Os exames de mamografia, ultrassonografia e tomografia tiveram um aumento significativo em sua produção no último ano. No entanto, conforme já comentado, a fila de espera por esses exames voltou a crescer. Ademais, permanece o problema das consultas de especialidades, essenciais para o diagnóstico e tratamento dos pacientes.

Quadro 11.21 - Exames de imagem e clínicos

Exames	2014	2015	2016	2017	Var. % 17/14	Var. % 17/16
Laboratório clínico	37.027.215	38.789.468	41.654.696	39.878.369	7,7	-4,3
Anatomia patológica e citopatológica	674.402	641.411	676.128	670.196	-0,6	-0,9
Radiologia (sem mamografia)	3.160.758	2.929.550	3.128.484	3.137.700	-0,7	0,3
Mamografia	221.903	217.845	241.955	295.143	33,0	22,0
Ultrassonografia	1.154.455	1.129.604	1.250.709	1.808.428	56,6	44,6
Tomografia	146.760	154.248	173.501	233.770	59,3	34,7
Total	42.385.493	43.862.126	47.125.473	46.023.606	8,6	-2,3

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2017 fls.260

Por fim, a análise dos indicadores de Produção de Serviços na Atenção Hospitalar evidenciou pequena variação na produção dos serviços hospitalares relativos a Internações e Cirurgias, mantendo-se praticamente estáveis em relação a Partos.

Quadro 11.22 - Serviços hospitalares

Produção	2014	2015	2016	2017	Var. % 17/14	Var. % 17/16
Internações	259.350	251.520	273.589	272.390	5,0	-0,4
Leitos cirúrgicos	83.641	78.620	84.131	81.595	-2,4	-3,0
Partos	53.327	53.219	52.710	53.544	0,4	1,6

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2017 fls.261

Houve um aumento, nos últimos quatro anos, de 33,6% nos atendimentos de urgência e emergência em PAs, e de 300% nas Unidades de Pronto Atendimento (UPA), decorrente da inauguração das unidades UPA Vila Santa Catarina e UPA III 26 de Agosto.

Quadro 11.23 - Atendimentos de urgência e emergência

Estabelecimento	2014	2015	2016	2017	Var. % 17/14	Var. % 17/16
AMA 24h	2.810.357	2.620.748	2.630.244	2.567.824	-8,6	-2,4
Pronto Atendimento (PA)	448.682	448.222	518.468	599.464	33,6	15,6
Pronto Socorro (PS)	1.804.540	1.580.771	1.524.473	1.820.747	0,9	19,4
Unidade de Pronto Atendimento (UPA)	129.937	278.799	381.217	520.627	300,7	36,6

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2017 fls.261

ASSISTÊNCIA SOCIAL

A Função Assistência Social é ofertada, predominantemente, por meio de Convênios celebrados entre a Municipalidade e as entidades e organizações de assistência social, para oferta de Centros de Convivência, Centros de Acolhida e outros.

Os dois principais programas da Função Assistência Social são "Prevenção e proteção às vítimas da violência" e "Superação da extrema pobreza", os quais apresentam percentual de execução do PPA 2014-2017 de 108,4% e 97,8%, respectivamente.

Na execução orçamentária de 2017, foram liquidados 86,3% do orçamento aprovado para a Função. Do total liquidado, os programas "Prevenção e proteção às vítimas de violência" e "Superação da extrema pobreza" representam 59,9% e 24,8%, respectivamente.

Quadro 12.4 - Lei Orçamentária Anual – LOA/2017 (Em R$)

Programa	LOA aprovada (A)	LOA atualizada (B)	Empenhado (C)	Liquidado (D)	% Execução (E= D/A)
Prevenção e proteção às vítimas de violência	823.762.669,00	825.187.918,46	753.281.772,03	739.741.974,39	89,8
Superação da extrema pobreza	351.277.982,00	359.455.763,25	323.855.325,93	306.288.725,88	87,2
Subtotal	1.175.040.651,00	1.184.643.681,71	1.077.137.097,96	1.046.030.700,27	89
Outros	256.582.658,00	245.165.320,29	199.072.695,87	189.856.705,40	74,0
Total	1.431.623.309,00	1.429.809.002,00	1.276.209.793,83	1.235.887.405,67	86,3

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2017 fls. 273.

No programa "Prevenção e proteção às vítimas de violência" foram liquidados 89,8% dos valores aprovados na LOA/2017. O elemento de Despesa "Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Jurídica", em grande parte Convênios, responde a 99% do total liquidado no programa. Em 2017, foram efetuadas auditorias e análises e acompanhamentos de execução de convênios nos quais foram constatadas as prestações dos serviços, mas foram apontadas infringências e impropriedades, particularmente quanto às formalidades das prestações de contas dessas instituições. Ademais, a Auditoria assinala falhas nos controles internos da administração orçamentária e financeira dos recursos do FUMCAD.

No programa "Superação da extrema pobreza" foram liquidados 87,2% dos valores aprovados na LOA/2017. O elemento de Despesa "Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Jurídica", também em grande parte Convênios, responde por 78,3% do total liquidado no programa. Em 2017, as auditorias e análises e acompanhamentos de execução de convênios também constataram as prestações dos serviços, e, ao mesmo tempo, apontaram infringências e impropriedades, particularmente quanto às formalidades das prestações de contas dessas instituições.

Segundo o Relatório, em que pese a publicação da Portaria nº 39/SMADS/2017, ainda não foram efetivamente implementados os novos indicadores sociais e respectivas metas que os avaliam. Já os indicadores previstos na Portaria nº 46/SMADS/2010 apresentam resultado, em sua maioria, aquém das metas previstas.

FUNÇÃO TRANSPORTES

A LOA para o exercício de 2017 aprovou o montante de R$ 4,4 bilhões para a Função Transportes, e liquidou 100,9% do previsto.

MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA UNIVERSAL

O programa "Melhoria da mobilidade urbana universal" contou com recursos da ordem de R$ 4,2 bilhões, sendo que aproximadamente R$ 3,3 bilhões foram liquidados para as atividades que envolvem o Sistema Municipal de Transporte Coletivo (SMTC), geridos pela SPTrans, correspondendo a 74,5% do total de recursos para a Função. Para as atividades de gestão a cargo da CET, o total de recursos liquidados foi de R$ 961 milhões, equivalentes a 21,9% dos recursos destinados à Função.

Quadro 13.3 - Programa MMU – Projetos/Atividades (Em R$)

Projeto/Atividade	LOA aprovada (A)	LOA atualizada (B)	Empenhado (C)	Liquidado (D)	% Execução (E = D/A)
Ações de Educação de Trânsito (2170)	200.000.000,00	13.000.000,00	9.994.000,00	9.980.873,47	4,99%
Implantação e Requalificação de Corredores (3378)	595.004.000,00	170.112.395,64	88.151.503,52	43.299.103,64	7,28%
Modernização do Sistema de Transportes (3704)	9.701.000,00	8.890.000,00	8.890.000,00	0,00	0,00%
Aumento de Capital da SPTrans (3745)	3.050.971,00	3.050.971,00	3.050.971,00	3.050.971,00	100,00%
Implantação e requalificação de terminais de ônibus urbanos (3750)	268.377.526,00	27.583.480,05	10.552.026,24	2.257.472,63	0,84%
Manutenção do Policiamento de Trânsito (4656)	44.760.000,00	44.760.000,00	43.620.738,42	29.201.866,98	65,24%
Operação e Manutenção da Sinalização do Sistema Viário (4658)	95.400.000,00	92.900.000,00	92.499.000,00	80.425.668,01	84,30%
Operação e manutenção do sistema municipal de transporte coletivo (4700)	315.658.667,00	335.982.474,44	335.576.422,09	323.148.225,26	102,37%
Compensações tarifárias do sistema de ônibus (4701)	1.794.207.682,00	2.900.000.000,00	2.900.000.000,00	2.900.000.000,00	161,63%
Serviços de Engenharia de Tráfego (4702)	713.892.188,00	781.624.580,95	729.340.167,13	729.188.715,03	102,14%
Operação e Manutenção do Controle e Fiscalização de Tráfego (4703)	80.300.164,00	124.452.885,36	124.121.107,86	112.205.287,78	139,73%
Outros	76.733.122,00	4.961.073,00	0,00	0,00	0,00%
Total	4.197.085.320,00	4.507.317.860,44	4.345.795.936,26	4.232.758.183,80	100,85%

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2017 fls. 307.

Deve ser ressaltado que, em 2017, foram liquidados R$ 2,9 bilhões para as compensações tarifárias do sistema de ônibus, representando 66% dos recursos da Função Transportes, 61,6% acima do previsto. Embora, em 2017, a tarifa dos ônibus tenha se mantido em R$ 3,80 e o patamar inflacionário oficial, tenha permanecido bem abaixo do centro da meta estabelecida pelo Governo Central (o IPC-FIPE para 2017 foi 2,27%), as compensações sofreram um acréscimo de 13,8%, passando de R$ 2,5 bilhões, em 2016, para R$ 2,9 bilhões, em 2017.

O que se constata é que algumas ações deixaram de ser executadas como, por exemplo, a ampliação de vias cicláveis, enquanto outras tiveram execução quase simbólica.

Destaco a discrepância nas informações referentes à "Implantação e requalificação de corredores" nos RAFs de 2016 e de 2017. Em 2016, o Relatório informou ter havido execução física de 61,1%, dispêndio financeiro de 1,8%, e um acumulado financeiro de 8,3%, entre 2014 e 2016. Se assim fosse, teria havido uma execução física significativa, a um custo relativamente inferior aos custos inicialmente estimados. Porém, o que se constata dos dados dos Relatórios de 2014 e 2015 é que as intervenções realizadas se deram exclusivamente nesses exercícios, e, portanto, a informação constante no RAF de 2017, em princípio, corresponde ao que efetivamente foi executado, já que o percentual de execução física apontado é de 18,5% e de execução financeira é de 9,1%.

Indicadores de Desempenho

O processo de apuração e acompanhamento do Índice de Qualidade do Transporte (IQT) deve ser aprimorado para que proporcione a efetiva fiscalização dos operadores e eleve o desempenho do Sistema de Transporte. Por outro lado, o Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) não é utilizado para fiscalizar os descumprimentos de viagens nos dias úteis e nem para aplicação de multas referentes aos intervalos prolongados entre partidas. Considerando o tamanho do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, com aproximadamente 1.250 linhas e 14.000 veículos, somente com a utilização de ferramentas de tecnologia da informação haverá a efetiva fiscalização. Ademais, há ociosidades das linhas, seja por superestimação do número de partidas programadas, seja por falha na definição da correta tecnologia veicular. Como decorrência da má especificação do serviço, a quilometragem mensal realizada pelas empresas diverge da quilometragem mensal programada na Ordem de Serviço Operacional, importante fator para definição dos custos variáveis do serviço.

Dentre os indicadores do Índice de Qualidade dos Transportes (IQT), o indicador que chama a atenção é a "Média de Quilômetros entre Falhas - MKBF", medido com informações das empresas à SPTrans. Este indicador, em 2017, atingiu a média mensal de 58,6% para a frota de 14.456, com destaque para os veículos do sistema local, que atingiram a média mensal de chamados de 71,3%. A partir de 2018, esse indicador será substituído pelo Índice de Quebras em Operação (IQF), com informações do SIM.

Destaca-se também a velocidade média nos corredores que, de maneira geral, melhorou, especialmente no pico da tarde. Ressalta-se a velocidade obtida no corredor do Expresso Tiradentes, segregado do viário comum, superior a 40 Km/h.

Passageiros Transportados

Considerando-se o total do Sistema (Estrutural e Local), a quantidade de passageiros transportados, em 2017, foi 1,7% inferior à média do período de 2012 a 2016.

Quadro 13.15 - Total de Passageiros Transportados p/ Tipo de Passageiro

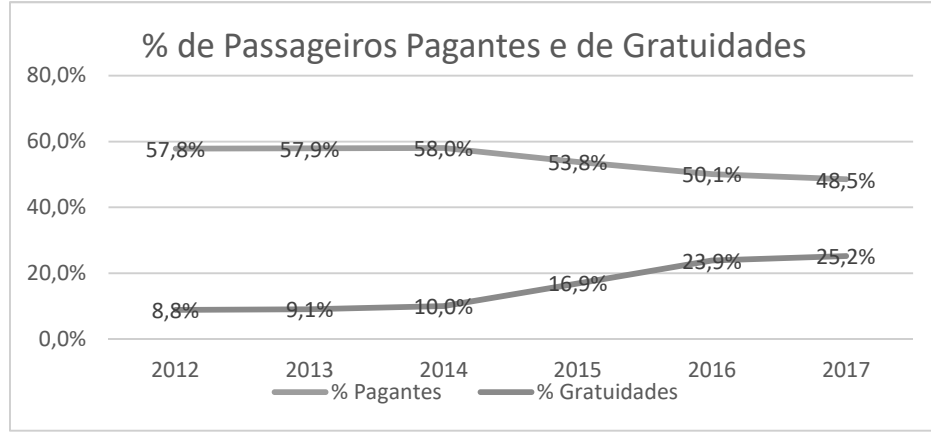
Tipo de Passageiro	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Pagantes	1.686.705.650	1.693.055.869	1.694.711.508	1.558.419.037	1.461.538.801	1.389.700.398
Integrados sem acréscimo tarifário	972.246.641	964.748.888	932.466.488	846.851.545	758.055.045	752.012.647
Gratuidade: Escolar "Passe Livre"	-	-	-	166.212.267	311.773.502	335.321.905
Gratuidade: Idosos e Deficientes Físicos	258.002.669	266.407.713	293.100.344	324.225.609	383.976.663	387.231.124
Total	2.916.954.960	2.924.212.470	2.920.278.340	2.895.708.458	2.915.344.011	2.864.266.074

*Data das informações: 26.02.18 - Valores sujeitos a alterações pela SPTrans.

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2017 fls. 327.

Observa-se que a participação dos passageiros pagantes está diminuindo em relação ao total de passageiros transportados, em sentido contrário ao aumento de gratuidades (estudantes, idosos e deficientes físicos). Em 2012, a participação relativa dos pagantes era de 57,8%, passando a 48,5%, em 2017, e contribuindo para o aumento do déficit econômico do Sistema de Transporte.

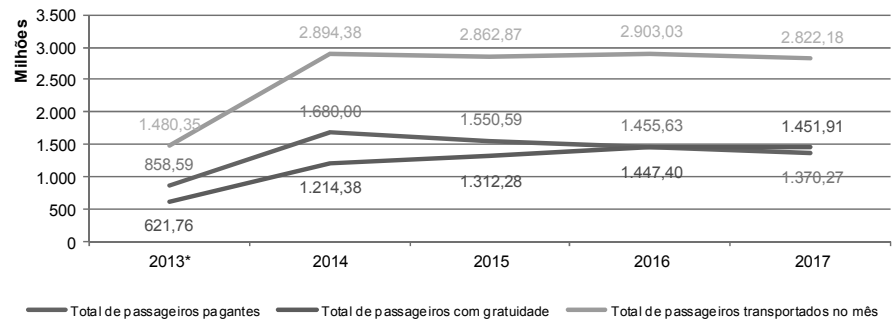
Gráfico 13.8 - Percentual de Passageiros Pagantes e de Gratuidades



Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2017 fls. 335.

A ampliação da política de gratuidades no transporte público remonta a janeiro de 2014, quando houve a implantação dos bilhetes únicos mensais. A partir de agosto de 2014, há a ampliação da gratuidade para os homens a partir 60 anos (era a partir de 65 anos). A gratuidade para os estudantes se inicia em maio de 2015. Atualmente, do total de estudantes cadastrados na SPTrans, só 12% continuam a utilizar o benefício de 50% da tarifa cheia. Vale lembrar que a remuneração dos operadores para as integrações ônibus-ônibus é feita com o valor integral do custo de transporte do passageiro catracado na área de operação em que ocorreu o embarque da transferência. Assim, as integrações ônibus-ônibus podem ser consideradas como verdadeiras gratuidades, uma vez que o passageiro tem debitado em seu Bilhete uma única tarifa, mas as empresas são remuneradas.

Gráfico dos Relatórios de transporte de Passageiros da SPTans (concessão e permissão), de 2013 a 2017



* Corresponde ao total anualizado do segundo semestre de 2013

FONTE: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php?p=245234. Acessado em 18/06/2018.

Fluidez do Trânsito

O Indicador de Lentidão no Trânsito é um dos indicadores utilizados pela CET no processo de avaliação da qualidade do tráfego, com utilização de duas variáveis: km de lentidão e percentual de vias com lentidão. Em 2017, segundo os relatórios operacionais da CET, os indicadores de lentidão (picos da manhã e da tarde) foram sensivelmente inferiores aos de 2016. Considerando que, em 2017, houve a retomada da atividade econômica, com aumento de viagens, cabe indagar as causas da melhora na lentidão, sendo necessário investigar o papel dos aplicativos de direcionamento de trajetos, como o Waze.

Quadro 13.10 - Lentidão nos dias úteis

Pico da Manhã – 07h00 às 10h00 (média das lentidões máximas)

Lentidão	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
km	80	90	83	96	90	81	66
Percentual (%)	9,2	10,4	9,6	11,1	10,3	9,3	8,0

Pico da Tarde – 17h00 às 20h00 (média das lentidões máximas)

Lentidão	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
km	108	125	140	141	114	109	88
Percentual (%)	12,5	14,4	16,1	16,3	13,2	12,5	10,1

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2017 fls. 327.

Modernização Semafórica e Sinalização

Desde a década de 1990, significativos recursos financeiros têm sido aplicados na implantação de um Sistema de Semáforos Inteligentes. Contudo, embora tenham sido substituídos mais de 3 mil semáforos, entre 2014 e 2017, a Auditoria constatou que, em fins de 2017, apesar da existência de 2.047 cruzamentos em situação de Padrão CTA (Semáforos Inteligentes), somente 1 (0,05%) atendia aos objetivos para os quais foram instalados, ou seja, funcionamento em tempo real nas Centrais de Controle.

Em dezembro de 2017, 23.303 projetos de sinalização já estavam elaborados, mas não implantados, com custo estimado pela CET de R$ 127 milhões.

Mortes no Trânsito

O índice de mortes no trânsito tem apresentado queda nos últimos anos. Este indicador, em 2017, apresentou redução de 12,1%, em relação a 2016, e de 45,5%, quando comparado a dezembro de 2008. No Programa de Metas 2017-2020 consta a meta de reduzir a 6 o número de mortes a cada 100 mil habitantes.

Mortes no Trânsito por tipo de usuário (nº absoluto de mortes)

Ano	Pedestres	Motoristas e Passageiros	Motociclistas	Ciclistas	Total
2008	670	246	478	69	1.463
2009	671	222	428	61	1.382
2010	630	200	478	49	1.357
2011	617	187	512	49	1.365
2012	540	201	438	52	1.231
2013	514	200	403	35	1.152
2014	555	207	440	47	1.249
2015	419	172	370	31	992
2016	369	173	332	33	907
2017	304	118	311	37	797

Fonte: Quadro 13.11 do Relatório Anual de Fiscalização 2017 fls. 330, atualizado com dados do Relatório Anual de Acidentes de Trânsito da CET 2017 para incluir todos os meses de 2017.

Aparentemente, a diretriz de redução das velocidades máximas nas vias traz melhoras na segurança do trânsito.

DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

O Serviço de Atendimento Especial - ATENDE é uma modalidade de transporte porta a porta, gratuito aos seus usuários, e destina-se às pessoas com deficiência física com alto grau de severidade e dependência. Além do atendimento porta a porta a clientes cadastrados, esse serviço oferece atendimentos nos fins de semana, denominado "eventos aos fins de semana".

Em termos financeiros, o montante acumulado dos recursos utilizados ficou muito próximo dos valores previstos originalmente no PPA. A execução da LOA 2017 também ficou muito próxima do previsto. Porém, a execução orçamentária em relação à ampliação do programa ficou muito abaixo do proposto.

Quadro 13.4 - Programa DPD – Projetos/Atividades

Projeto/Atividade	LOA aprovada (A)	LOA atualizada (B)	Empenhado (C)	Liquidado (D)	% Execução (E = D/A)
Ampliação do Programa ATENDE (2022)	R$ 7.100.000,00	R$ 5.600.000,00	R$ 5.325.000,00	R$ 2.944.407,60	41,47%
Transporte de Pessoas com Deficiência ou Mobilidade Reduzida - ATENDE (4705)	R$ 73.024.496,00	R$ 73.024.496,00	R$ 73.024.496,00	R$ 71.595.186,59	98,04%
Total	R$ 80.124.496,00	R$ 78.624.496,00	R$ 78.349.496,00	R$ 74.539.594,19	93,03%

Fonte: Relatório Anual de Fiscalização 2017 fls. 335.

O Relatório indica que os usuários aprovam maciçamente o serviço que vem sendo prestado por meio do "Taxi Preto Acessível", porém, esses usuários representam apenas 0,05% do total de usuários cadastrados no programa, em 2017 (873.443). Ademais, caiu o número de usuários entre 2016 e 2017.

OUTRAS FISCALIZAÇÕES REALIZADAS

Modal automóvel vinculado a aplicativos de celular

Foi realizada auditoria 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, bem como seus impactos na mobilidade urbana, nos congestionamentos e etc., com destaque para as seguintes conclusões:

- O controle e fiscalização das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas (OTTCs) será realizado somente a partir de janeiro de 2018;

- Não se pode inferir conclusivamente que o crescimento do transporte individual particular remunerado tenha reduzido a utilização do Transporte Público Coletivo Municipal, embora tenha ocorrido redução no número de passageiros pagantes nos ônibus;

- Apesar da redução da inadimplência das outorgas onerosas da categoria Táxi Preto, em relação a 2016, 58% dos condutores estavam inadimplentes em novembro de 2017;

- Ainda não foram realizados, no âmbito da SMT/DTP, estudos para avaliar o impacto da entrada do transporte individual por aplicativos no Sistema Municipal de Transporte Público;

- Levando-se em consideração a redução da média de lentidão no trânsito nos horários de pico, há indícios de que os impactos das OTTC's na mobilidade urbana são positivos, uma vez que o compartilhamento de corridas tende a aumentar a ocupação dos veículos e a reduzir os incentivos à compra do carro próprio, conforme o estudo do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE);

- Conforme estudo emitido pelo Departamento de Estudos Econômicos (DEE) do CADE, é possível aferir que a entrada dos aplicativos de transporte propiciou a redução das falhas de mercado, criando uma nova demanda, capturando usuários que antes não utilizavam o serviço oferecido pelos táxis.

Em face de considerações de que a disseminação do transporte por aplicativo pode resultar em maior número de veículos em circulação, com eventuais impactos negativos na fluidez do trânsito, será importante acompanhar a evolução da lentidão do trânsito que, por sinal vem apresentando redução ano-a-ano, desde 2015.

autoridade certificadora oficial
imprensaoficial
GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
GOVERNO DO ESTADO
documento assinado digitalmente
A IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO SA garante a autenticidade deste documento quando visualizado diretamente no portal www.imprensaoficial.com.br sexta-feira, 13 de julho de 2018 às 02:38:15.