

2014	555	207	440	47	1.249
2015	419	172	370	31	992
2016	369	173	332	33	907

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2016 fls.382

Tendo em vista a redução do número de remoções de interferências, pode-se inferir uma redução da quantidade de acidentes de trânsito. A redução de remoções que vem ocorrendo ao longo do tempo pode denotar uma renovação da frota de veículos com uma incidência menor de quebra. Entretanto, sob a ótica do Programa de Preservação à Vida o item mais significativo se refere ao Grupo 2 que corresponde à redução do número de acidentes com vítimas.

Quadro 13.18 - Indicadores de Remoções de Interferências

Remoções de Interferências	2011	2012	2013	2014	2015	2016
- Veículos quebrados (Grupo 1)	128.800	108.056	93.168	74.556	74.363	67.529
- Acidentes (Grupo 2)	40.683	34.799	32.443	29.628	25.266	20.597
- Especiais Caminhões (Grupo 3)	1.219	1.113	995	751	581	532
- Total de Remoções	170.702	143.968	126.606	104.935	100.210	88.658

Grupo 1: automóveis, ônibus, caminhões; Grupo 2: acidentes fatais, acidentes com e sem vítimas e atropelamentos; Grupo 3: excesso de dimensão, carga na pista, produto perigoso, tombamento.

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2016 fls.391

Na cidade de São Paulo a lentidão no trânsito em dias úteis é um dos indicadores utilizados pela CET para avaliação da qualidade do tráfego, utilizando duas variáveis no processo de avaliação: quilômetros de lentidão e percentual de vias com lentidão. O monitoramento é realizado desde abril de 2010 em 868 km de vias. Os resultados dos indicadores apresentaram melhora em 2016 em comparação com 2015.

Quadro 13.7 – Lentidão nos dias úteis

Pico da Manhã – 07h00 às 10h00 (média das lentidões)						
Lentidão	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Km	80	90	83	96	90	79
Percentual (%)	9,2	10,4	9,6	11,1	10,3	9,2
Pico da Tarde – 17h00 às 20h00 (média das lentidões)						
Lentidão	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Km	108	125	140	141	114	110
Percentual (%)	12,5	14,4	16,1	16,3	13,2	12,7

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2016 fls.390

Os indicadores do pico da manhã atingiram 96 km de lentidão em 2014, e, em 2015 e 2016 houve uma perceptível melhora. Conforme entendimento constante do RAF 2016, a melhora verificada nos relatórios operacionais da CET quanto aos indicadores de lentidão pode ser decorrente, entre outros fatores, da recessão da economia com diminuição do número de veículos em circulação.

A Administração se propunha a implantar 246,52 km vias cicláveis (ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas) no período de 2014 a 2017. Entretanto, no final de dezembro de 2016 já haviam sido implantados 393,60 Km de vias extrapolando em 60% o objetivo original. Conforme informações do RAF, em dezembro de 2016 havia 498 km de Infraestrutura Cicloviária Permanente e 121 km de Ciclo Faixa Operacional de Lazer. Há que se ressaltar que mesmo tendo sido executados 60,0% a mais do que o previsto inicialmente, financeiramente o programa consumiu apenas 81,0% dos recursos previstos. Num programa dessa magnitude, que contou com o apoio de cicloativistas, mas que, por outro lado, enfrentou resistências e rejeições, podem existir questões que devam ser tratadas numa fase posterior à implantação.

A Rede Nossa São Paulo divulgou, em setembro de 2015, pesquisa sobre Mobilidade Urbana realizada pelo Ibope, com destaque para o item da pesquisa relativo ao uso diário do carro de passeio, onde se constatou que, dentre os paulistanos que possuem e utilizam automóvel para sua própria locomoção, o uso de “todos os dias” ou “quase todos” diminuiu de 56% em 2014 para 45% em 2015. Nova pesquisa, divulgada em setembro de 2016, em relação ao uso do automóvel nos últimos 12 meses, revelou que 49% dos entrevistados afirmaram ter usado o carro com menor frequência.

A indicada redução da utilização de uso do automóvel próprio não teve repercussão no uso do transporte público uma vez que o número total de passageiros transportados vem se mantendo estável ao longo dos últimos anos, mas com redução no número de passageiros pagantes. Ainda que não se disponha de estudos para avaliar o impacto da entrada do transporte individual por aplicativos, a pesquisa efetuada pela Rede Nossa São Paulo e os descontos de tarifas praticados por estes aplicativos frente ao custo de utilização do taxi comum, bem como a redução do número de passageiros pagantes, pode ser um indicativo de que, ao deixar de utilizar seu automóvel, o cidadão tenha passado a se utilizar deste meio alternativo de locomoção.

Este TCM realizou fiscalização, determinada nas Contas de 2015, com a finalidade de verificar a repercussão das novas configurações no uso do modal automóvel vinculado a aplicativos de celular, tais como Uber e similares, caronas compartilhadas, aluguel de autos particulares, Easy Taxi, 99 Taxis e outros, na mobilidade urbana e, em particular, no sistema municipal de transporte público.

Comparando a evolução da demanda mensal (passageiros transportados) do transporte público coletivo municipal, em 2016, há crescimento percentual de 0,29% para o subsistema estrutural e, 1,16% para o subsistema local, em relação a 2015, mas o número de passageiros pagantes sofreu certa redução.

Em janeiro/2016 existiam 33.970 licenças ativas de táxis, passando a 37.389 em janeiro/2017. Tal crescimento se deve, basicamente, à criação dos Táxis Pretos com a emissão de 5.000 novos alvarás por meio de sorteio público, sendo que 4.731 condutores pagaram essas guias. Dos condutores que optaram pelo pagamento parcelado, 4.192 estão inadimplentes (88,6%). Em janeiro de 2017, existiam 3.453 alvarás ativos (Táxi Preto).

A SMT informou que ainda não foram realizados estudos para avaliar o impacto da entrada do transporte individual por aplicativos na Mobilidade Urbana, no âmbito municipal.

PROGRAMA “DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA” – ATENDE

O programa de Direitos da Pessoa com Deficiência se reveste de especial relevância sob o aspecto social e econômico sendo através dele que o Município realiza ações voltadas para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Para o atendimento destes indivíduos especiais foi desenvolvido o serviço denominado ATENDE, modalidade de transporte porta a porta, gratuito aos seus usuários e seus acompanhantes. Esse programa foi instituído pela Lei Municipal nº 16.337/15, e é oferecido pela PMSP, gerenciado pela SPTrans e operado pelas empresas de transporte do município, e se destina aos portadores de deficiência física com alto grau de severidade e dependência.

Em março de 2016 foi realizada pesquisa de satisfação junto aos usuários do serviço por meio do Instituto Contexto Pesquisas, a pedido do SPUrbanuss – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo. A pesquisa ouviu 150 passageiros tendo logrado um resultado médio de 9,51 (as notas iam de 1 a 10), sendo que 70,7% dos pesquisados responderam que o ATENDE é “melhor ou muito melhor” do que esperavam e 28,7% o consideraram como esperado anteriormente.

A SPTrans admite, sem quantificá-la, que há uma demanda reprimida, mas que investiu na modernização do sistema para diminuir a espera. Faz-se necessário o desenvolvimento de pesquisa específica para determinar a demanda envolvida.

Houve aumento de 7,20% da frota operacional de 2013 a 2016, expansão de 36,46% dos clientes, e 29,25% de acompanhantes transportados. Assim, evidencia-se que a frota estava mal dimensionada ou que a modernização do sistema garantiu mais efetividade, sem a necessidade de maiores dispêndios de recursos no período considerado.

Quadro 13.25 – Atende – “Porta a Porta”

Dezembro	Frota		Passageiros		
	Cadastrada	Operacional	Credenciados	Acompanhantes	Total
2013	388	347	46332	30986	77318
2014	369	353	51917	34079	85996
2015	388	372	55081	34623	89704
2016	388	372	63226	40049	103275

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2016 fls.406

Quadro 13.26 – Atende – Eventos aos Finais de Semana

Veículos Disponibilizados - 2016												
Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	TOTAL
345	533	498	559	659	612	531	527	579	670	531	705	6.749

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2016 fls.406

FUNÇÃO GESTÃO AMBIENTAL

As ações dos programas da função Gestão Ambiental foram implementadas com recursos orçamentários de SVMA – Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e do FEMA – Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, vinculado à SVMA.

Na função Gestão Ambiental a única atividade prevista no programa Coleta Seletiva de Resíduos Secos e Orgânicos é “Implantação de Ecopontos”. Contudo, os gastos com a implantação das seis unidades construídas foram computados, no sistema SOF, na Função Urbanismo, não sendo utilizados, portanto, recursos de SVMA ou FEMA.

Quadro 14.3 – LOA 2016 (em R\$)

Programa	Descrição	LOA Aprovada (A)	LOA Atualizada (B)	Empenhado (C)	Liquidado (D)	Execução % (E=D/A)
3020	Proteção dos recursos naturais da cidade	194.518.226,00	222.259.834,02	183.711.660,23	164.773.360,20	84,7
3005	Coleta seletiva de resíduos secos e orgânicos	1.000,00	1.000,00	0,00	0,00	-
	Subtotal	194.519.226,00	222.260.834,02	183.711.660,23	164.773.360,20	84,7
3024*	Suporte Administrativo	83.538.020,00	86.203.185,78	81.521.359,75	77.492.577,76	92,8
	Total	278.057.246,00	308.464.019,80	265.233.019,98	242.265.937,96	87,1

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2016 fls. 429

Já no programa Proteção de Recursos Naturais da Cidade a execução orçamentária liquidou R\$ 164.773.360,20 (84,7%) dos R\$ 194.518.226,00 aprovados na LOA. Entretanto, numa análise do acumulado no âmbito do PPA 2014-2017, esse programa realizou, até 2016, em termos financeiros, 46,1% do planejado para os quatro anos do plano plurianual, sendo que o valor liquidado em 2016 correspondeu a apenas 11,9% do previsto no PPA até 2017.

Tomando-se como referência a execução orçamentária da Função, do montante liquidado em 2016, 57,7% (R\$ 95.020.585,55) advém do orçamento da SVMA e 42,3%, ou R\$ 69.752.774,65, do FEMA. Conforme já apontado em relatórios de contas anteriores, os recursos do FEMA vêm sendo utilizados para execução de serviços continuados, tais como serviços de manejo, conservação e vigilância de parques.

Contabilmente esses serviços são classificados como despesas correntes, o que expressa uma contradição, vez que as fontes de recursos que alimentam o Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável não são perenes, pelo contrário, são imponderáveis, pois advêm de multas por infração à legislação ambiental; leilões de crédito de carbono; termos de ajuste de conduta; compensações ambientais, entre outros. Ademais, o FEMA é voltado “a apoiar projetos que visem o uso sustentável dos recursos naturais, manutenção, melhoria e/ou recuperação da qualidade ambiental, pesquisa e atividades ambientais de controle, fiscalização e defesa do meio ambiente”⁵. Devem, portanto, ser prioritariamente destinados ao fomento de atividades que promovam sustentabilidade dos recursos naturais; que resultem em melhoria da qualidade do meio-ambiente; e que difundam e ampliem a consciência ambiental. No conjunto do orçamento da Prefeitura de São Paulo, os recursos do FEMA não estariam sendo considerados adicionais, para além da parcela do orçamento municipal que cabe à SVMA, numa perspectiva de potencializar a implementação de políticas ambientais mais consistentes e efetivas, mas, sim, como componente do orçamento da Secretaria, reduzindo, nessa compreensão, a parcela do orçamento municipal que caberia à SVMA.

Outro aspecto digno de registro refere-se à ausência de metas físicas em várias das atividades que compõem o programa Proteção de Recursos Naturais da Cidade, comprometendo a aferição da eficiência na execução das ações por parte de SVMA e a eficácia no uso dos valores a elas destinados. Da mesma forma, a falta de atualização, quando não ausência, de indicadores que possam melhor balizar o desenvolvimento das ações ambientais na cidade limita a análise dos resultados obtidos. Nesse sentido, cabe Determinação para que a Secretaria do Verde e Meio Ambiente, de um lado, atualize e amplie os indicadores ambientais existentes, e, de outro, priorize a realização dos planos complementares de natureza ambiental previstos no PDE 2014, quais sejam, (i) Plano Municipal de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres; (ii) Plano Municipal de Conservação e Recuperação de Áreas Prestadoras de Serviços Ambientais; (iii) Plano Municipal de Arborização Urbana; e (iv) Plano Municipal da Mata Atlântica. Os respectivos indicadores, objetivos e metas irão constituir os elementos necessários para melhor subsidiar o estabelecimento de políticas norteadoras do desenvolvimento ambiental e urbano de São Paulo, políticas estas por ora limitadas, como indica o conjunto de resultados da Função Gestão Ambiental.

Das atividades que compõem o programa Proteção de Recursos Naturais da Cidade, merece menção a Operação, Manutenção e Conservação de Parques pelo volume de recursos previstos (R\$ 164,45 milhões ou 88,4% do total aprovado pela LOA para todo o programa em 2016) e pelos R\$ 131,9 milhões liquidados e que correspondem a 80,2% dos valores aprovados pela LOA. Além disso, o programa estimula o usufruto de espaço público para o lazer gratuito, e, portanto, democrático, dos cidadãos. Ainda assim, em que pese a utilização exclusiva de recursos do FEMA, restou constatado que diversos parques carecem de contratos de manejo, conservação e/ou vigilância, com consequentes prejuízos aos usuários e ao patrimônio Público.

Merece também atenção a atividade Implantação de Parques e Unidades de Conservação, que liquidou R\$ 15,96 milhões ou 531,9% do que previu a LOA, utilizados em quatro parques urbanos e três parques naturais. Além disso, a atividade Implantação de Projetos Ambientais consumiu R\$ 4,4 milhões, frente a simbólicos R\$ 2 mil estabelecidos na LOA, permitindo o plantio de 69.231 mudas de árvores em 2016 e 218.918 mudas de árvores no acumulado de 2014 a 2016, sendo que estavam planejadas apenas 50.112 para os quatro anos de PPA. Ademais, a atividade Reforma