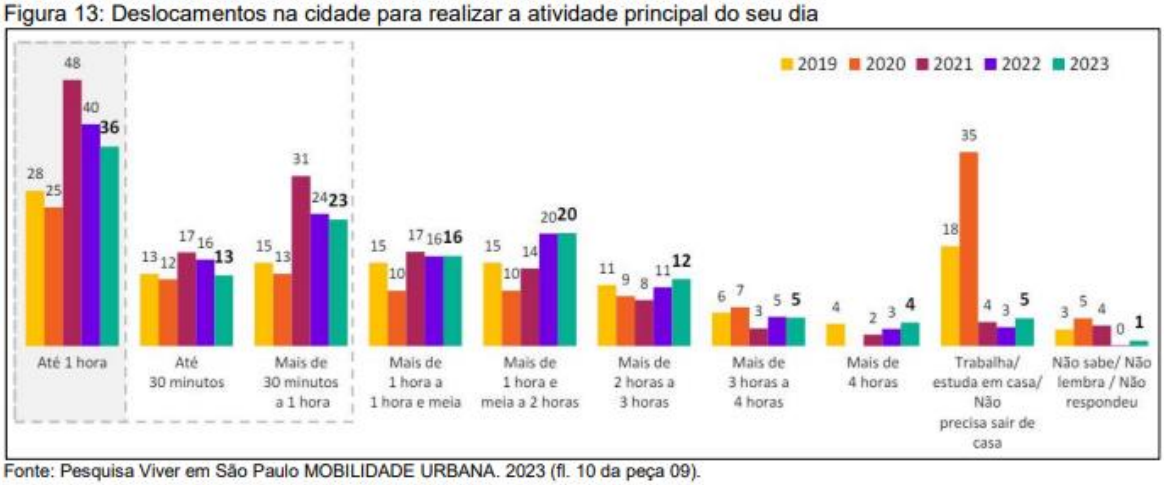
No tocante ao programa de implantação de ônibus elétricos, observou-se que os resultados ainda são incipientes, com apenas 2,3% da frota composta por veículos desse tipo, percentual ainda distante da meta estabelecida de 20%.

2.3.3 Pesquisa Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana

A pesquisa “Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana”, realizada pela Rede Nossa São Paulo em parceria com o IPEC (Inteligência em Pesquisa e Consultoria), trouxe dados sobre a percepção da população paulistana acerca da *mobilidade urbana* na cidade de São Paulo. A última edição da pesquisa coletou informações em agosto de 2023.

A pesquisa destacou que, com a queda no número de pessoas que declararam levar até 1 hora em seu deslocamento para a atividade principal (em destaque na Figura 13), o tempo médio gasto em 2023 manteve a *tendência de elevação do ano anterior*, passando de 1h39 para 1h53, ultrapassando o tempo apontado em 2019 (pré-pandemia):

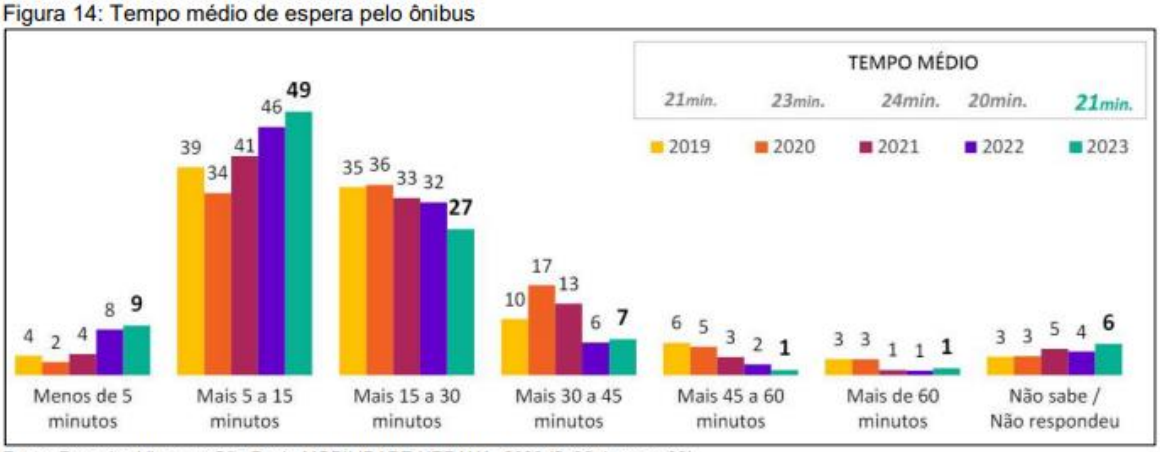
Figura 13: Deslocamentos na cidade para realizar a atividade principal do seu dia



Fonte: Pesquisa Viver em São Paulo MOBILIDADE URBANA. 2023 (fl. 10 da peça 09).

Por sua vez, o tempo de espera pelo ônibus, na média, conforme percebido pelo usuário, se manteve praticamente estável, em 21 minutos:

Figura 14: Tempo médio de espera pelo ônibus



Fonte: Pesquisa Viver em São Paulo MOBILIDADE URBANA. 2023 (fl. 32 da peça 09).

A figura 15 acostada ao RAFG (Peça 22) ilustra os principais problemas apontados pelos usuários do sistema de transporte público municipal. O principal problema apontado pelos usuários dos ônibus municipais continua sendo *lotação*. E em 2023 ganhou destaque negativo a "frequência dos ônibus" (+10 p.p.), que superou o aspecto sobre o preço da tarifa:

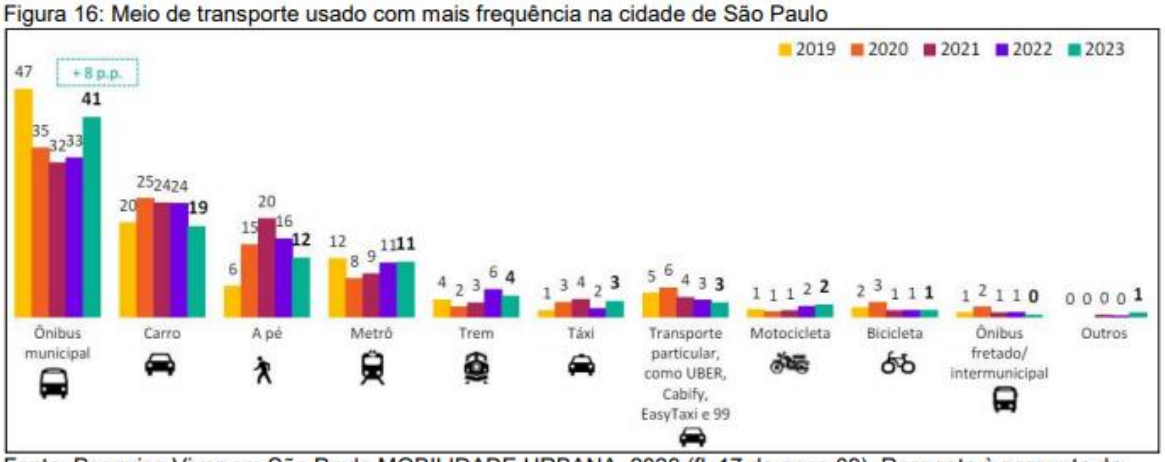
Figura 15: Ranking dos principais problemas da cidade de São Paulo em relação aos ônibus municipais



Fonte: Pesquisa Viver em São Paulo MOBILIDADE URBANA. 2023 (fl. 33 da peça 09).

Sobre os meios de transporte utilizados pela população, houve aumento significativo nos usuários de ônibus como principal meio de transporte, e redução dos usuários de carro, em relação ao exercício de 2022. Viagem a pé, por sua vez, recuou novamente 4 p.p., alcançando o menor nível em 4 anos:

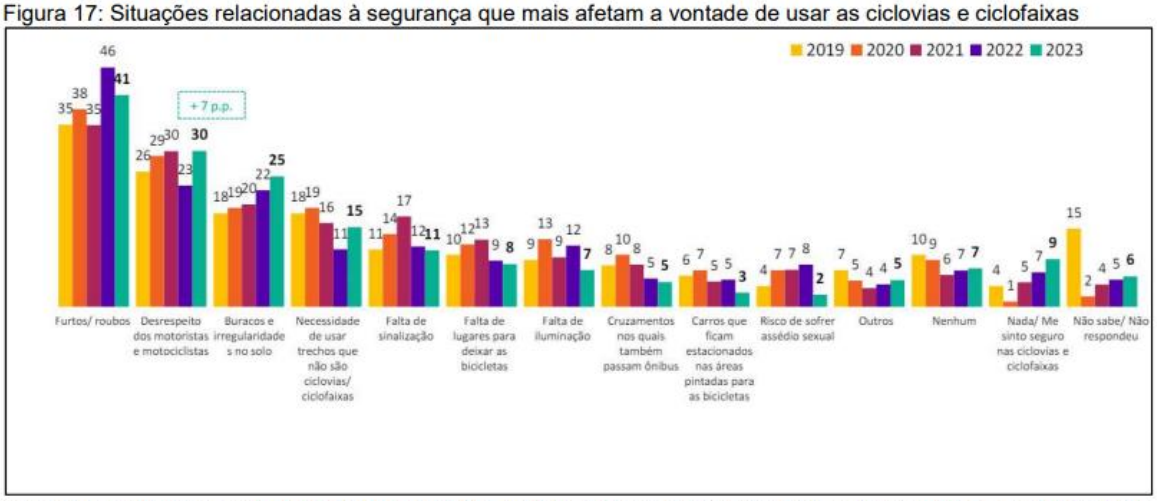
Figura 16: Meio de transporte usado com mais frequência na cidade de São Paulo



Fonte: Pesquisa Viver em São Paulo MOBILIDADE URBANA. 2023 (fl. 17 da peça 09). Resposta à pergunta da pesquisa: Gostaria que dissesse qual destes meios de transporte você usa atualmente com mais frequência na cidade de São Paulo? (resposta única)

A pesquisa também apurou a questão da segurança para os usuários de bicicletas. Apesar das variações percentuais, o ranking dos 3 principais problemas apontados por usuários de bicicleta permanece inalterado, ou seja, (1) furtos/roubos, (2) desrespeito dos motoristas e motociclistas, e (3) buracos e irregularidades o solo.

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



Fonte: Pesquisa Viver em São Paulo MOBILIDADE URBANA. 2023. Situações relacionadas à segurança que mais afeta a sua vontade de usar as ciclovias e ciclofaixas na cidade de São Paulo – Soma das menções (fl. 52 da peça 09).

Constatou-se que a principal barreira à consolidação e à expansão do uso da bicicleta permanece sendo a percepção de insegurança relacionada a "*furtos e roubos*", apesar da redução de 5 pontos percentuais registrada em 2023. Outro fator que tem ganhado relevância crescente é a presença de "*buracos na via*", cuja avaliação negativa pelos usuários tem se intensificado de forma contínua ao longo dos últimos cinco anos. Esses dados, segundo aponta a equipe técnica, podem ser utilizados pela Administração como parâmetro para o direcionamento de investimentos voltados à melhoria do sistema cicloviário.

2.3.3.1 Conclusão

De acordo com a pesquisa "Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana" de 2023, houve aumento no tempo médio declarado de deslocamentos na cidade para realizar a atividade principal. Na percepção do usuário de transporte público municipal a questão "lotação dos veículos" apresentou piora, mantendo-se em primeiro lugar no ranking de problemas.

Já para usuários de bicicletas, os principais problemas continuam sendo (1) "furtos/roubos, (2) "desrespeito dos motoristas e motociclistas" e (3) "buracos e irregularidades no solo".

2.3.4 Fiscalizações realizadas

A equipe técnica expõe que, no exercício de 2023, foram concluídas 4 auditorias relacionadas à execução contratual de concessões de transporte coletivo público de passageiros. Na ocasião foram acompanhados os contratos:

(i) Contrato nº 025/19 do Grupo Estrutural, firmado com a Viação Grajaú S.A. (Lote E6).

(ii) Contrato nº 038/19 do Grupo Local de Articulação Regional, firmado com o Consórcio Transvida (Lote AR9).
(iii) Contrato nº 041/19 do Grupo Local de Distribuição, firmado com a empresa Transunião Transportes S.A. (Lote D3).
(iv) Contrato nº 043/19 do Grupo Local de Distribuição, firmado com a empresa Pêssego Transportes Ltda. (Lote D5).

3. CORRELAÇÃO DA FUNÇÃO TRANSPORTE COM A AGENDA MUNICIPAL 2030

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

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

A Prefeitura vinculou ao Programa 3009 quatro metas da Agenda Municipal 2030:

Quadro 9: PPA e Agenda Municipal 2030

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

Fonte: PPA 2022-2025 - Anexo IV - Vinculação de objetivos e metas do quadriênio 2022-2025 com o Programa de Metas 2021-2024 e com a Agenda Municipal 2030 (fl. 13 da peça 17)

A Auditoria destaca que, embora as metas 3.6, 11.2 e 11.6 possuam indicadores objetivos, expressos em números, que em tese possibilitam que a Administração realize seu acompanhamento, direcionando investimentos onde necessário, não foram apresentados, pela SMT, dados do monitoramento da Agenda 2030.

Desta forma, propõe-se que seja recomendado à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte que promova a análise dos indicadores da Função Transporte vinculados à Agenda Municipal 2030, bem como estabeleça metas parciais, a serem incluídos pela Prefeitura no Relatório de Gestão referente ao exercício 2024 e subsequentes, a fim de constatar os resultados no ano, comparando-os com a série histórica disponível.

4. CONCLUSÕES DO RELATÓRIO DE ANÁLISE DE FUNÇÃO DE GOVERNO

A equipe técnica consolidou as conclusões do trabalho de auditoria nos itens 5.1 a 5.3, da seguinte forma:

- 5.1. Execução Orçamentária:
  - 5.1.1. Sob o aspecto orçamentário, considerando o PPA 2022-2025, o programa “3009 - Melhoria da Mobilidade

Urbana Universal" teve, em 2023, em valores correntes empenhados 52,7% acima do planejado (subitem 3.1.2).

- 5.1.2. Com relação à LOA 2023, o liquidado, em despesas da Função Transporte, superou em 17,8 % o inicialmente aprovado na lei. (subitem 3.1.2).
- 5.1.3. Apenas 21,3% do valor orçado atualizado para projetos relacionados a implantação, ampliação, reforma e construção de "Corredores de Ônibus" e "ciclovias" foi efetivamente liquidado em 2023. (subitem 3.1.2)
- 5.1.4. As compensações tarifárias, que representam a maior despesa do Programa 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal, sofreram acréscimo de 52,7% em relação ao inicialmente planejado, atingindo 5,3 bilhões em 2023 (ou o equivalente a acréscimo de 4% em relação ao exercício 2022). (subitem 3.1.2).

- 5.2. Indicadores e Metas:
  - 5.2.1. Dentre os 29 indicadores do PPA vinculados à Função Transporte cujos resultados foram apresentados pela SMT, 10 atingiram a meta para o ano de 2023. Dos demais 19 indicadores, 4 não continham metas definidas para 2023 e 15 indicadores não atingiram as metas previstas. (subitem 3.2.1.1).
  - 5.2.2. Dentre as 11 metas de responsabilidade da SMT elencadas do

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

- 5.2.3. Dados da CET sinalizam que os indicadores de lentidão no trânsito em 2023 ainda estavam abaixo do período pré-pandemia. (subitem 3.3.1.4).
- 5.2.4. O quadro de funcionários próprios da CET sofreu nova redução em 2023, de modo que se reitera necessidade de a entidade atentar para que não haja prejuízo na qualidade do controle do trânsito da cidade. (subitem 3.3.1.4).
- 5.2.5. Dados de mortes no trânsito compilados pela CET até 2023 indicam aumento contínuo na mortalidade de motoristas, motociclistas e ciclistas nos últimos três anos e de pedestres nos últimos dois anos. (subitem 3.3.1.4).
- 5.2.6. A apuração do IQT – Índice de Qualidade do Transporte em 2023 obteve resultados semelhantes em comparação com o ciclo anterior de avaliação. A maioria dos resultados foi classificada como "bom". (subitem 3.3.2.4).
- 5.2.7. Os indicadores da SPTrans relativos à produtividade, índice PVD (Passageiros Veículo Dia) e IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro), demonstram

estabilidade em 2023 em relação ao exercício de 2022. (subitem 3.3.2.4).

- 5.2.8. O programa de implantação de ônibus elétricos ainda não apresentou resultados significativos, alcançando atualmente 2,3% dos veículos, estando distante da meta de 20% da frota de ônibus em circulação (meta 50 do Programa de Metas 2021-2024). (subitem 3.3.2.4).

- 5.3. Pesquisa “Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana” de 2023.
  - 5.3.1. De acordo com a pesquisa “Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana” de 2023, houve aumento no tempo médio declarado de deslocamentos na cidade para realizar a atividade principal. (subitem 3.3.3.1).
  - 5.3.2. Na percepção do usuário de transporte público municipal a questão "lotação dos veículos" apresentou piora, mantendo-se em primeiro lugar no ranking de problemas. (subitem 3.3.3.1).
  - 5.3.3. Já para usuários de bicicletas, os principais problemas continuam sendo (1) "furtos/roubos, (2) "desrespeito dos motoristas e motociclistas" e (3) "buracos e irregularidades no solo". (subitem 3.3.3.1).

5. INFRINGÊNCIAS E/OU PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

A Auditoria afirmou que não há registro de infringências bem como propostas de determinação. Já as propostas de recomendação foram autuadas como “6.2” e as propostas de ciência como 6.3, da seguinte forma:

(i) 6.2 Propostas de recomendação:
   a. 6.2.1. Recomendar à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT) que promova a análise dos indicadores da Função Transporte vinculados à Agenda Municipal 2030, bem como estabeleça metas parciais, a serem incluídas pela Prefeitura no Relatório de Gestão referente ao exercício 2024 e subsequentes, a fim de constatar os resultados no ano, comparando-os com a série histórica disponível (item 4).
   b. 6.2.2. Recomendar à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT) que promovam ações efetivas para o atingimento da meta 3.6 da Agenda Municipal 2030, relacionada a mortes por acidentes de trânsito, a qual possui o mesmo indicador da antiga meta 39 do Plano de Metas 2021-2024, pois, de acordo com os dados divulgados pela CET (item 3.3.1.3 deste relatório), desde 2020 o indicador apresentou piora constante, com um índice apurado para 2023 de 8,12 mortes no trânsito por 100 mil habitantes (pior resultado desde 2015, sendo que a meta para 2030 é de no máximo 3 mortes para cada 100 mil habitantes) (item 4).

(ii) 6.3. Proposta de ciência

a. 6.3.1. Dar ciência à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT) de que o Relatório de Gestão da Função de Governo Transporte – Exercício 2023, foi encaminhado a esta E. Corte em 15.05.24, portanto, fora do prazo definido no art. 5º da Resolução nº 16/2020 deste Tribunal. (subitem 1.3).

6. Manifestação da Companhia de Engenharia e tráfego – CET

A CET apresentou Manifestação acostada à Peça 29 ofertando esclarecimentos para cada uma das conclusões do trabalho de auditoria, da forma a seguir exposta:

- Indicadores do PPA (“Quadro 6”):

  - Indicador 51 – Número de mortes no trânsito por 100 mil habitantes (meta 5,1; valor apurado 8,12):

    “Confirmamos que o índice de mortes no trânsito por 100 mil habitantes calculado em dezembro de 2023 foi 8,12.”

  - Indicador 343 – Número de projetos de redesenho urbano implantados (meta 10; valor apurado 0):

    “A DP/SPP concluiu o planejamento e a elaboração de projetos funcionais e básicos de treze intervenções de redesenho urbano, dentro de dois grupos de projetos:

    - *Projeto Vias Seguras: Av. Dona Belmira Marin, Estrada de Itapecerica; Av. Marechal Tito, Av. Raimundo Pereira de Magalhaes, Av. Senador*

Teotônio Vilela, Av. do Estado e Estrada do Imperador;

- *Projeto áreas Calmas: São Miguel, Centro República e Centro Sé, Santana, Lapa de Cima e Lapa de Baixo."*

- Indicador 215 – Número de quilômetros de estruturas cicloviárias (meta 930; valor apurado 68,9);
- Indicador 96 – Extensão, em quilômetros, de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas implantados (meta 102; valor apurado 68,9);
- Indicador 97 – Extensão, em quilômetros, de rede cicloviária existente (meta 930; valor apurado 731):

"Esclarecemos que os dados divulgados sobre a evolução de implantação de novas estruturas cicloviárias são: 2021 – 52,20 km; 2022 – 4,50 km e 2023 – 32,12 km, referentes aos Indicadores 215 e 96; quanto ao indicador 97 o valor divulgado é de 731,80 km.

Salientamos que esses valores foram confirmados entre a CET e a SMT, inclusive com a divulgação, em 2024, de 11,18km de novas estruturas implantadas até junho, totalizando 743,00 km, sendo 168,80 km de ciclovias, 542,10 km de ciclofaixas e 32,10 km de ciclorrotas.

A partir dos dados acima, temos até o ano de 2023 um total de 88,82 km de novas estruturas cicloviárias no quadriênio da gestão, sendo 14,30 km de ciclovias e 74,52 km de ciclofaixas.

O Plano de Metas 2021-2024 prevê a implantação de 300km totalizando 1.000 km de malha cicloviária. Essas novas estruturas são fruto da parceria entre a COHAB e a SMT; dos contratos da própria pasta; e através de projetos

de mitigação de tráfego implantados por meio de Polos Geradores de Tráfego.

Sobre a COHAB, através de PPP estão previstos 120 km de novas estruturas, cujos projetos funcionais já foram elaborados e encaminhados à SMT. Além disto, foram elaborados projetos funcionais de 158,00km de novas estruturas para uma nova licitação e implantação pela SMT."

- Metas do Programa de Metas 2021 - 2024 ("Quadro 7"):
  - Meta 39 – Realizar 18 ações para a redução do índice de mortes no trânsito (valor realizado em 2022 – 7; em 2023 – 8):

    "As seguintes ações foram realizadas:
    - *Projeto Vias Seguras: tendo como objetivo a redução dos índices de acidentes de vias de grande importância no Município através de ações integradas com readequação da sinalização horizontal, vertical e semafórica, readequação de geometria e melhoria da qualidade da infraestrutura viária abrangendo pista e calçadas, foram concluídas as etapas de planejamento, com auditoria de segurança viária, projeto funcional e projeto básico das vias: Av. Dona Belmira Marin; Estrada de Itapecerica; Av. Marechal Tito; Av. Raimundo Pereira de Magalhaes; Av. Senador Teotônio Vilela; Av. do Estado, e Estrada do Imperador;*
    - *Projeto áreas Calmas: Tratamento de áreas comerciais e de serviços com concentração de pedestres e presença de estações e terminais de transportes coletivos, com foco na redução da velocidade praticada pelos veículos. Concluídas as*

etapas de planejamento, projeto funcional e projeto básico: Centro República e Centro Sé. A Área Calma São Miguel está em implantação. A área Santana foi totalmente implantada em 2021 e as áreas Lapa de Cima e Lapa de Baixo foram implantadas parcialmente."

- Meta 41 – Implantar nove projetos de redesenho urbano para pedestres, com vistas à melhoria da caminhabilidade e segurança, em especial, das pessoas com deficiência, idosos e crianças (valor realizado em 2022 – 1; em 2023 – 1):

  "As seguintes ações foram realizadas:
  - *Rotas de Acessibilidade: o planejamento e os projetos funcionais e básicos foram concluídos, com foco na segurança viária e acessibilidade do deslocamento das pessoas entre as instituições que atendem deficientes visuais e os terminais e estações de transporte coletivo e outros polos de atração: Barra Funda, Marechal Deodoro, Linha Azul, Centro Velho e Ipiranga. A implantação foi concluída na Rota Vila Clementino;*
  - *Rotas Escolares Seguras: o planejamento e os projetos funcionais e básicos foram concluídos, com foco na melhoria da segurança de crianças e adolescentes, em áreas que concentram várias escolas e onde grande parte dos estudantes e acompanhantes fazem o trajeto casa-escola a pé: São Rafael e Pari."*

- Meta 83 – Implantar 200 quilômetros de novas faixas azuis para motociclistas (Programa Faixa Azul), com foco na promoção da segurança viária:

"*Entre os anos de 2022 e 2023 foram implantados 90,1 km de Faixas Azuis. Com as implantações ocorridas em 2024, o total existente até o dia 18/08/2024 é de 168,66 km. Para o atendimento desta meta a CET elaborou os projetos de mais 46 km, aproximadamente, que aguardam a conclusão de obras e ajustes na sinalização viária para a implantação*."

- 5.2.5 – Dados de mortes no trânsito compilados pela CET até 2023 indicam aumento contínuo na mortalidade de motoristas, motociclistas e ciclistas nos últimos três anos e de pedestres nos últimos dois anos.

  "A dinâmica da mobilidade da cidade sofreu alterações acompanhando as novas formas de trabalhar e consumir, percebendo-se grande aumento da demanda de serviços de entrega, principalmente com uso da motocicleta. Conforme dados do Ministério da Infraestrutura, apenas entre 2020 e 2023 a frota de motocicletas do município cresceu cerca de 25%, passando de 1,2 para 1,5 milhões de unidades. Na mesma proporção, cresceu o número de pessoas não treinadas utilizando esse modal como forma de obter renda, com trabalhos de entregas.

  Por esse motivo a CET tem se empenhado em criar uma forma de organização do espaço viário urbano que coloque o motociclista, usuário vulnerável, em um espaço onde possa ver e ser visto ao circular pelas principais vias da cidade, reduzindo os riscos de sinistros graves. Os estudos realizados e projetos pilotos da Faixa Azul implantados e acompanhados com relatórios técnicos periódicos para análise da SENATRAN, são uma resposta técnica à necessária adequação à nova realidade dos deslocamentos na cidade que, futuramente, após aprovação pelo órgão

federal, poderá ter a extensão necessária para fazer a diferença no número de óbitos de motociclistas.

Da mesma maneira, soluções já testadas e aprovadas deverão continuar a ser aplicadas na proteção de pedestres e ciclistas, bem como dos motoristas de veículos que circulam por São Paulo."

- 5.3 – Pesquisa "viver em são paulo: mobilidade urbana" de 2023.
  - 5.3.3 – Para usuários de bicicletas, os principais problemas continuam sendo furtos e roubos, desrespeito de motoristas e motociclistas, e buracos e irregularidades no solo.

    "Visando a segurança do ciclista informamos que o Plano de Metas 2021-2024 prevê a implantação de 300 km (totalizando 1.000 km) de malha cicloviária. A cidade conta atualmente com 743,00 km de estruturas cicloviárias, dados de junho/2024.

    Em 2023 a SMT também instituiu o Programa de Manutenção Permanente da Malha Cicloviária e o Consórcio Manutenção de Ciclos SP, constituído pelas empresas M4 e Sinalisa Segurança Viária, vencedor do Pregão Eletrônico nº 005/SMT/2023, que iniciou a requalificação das estruturas cicloviárias que foram priorizadas a partir de levantamento da Auditoria Cidadã, realizado pela ONG Ciclocidade em 2022, visando sanar os problemas sobre manutenção e conservação do pavimento e da sinalização cicloviária."

- 6. Infringências e/ou proposta de encaminhamento
  - 6.2.2 – Recomendar à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT) que promovam ações efetivas

para o atingimento da meta 3.6 da Agenda Municipal 2030, relacionada a mortes por acidentes de trânsito, a qual possui o mesmo indicador da antiga meta 39 do Plano de Metas 2021-2024 (...)

"Informamos nossa ciência sobre esta proposta de recomendação, e salientamos que a Segurança Viária norteia a Missão Organizacional da CET, visando a melhoria das condições da mobilidade e qualidade de vida da população.

O planejamento e a elaboração de projetos, os programas de educação de trânsito, a implantação e manutenção da sinalização viária, bem como a operação de trânsito, compõe o rol de ações permanentes da empresa, que são revisadas e aprimoradas ao longo do tempo para garantir sua aplicabilidade e eficácia. Essas ações da CET são norteadas também pelas metas constantes da Agenda 2030 e dos demais dispositivos legais relacionados como, por exemplo, o Plano de Segurança Viária da PMSP e o Plano de Mobilidade – Planmob 2015.

Salientamos que para o atingimento das metas de redução da acidentalidade, os Planos acima citados também preveem ações de outras pastas dos Governos Municipal e Estadual, visando, por exemplo, incentivar a utilização de veículos e tecnologias mais seguras; garantir o atendimento e o cuidado pós-acidente de acordo com as melhores práticas; investir em comunicação, educação e capacitação de forma contínua em torno da segurança viária; qualificar e utilizar os dados disponíveis para a tomada de decisão, etc."

7. Manifestação da Coordenadoria VI após os esclarecimentos da CET

A equipe técnica, após analisar os esclarecimentos prestados pela CET, entendeu por ratificar as conclusões do item 5 e as recomendações do item 6 do Relatório de Análise de Função Transporte (Peça 33).

8. Manifestação da Assessoria Jurídica

A Assessoria Jurídica, após examinar as manifestações anteriores, elaborou manifestação juntada às peças 35 e 36, concluindo o seguinte:

> Desse modo, verifica-se que a Auditoria apresentou Relatório adequado ao fim proposto, com a análise da execução orçamentária, indicadores e metas, apresentando, ainda, recomendações e proposta de ciência.
>
> No que se refere ao mérito, as conclusões alcançadas são de natureza técnica e não foram modificadas pela manifestação da Origem juntada aos autos, de modo que permanecem presentes as recomendações indicadas no Relatório de Análise de Função.
>
> Registro, por fim, que as conclusões técnicas alcançadas nos autos foram submetidas ao exercício do contraditório e da ampla defesa, restando atendido, sob esse aspecto, o regramento estabelecido no art. 7º da Resolução nº 16/20201 deste E. Tribunal.
>
> Ante o exposto, acompanho o entendimento técnico firmado pela Auditoria, notadamente no que se refere às recomendações indicadas.

9. Manifestação da Procuradoria da Fazenda Municipal

A Procuradoria da Fazenda Municipal, por sua vez, elaborou Manifestação constante à Peça 39, concluindo o seguinte:

> 7. Diante do exposto, o quadro retratado nestes autos permite a conclusão de que a presente auditoria alcançou seus objetivos. Por tal razão, e dada, ainda, a sua natureza instrumental – que prescinde de análise de mérito –, esta Procuradoria requer seja ela conhecida e registrada.

10. Manifestação da Secretaria Geral

A Secretaria Geral, às Peças 41 e 42, opinou no sentido de que a Análise de Função de Governo - Função Transporte do exercício 2023 encontra-se em condições de ser submetida à apreciação do Plenário para conhecimento, registro e deliberação, com o encaminhamento à Origem das recomendações que se mostrarem cabíveis:

> Ante o exposto, por tratar de matéria técnica, e dada a sua natureza instrumental, entendo que a Análise de Função de Governo - Função Transporte do exercício 2023, encontra-se em condições de ser submetida à apreciação de Vossa Excelência para conhecimento, registro e deliberação, com o encaminhamento à Origem das recomendações que se mostrarem cabíveis na espécie.

É o Relatório.

V O T O

Trago a julgamento Análise de Função de Governo - Transporte relativa ao exercício financeiro de 2023. A Função de Governo, segundo leciona a Auditoria (Peça 22), é uma classificação do orçamento público que registra a *finalidade da realização da despesa*, demonstrando em qual grande área de ação governamental o recurso foi aplicado. São, ao todo, 28 Funções de Governo estabelecidas pela Portaria nº 42/1999 do então Ministério de Orçamento e Gestão.

A Resolução nº 16/2020 disciplina, no âmbito do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, as Análises de Função de Governo e, em seu art. 5º, estabelece que as secretarias municipais responsáveis pela implementação das políticas públicas previstas no art. 3º devem elaborar, anualmente, um *Relatório de Gestão* com a avaliação da execução orçamentária e do cumprimento de metas e indicadores da respectiva função, referente ao exercício anterior, a ser apresentado até 30 de abril de cada ano.

O Relatório de Gestão possibilita avaliar, de forma geral, o *desempenho da Função de Governo Transporte* em comparação a exercícios anteriores e a outros parâmetros pertinentes, porém sem uma análise qualitativa. O documento permite, ainda, que a Secretaria acompanhe suas séries históricas de indicadores, favorecendo o aprimoramento do planejamento, o alcance de seus objetivos e a implementação das políticas públicas voltadas ao transporte.

As análises realizadas pela equipe de Auditoria foram consolidadas no Relatório de Análise de Função de Governo (RAFG) constante à Peça 22, cujo objetivo consiste em avaliar as despesas efetuadas no exercício de 2023 na Função de Governo Transporte (Função 26), com base nos resultados alcançados, tanto da *execução*

orçamentária (uso dos valores previstos no orçamento), quanto do *atingimento de metas* e *indicadores* pertinentes.

No Município de São Paulo, os gastos da Função Transporte são geridos pela SMT (Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte), cujas atribuições são, em síntese, as de propor gerir e avaliar políticas públicas para o desenvolvimento da *mobilidade urbana sustentável, integrada e eficiente*, priorizando a defesa da vida, a preservação da saúde e do meio ambiente. Grande parte das atribuições da SMT, conforme consta do referido relatório, são delegadas à SPTrans (São Paulo Transporte) e à CET (Companhia de Engenharia de Tráfego).

O Relatório de Análise de Função de Governo contempla diversos capítulos, dentre os quais 3 (três) concentram o fundamento e as conclusões dos trabalhos de auditoria que possuem potencial de impactar a análise da função transporte, quais sejam:

(i) Análise da função transporte (**item 3 do RAFG**);
(ii) Correlação da função transporte com a agenda municipal 2030 (**item 4 do RAFG**);
(iii) Conclusões do Relatório de Análise de Função de Governo (**item 5 do RAFG**); e

Passa-se, a seguir, à análise dos três eixos estruturantes que subsidiam tecnicamente este julgamento para, em seguida, deliberação conclusiva análise da função transporte relativa ao exercício financeiro de 2023.

ANÁLISE DA FUNÇÃO TRANSPORTE

1. Um dos principais objetivos do Mobilidade Urbana no Município de São Paulo, conforme disposto no art. 227[4] do Plano Diretor Estratégico (PDE), consiste na "melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida".

2. Desta feita, para análise da função, a equipe técnica escolheu analisar em detalhes o programa **3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (finalístico)**, em função de sua importância para os Munícipes e também por conta dos altos valores financeiros que demanda – isto é, pelo *critério de materialidade* (Peça 22, pág. 17)[5].

3. O Programa 3009 – Melhoria da Mobilidade Urbana Universal tem como objetivos: assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades; tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis; e assegurar padrões sustentáveis de consumo e produção. Nesse contexto, 98,07% dos recursos executados pelo

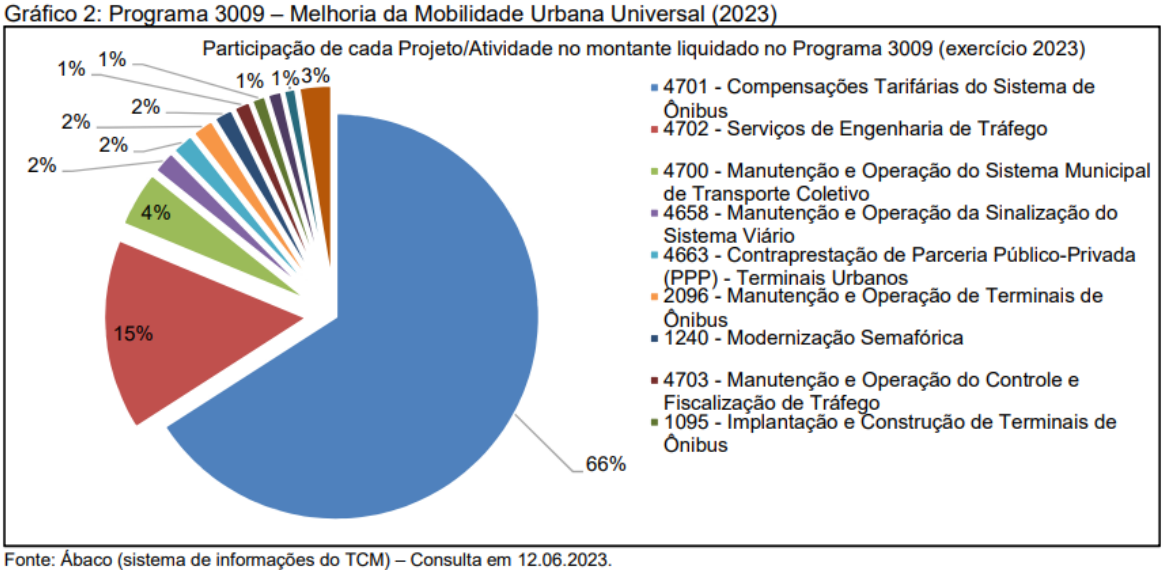
[4] Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são: I - melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida; II - homogeneização das condições de macroacessibilidade entre diferentes regiões do Município; III - aumento da participação do transporte público coletivo e não motorizado na divisão modal; IV - redução do tempo de viagem dos munícipes; V - melhoria das condições de integração entre os diferentes modais de transporte; VI - promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, incluindo a redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes, poluição sonora e deterioração do patrimônio edificado; VII - promover o compartilhamento de automóveis; VIII - melhoria das condições de circulação das cargas no Município com definição de horários e caracterização de veículos e tipos de carga.

[5] Registra-se, por oportuno, que Os investimentos na Função Transporte estão distribuídos na LOA 2023 em torno da execução de 07 (sete) programas de governo, 03 (três) dos quais voltados para ações finalísticas e 04 (quatro) para ações de suporte ou atividades administrativas, quais sejam: (i) 3006 - Direitos da Pessoa Com deficiência (finalístico); (ii) 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (finalístico);
(iii) 3022 - Requalificação e Promoção da Ocupação dos Espaços Públicos (finalístico);
(iv) 3004 - Benefícios e Previdência de Funcionários (suporte);
(v) 3011 - Modernização, Desburocratização e Inovação Tecnológica do Serviço Público (suporte);
(vi) 3024 - Suporte Administrativo (suporte);
(vii) 0000 – Encargos Especiais.

Programa em 2023 estiveram sob a responsabilidade da SMT, que também é o órgão gestor dos recursos do FMDT.

4. O programa 3009 concentrou, em 2023, 96,2% do total de valores liquidados da Função Transporte. A seguir, apresenta-se gráfico com a participação relativa das principais ações, considerando os montantes liquidados no referido programa:

Gráfico 2: Programa 3009 – Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (2023)



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

5. A ação que concentrou a maior parte dos recursos executados no âmbito do Programa 3009 – Melhoria da Mobilidade Urbana Universal, no exercício de 2023 foi a "**4701 – Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus**", correspondendo a 66% do total *liquidado*. A ação 4701 é a responsável pela cobertura dos subsídios concedidos ao sistema de transporte coletivo urbano por ônibus.

6 Neste particular aspecto, a equipe técnica destacou a tendência de crescimento das despesas com Compensações Tarifárias, tendo em vista o anúncio, em dezembro de 2023, do programa *'Domingão Tarifa Zero*' pela Prefeitura Municipal de São Paulo, bem como a decisão, em janeiro de 2024, de não reajustar

a tarifa do transporte público, mantida em R$ 4,40 desde janeiro de 2020.

7. Também merece destaque a ação "**4702 – Serviços de Engenharia de Tráfego**", responsável pelo controle do trânsito de veículos na cidade de São Paulo, bem como a **ação 4700 – Manutenção e Operação do Sistema Municipal de transporte Coletivo**, as quais, juntamente com a ação **4701** supramencionada, concentram mais de 85% dos gastos com melhoria da mobilidade urbana.

8. Registra-se, ainda, que projetos relacionados a implantação, ampliação, reforma e construção de *corredores de ônibus* (1099, 1100, 5392 e outros) e *ciclovias* (1097, 1098 e outros) tiveram execução bem abaixo do orçamento fixado:

Quadro 4: Ações do Programa 3009 – Melhoria da Mobilidade Urbana Universal — Em R$

Projeto / Atividade (*)	Orçado (A)	Liquidado (B)	Part. % (B/Total)	Δ% (B / A)
4701 - Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus	3.779.479.321	5.300.000.000	66%	140%
4702 - Serviços de Engenharia de Tráfego	1.109.865.420	1.235.125.260	15%	111%
4700 - Manutenção e Operação do Sistema Municipal de Transporte Coletivo	385.000.000	360.211.774	4%	94%
4658 - Manutenção e Operação da Sinalização do Sistema Viário	100.000.000	150.156.646	2%	150%
4663 - Contraprestação de Parceria Público-Privada (PPP) - Terminais Urbanos	123.856.668	143.881.188	2%	116%
2096 - Manutenção e Operação de Terminais de Ônibus	111.198.282	143.614.090	2%	129%
1240 - Modernização Semafórica	147.333.624	125.230.460	2%	85%
4703 - Manutenção e Operação do Controle e Fiscalização de Tráfego	135.112.901	106.963.849	1%	79%
1095 - Implantação e Construção de Terminais de Ônibus	337.152.398	93.131.486	1%	28%
1100 - Acessibilidade, Ampliação, Reforma e Requalificação de Corredores de Ônibus	65.823.313	92.769.222	1%	141%
6841 - Manutenção e Operação Semafórica	94.945.353	80.458.309	1%	85%
Outros	1.463.062.653	209.539.175	3%	14%
Total	**7.852.829.933**	**8.041.081.459**	**100%**	**102%**

Fonte: Ábaco (sistema de informações do TCM) – Consulta em 04.06.2024
Somente despesas vinculadas à Função Transporte. Exercício 2023.
Valores em R$, sem casas decimais

9. Com relação às *metas/indicadores previstos no Plano Plurianual* vinculados à Função Transporte cujos resultados foram apresentados pela SMT, somente 10 atingiram a meta para o ano

de 2023. Dos 19 demais, 4 indicadores não continham metas definidas para 2023 e 15 indicadores não atingiram as metas previstas.

10. Quanto às *metas/indicadores previstos no Programa de Metas 2021-2024*, apenas a Meta 48 – implementar 50 quilômetros de faixas exclusivas de ônibus – foi integralmente cumprida até 2023. As demais metas ainda enfrentam dificuldades de execução integral por parte da Pasta, ressalvado que o prazo final para seu cumprimento se estende até o encerramento de 2024.

11. Com relação à *série histórica de indicadores*, os indicadores relacionados à emissão de óxidos de nitrogênio (NOx) e material particulado (MP) pela frota de ônibus municipais (indicadores 40 e 41) apresentaram *melhora consistente* ao longo do quadriênio, porém o indicador de emissão dióxido de carbono (CO2 – indicador 42) pela frota de ônibus municipais piorou em quase todos os exercícios. Todos esses indicadores compõem o monitoramento e estão diretamente relacionados ao cumprimento da Meta Municipal 11.612 da Agenda 2030.

12 Já os indicadores relacionados à lentidão no trânsito, é de se destacar Relatório de Desempenho Corporativo - CET que contém acompanhamento dos índices de medição de lentidão no trânsito durante o período de 2009 a 2023 e evidencia *redução no pico da manhã* e *aumento no pico da tarde.*

13. Já quanto ao *índice de mortes no trânsito*, o Relatório de Desempenho Corporativo elaborado pela CET dá conta de que o índice de mortes por 100 mil habitantes tem diminuído severamente desde 2008 para todos usuários – pedestres, motoristas/passageiros, motociclistas e ciclistas -, embora seja possível notar crescimento contínuo na mortalidade de motoristas, motociclistas e ciclistas ao longo dos últimos três anos, além de aumento nos óbitos de pedestres nos dois anos mais recentes:

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

Período	Indice de Mortes por 100 mil Habitantes				
	Todos Usuários	Pedestres	Motoristas/Passageiros	Motociclistas	Ciclistas
Dez 2008	13,26	6,07	2,23	4,33	0,63
Dez 2009	12,49	6,07	2,01	3,87	0,55
Dez 2010	11,98	5,56	1,77	4,22	0,43
Dez 2011	11,85	5,36	1,62	4,45	0,43
Dez 2012	10,79	4,73	1,76	3,84	0,46
Dez 2013	9,56	4,27	1,66	3,35	0,29
Dez 2014	10,47	4,65	1,73	3,69	0,39
Dez 2015	8,26	3,49	1,43	3,08	0,26
Dez 2016	7,51	3,06	1,43	2,75	0,27
Dez 2017	6,56	2,73	0,97	2,56	0,30
Dez 2018	6,95	2,86	0,94	3,00	0,16
Dez 2019	6,44	2,92	0,85	2,42	0,25
Dez 2020	6,02	2,28	0,88	2,57	0,26
Dez 2021	6,28	2,15	0,98	2,81	0,35
Dez 2022	7,61	2,54	1,00	3,62	0,26
Dez 2023	8,12	2,90	1,17	3,57	0,30

Fonte: Relatório de Desempenho Corporativo CET – Ano 2023 (fl. 31 da peça 7).

14. Cumpre mencionar, ainda em relação ao Programa **3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (finalístico)**, que a SPTrans elaborou Relatório Integrado da Administração, a partir do qual é possível expor algumas conclusões:

(i) Com relação ao **IQT – Índice de Qualidade do Transporte**[6], não houve variação significativa nos resultados de 2023, especialmente quando comparados àqueles do 3º ciclo de avaliação. A maioria dos indicadores foram avaliados como "bom", sendo que os únicos "regular" foram verificados no subsistema "distribuição". Assim como em 2022, não houve nenhuma avaliação "ótimo" ou "ruim".

[6] Segundo a SPTrans (fl. 134 da peça 8), a definição de IQT é Instrumento de avaliação da qualidade da prestação do serviço, por meio do qual é atribuída uma pontuação às concessionárias, utilizando uma sistemática de ponderação sobre um conjunto de indicadores estabelecidos, gerando pontuação em uma escala de 0 a 100. Tem como objetivo promover a melhoria contínua dos serviços de transporte prestados, estabelecendo um ranking de desempenho das empresas operadoras, possibilitando àquelas que apresentarem resultados inferiores empreenderem esforços para atingir o nível das demais, elevando, assim, a qualidade do Sistema de Transporte. O desempenho mínimo exigido em contrato é o conceito “Regular”

(ii) Com relação aos **indicadores de produtividade**, observa-se em 2023 que, após o crescimento significativo dos exercícios de 2021/2022, os índices PVD (Passageiros Veículo Dia) e IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) apresentaram tendência à estabilidade.

(iii) Com relação aos **ônibus elétricos**, estes constituem parte importante nas ações que objetivam atingimento das metas de redução de poluentes, e diretamente relacionada à meta 50 do Programa de Metas 2021-2024. Nesse sentido, a SMT anunciou subsídios municipais para aquisição de veículos elétricos pelas Concessionárias, promoveu avaliações de 4 novos modelos em 2023 e destacou a incorporação de 59 ônibus elétricos à frota. Apesar do avanço, esses 59 novos ônibus elétricos, somados à frota piloto de 18 veículos, mais os 201 trólebus em operação, totalizam 278 veículos elétricos, o que representa apenas 2,3% da frota atual de 11.949 ônibus. Destaque-se que a meta para 2024 é de 20% de veículos eletrificados, ou seja, algo hoje em torno de 2390 veículos.

15. Por fim, o relatório de auditoria ainda traz a Pesquisa “Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana”, realizada pela Rede Nossa São Paulo em parceria com o IPEC (Inteligência em Pesquisa e Consultoria), que expõe dados sobre a percepção da população paulistana acerca da mobilidade urbana na cidade de São Paulo.

16. A pesquisa destacou que, com a queda no número de pessoas que declararam levar até 1 hora em seu deslocamento para a atividade principal (em destaque na Figura 13), o tempo médio gasto em 2023 manteve a tendência de elevação do ano anterior, passando de 1h39 para 1h53, ultrapassando o tempo apontado em 2019 (pré-pandemia). Por sua vez, o tempo de espera pelo ônibus, na média, conforme percebido pelo usuário, se manteve praticamente estável, em 21 minutos.

17. O principal problema apontado pelos usuários dos ônibus municipais continua sendo *lotação*. E em 2023 ganhou destaque negativo a "frequência dos ônibus" (+10 p.p.), que superou o aspecto sobre o preço da tarifa. Sobre os meios de transporte utilizados pela população, houve aumento significativo nos usuários de ônibus como principal meio de transporte, e redução dos usuários de carro, em relação ao exercício de 2022.

18. Já para usuários de bicicletas, os principais problemas continuam sendo (1) "furtos/roubos, (2) "desrespeito dos motoristas e motociclistas" e (3) "buracos e irregularidades no solo".

CORRELAÇÃO DA FUNÇÃO TRANSPORTE COM A AGENDA MUNICIPAL 2030

19. A Agenda 2030 é uma agenda programática de desenvolvimento pactuada em 2015 entre 193 países membros da Organização das Nações Unidas (ONU), dentre eles o Brasil. O município de São Paulo aderiu voluntariamente ao compromisso por meio da LM nº 16.817/18, que adotou a Agenda 2030 como diretriz das políticas públicas em âmbito municipal. O principal Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) vinculado diretamente à SMT é o ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), que pretende “Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros,

resilientes e sustentáveis". No entanto outros ODS também contam com participação da Pasta.

20. A Prefeitura vinculou ao Programa 3009 quatro metas da Agenda Municipal 2030:

Quadro 9: PPA e Agenda Municipal 2030

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

Fonte: PPA 2022-2025 - Anexo IV - Vinculação de objetivos e metas do quadriênio 2022-2025 com o Programa de Metas 2021-2024 e com a Agenda Municipal 2030 (fl. 13 da peça 17)

21. Ao final, a Auditoria propõe que seja recomendado à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte que promova a análise dos indicadores da Função Transporte vinculados à Agenda Municipal 2030, bem como estabeleça metas parciais, a serem incluídos pela Prefeitura no Relatório de Gestão referente ao exercício 2024 e subsequentes, a fim de constatar os resultados no ano, comparando-os com a série histórica disponível.

CONCLUSÕES

22. Considerando que as Análises de Funções de Governo têm como objetivos *identificar riscos* na execução orçamentária, *avaliar o desempenho* das funções de governo, estimular o uso de *indicadores* pelas secretarias, garantir *transparência* ao cidadão e emitir recomendações ou determinações diante de irregularidades (art. 3°, Resolução nº 16/2020), as conclusões do

trabalho de auditoria foram consubstanciadas nos itens 5.1 a 5.3, da seguinte forma:

- 5.1. Execução Orçamentária:
  - 5.1.1. Sob o aspecto orçamentário, considerando o PPA 2022-2025, o programa “3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal” teve, em 2023, em valores correntes empenhados 52,7% acima do planejado (subitem 3.1.2).
  - 5.1.2. Com relação à LOA 2023, o liquidado, em despesas da Função Transporte, superou em 17,8% o inicialmente aprovado na lei. (subitem 3.1.2).
  - 5.1.3. Apenas 21,3% do valor orçado atualizado para projetos relacionados a implantação, ampliação, reforma e construção de "Corredores de Ônibus" e "ciclovias" foi efetivamente liquidado em 2023. (subitem 3.1.2)
  - 5.1.4. As compensações tarifárias, que representam a maior despesa do Programa 3009 - Melhoria da Mobilidade Urbana Universal, sofreram acréscimo de 52,7% em relação ao inicialmente planejado, atingindo 5,3 bilhões em 2023 (ou o equivalente a acréscimo de 4% em relação ao exercício 2022). (subitem 3.1.2).
- 5.2. Indicadores e Metas:
  - 5.2.1. Dentre os 29 indicadores do PPA vinculados à Função Transporte cujos resultados foram apresentados pela SMT,

10 atingiram a meta para o ano de 2023. Dos demais 19 indicadores, 4 não continham metas definidas para 2023 e 15 indicadores não atingiram as metas previstas. (subitem 3.2.1.1).

- 5.2.2. Dentre as 11 metas de responsabilidade da SMT elencadas do Programa de Metas 2021- 2024, apenas uma, "48 - Implantar 50 quilômetros de faixas exclusivas de ônibus", apresentou desenvolvimento satisfatório, considerando que já se passaram três dos quatro anos do período. Todas as demais metas apresentaram desempenho aquém do esperado. (subitem 3.2.2.5).
- 5.2.3. Dados da CET sinalizam que os indicadores de lentidão no trânsito em 2023 ainda estavam abaixo do período pré-pandemia. (subitem 3.3.1.4).
- 5.2.4. O quadro de funcionários próprios da CET sofreu nova redução em 2023, de modo que se reitera necessidade de a entidade atentar para que não haja prejuízo na qualidade do controle do trânsito da cidade. (subitem 3.3.1.4).
- 5.2.5. Dados de mortes no trânsito compilados pela CET até 2023 indicam aumento contínuo na mortalidade de motoristas, motociclistas e ciclistas nos últimos três anos e de pedestres nos últimos dois anos. (subitem 3.3.1.4).
- 5.2.6. A apuração do IQT – Índice de Qualidade do Transporte em 2023 obteve resultados semelhantes em comparação

com o ciclo anterior de avaliação. A maioria dos resultados foi classificada como "bom". (subitem 3.3.2.4).

- 5.2.7. Os indicadores da SPTrans relativos à produtividade, índice PVD (Passageiros Veículo Dia) e IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro), demonstram estabilidade em 2023 em relação ao exercício de 2022. (subitem 3.3.2.4).
- 5.2.8. O programa de implantação de ônibus elétricos ainda não apresentou resultados significativos, alcançando atualmente 2,3% dos veículos, estando distante da meta de 20% da frota de ônibus em circulação (meta 50 do Programa de Metas 2021-2024). (subitem 3.3.2.4).

- 5.3. Pesquisa “Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana” de 2023.
  - 5.3.1. De acordo com a pesquisa “Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana” de 2023, houve aumento no tempo médio declarado de deslocamentos na cidade para realizar a atividade principal. (subitem 3.3.3.1).
  - 5.3.2. Na percepção do usuário de transporte público municipal a questão "lotação dos veículos" apresentou piora, mantendo-se em primeiro lugar no ranking de problemas. (subitem 3.3.3.1).
  - 5.3.3. Já para usuários de bicicletas, os principais problemas continuam sendo (1) "furtos/roubos, (2) "desrespeito dos motoristas e motociclistas" e (3) "buracos

> e irregularidades no solo". (subitem 3.3.3.1).

23. Assim, à luz dos objetivos das Análises de Funções de Governo — identificar riscos, avaliar desempenho, estimular o uso de indicadores, promover transparência e subsidiar recomendações —, conclui-se que a gestão da mobilidade urbana tem avançado em aspectos relevantes, como a estabilidade da qualidade do transporte, a redução de poluentes específicos e a ampliação de faixas exclusivas de ônibus, mas ainda demanda maior eficiência no cumprimento das metas estratégicas e o fortalecimento de ações estruturais voltadas à sustentabilidade e à segurança viária, de modo a alinhar planejamento e execução às necessidades da população e às diretrizes da Agenda Municipal 2030.

Diante do exposto e com fundamento no artigo 11 da Resolução nº 16/2020, **CONHEÇO** da Análise de Função de Governo Transporte relativa ao exercício financeiro de 2023 para fins de registro, dado que atingiu integralmente os seus fins.

ACOLHO as propostas de **RECOMENDAÇÃO** 6.2.1 e 6.2.2 bem como **ACOLHO** a proposta de **CIÊNCIA** 6.3.1, todas adequadamente descritas no item 6 do Relatório de Análise de Função Governo acostado à Peça 22.

Encaminhem-se cópias deste julgado ao Sr. Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte para ciência e aos demais interessados. Cumpridas as formalidades legais, arquivem-se os autos.

É como voto.

Plenário Cons. **PAULO PLANET BUARQUE,**

Ricardo Torres
Conselheiro

Assinado digitalmente por RICARDO EZEQUIEL TORRES
Data: 18/09/2025 12:32:01 -03:00
Signature powered by e-TCM
Tribunal de Contas do Município de São Paulo