

**SÃO PAULO TRANSPORTE S/A****Assessoria de Desenvolvimento Organizacional e Qualidade**

Rua Boa Vista, 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone: (11) 3396-7849 - www.sptrans.com.br

De: Rosana Roque do Nascimento - GAB/ADQ

Para: Luciana Durand Garda - DP/GAB

Informamos que está prevista a realização de Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas da São Paulo Transporte S/A em 20 de abril de 2023. Dessa forma, encaminhamos a essa Chefia de Gabinete cópia dos seguintes documentos, relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022, para envio à Secretaria de Governo Municipal - **SGM**, à Secretaria da Fazenda - **SF**, ao Departamento de Defesa de Capitais e Haveres do Município - **DECAP**, à Secretaria de Mobilidade e Trânsito - **SMT**, à Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana - **SETRAM**, à Divisão de Administração de Finanças da Secretaria de Mobilidade e Trânsito - **SMT/DAF**, ao Tribunal de Contas do Município de São Paulo - **TCMSP**, à Câmara Municipal de São Paulo - **CMSP**, Conselho de Defesa dos Capitais do Estado - **CODEC** e à Procuradoria Geral do Estado - **PGE**.

- Relatório Integrado da Administração (080046857);
- Balanço e Demonstrações Contábeis (080047385);
- Relatório dos Auditores Independentes – RAI (080047724);
- Relatório de Asseguração Limitada dos Auditores Independentes (080048375);
- Manifestação do Comitê de Auditoria Estatutário – CAE (080048806);
- Manifestação da Diretoria Executiva Sobre as Contas do Exercício de 2022 (080049143);
- Parecer do Conselho de Administração (080057508);e
- Parecer do Conselho Fiscal (080070049).

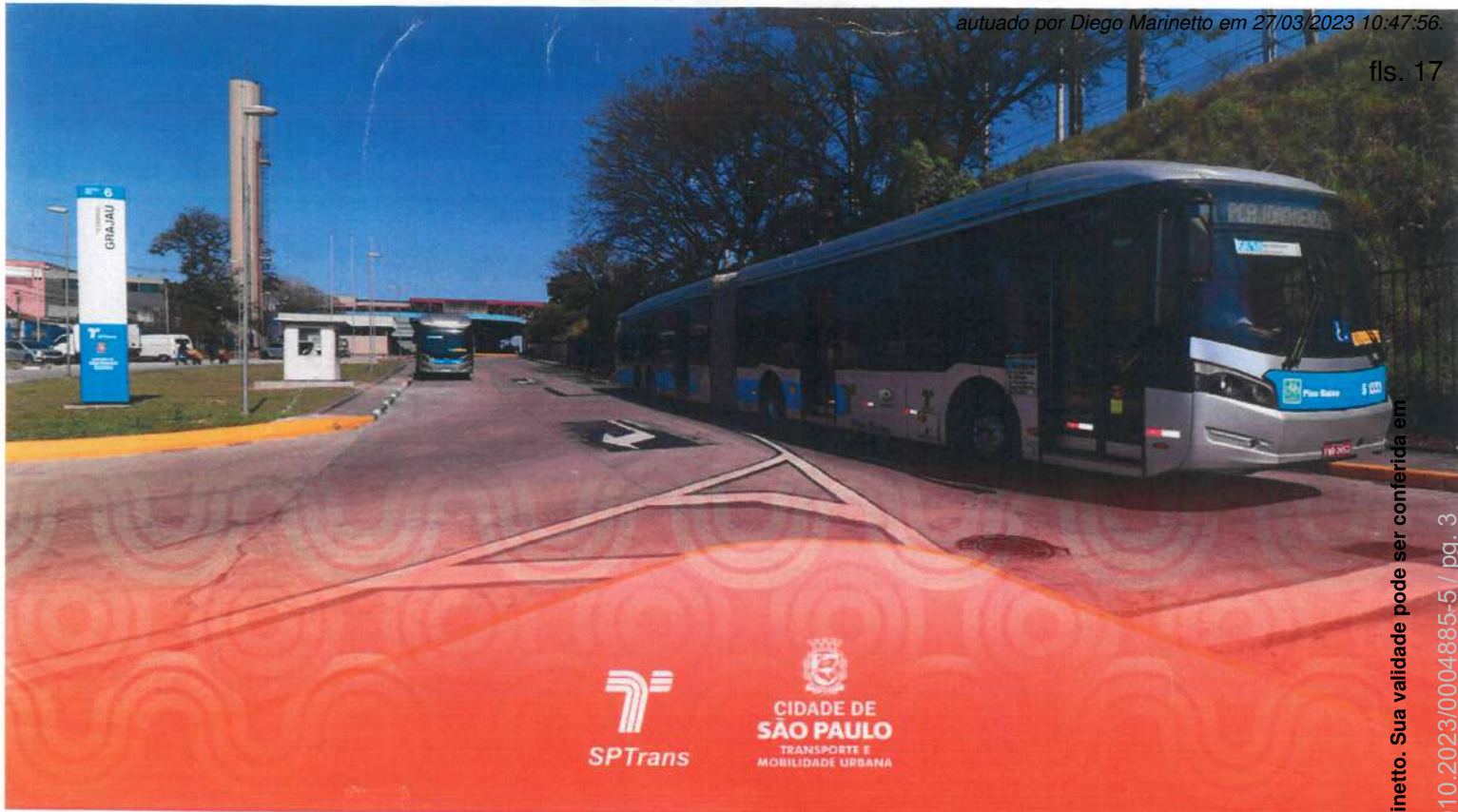
Informamos, ainda, que oportunamente remeteremos cópia da publicação do Edital de Convocação da Assembleia para envio aos Órgãos referenciados.

Atenciosamente,



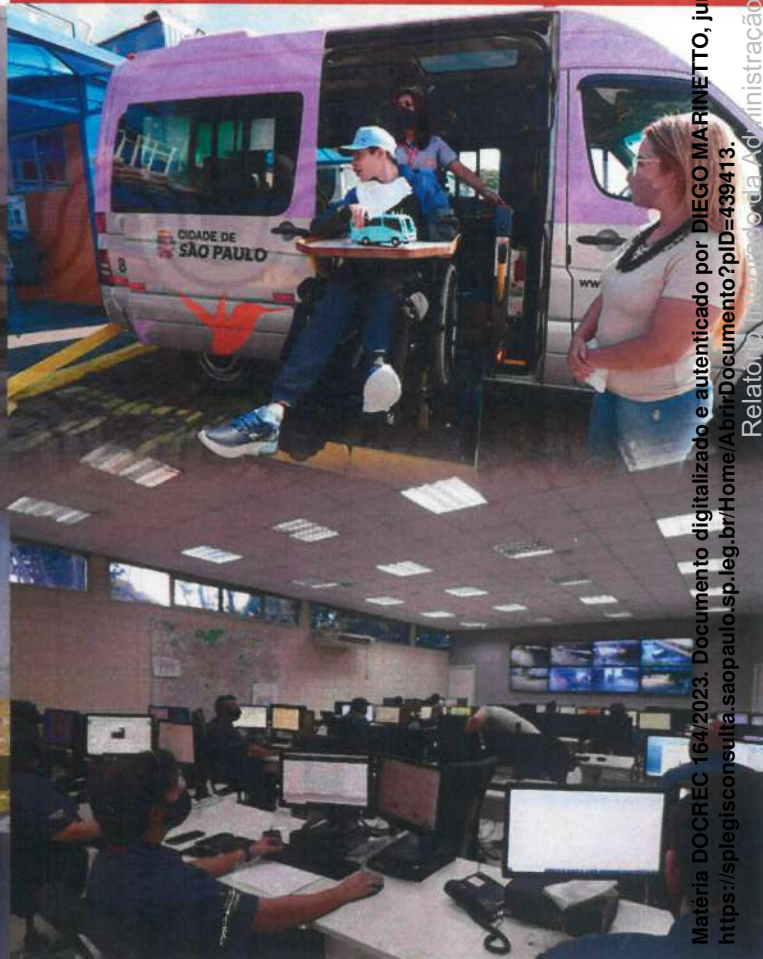
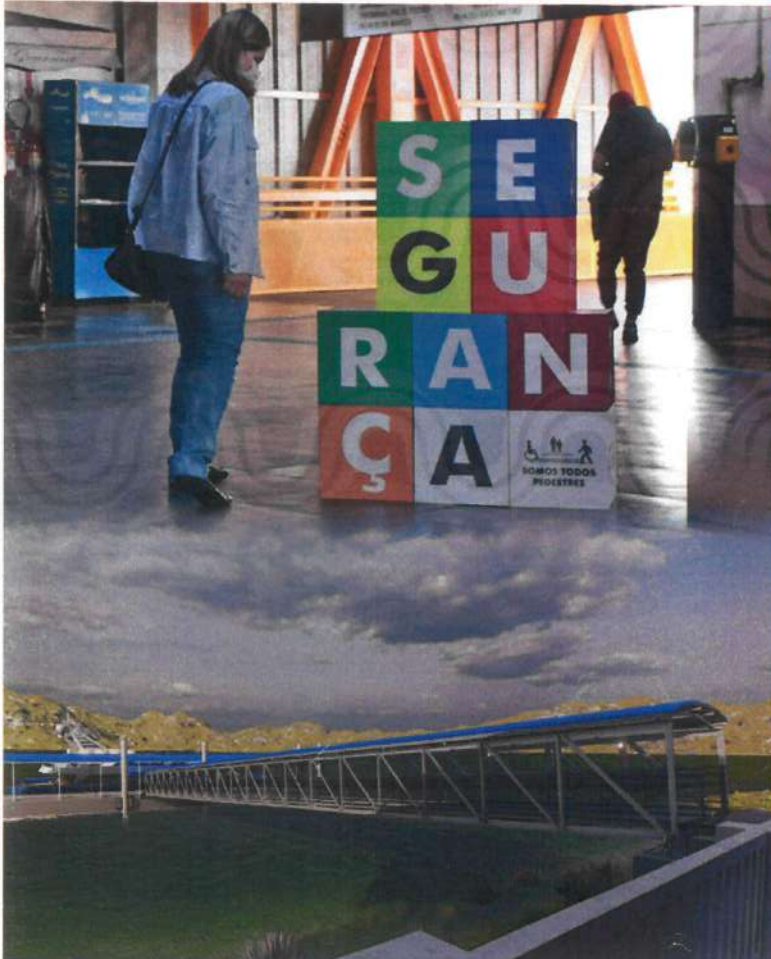
Rosana Roque do Nascimento
Analista de Gestão Master
Em 16/03/2023, às 15:23.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **080042796** e o código CRC **F64788A6**.



RELATÓRIO INTEGRADO DA ADMINISTRAÇÃO

2022



SUMÁRIO

MENSAGEM DA DIRETORIA	1
A SPTRANS	2
ABRANGÊNCIA	2
SOBRE ESTE RELATÓRIO	3
IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA	3
OBJETO SOCIAL – MISSÃO, VISÃO, PRINCÍPIOS E VALORES DE CONDUTA	4
RELACIONAMENTO COM PÚBLICOS DE INTERESSE (STAKEHOLDERS)	6
ESTRUTURA ORGANIZACIONAL	11
GOVERNANÇA CORPORATIVA	11
GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS	23
DESEMPENHO FINANCEIRO	25
GESTÃO DA RECEITA E REMUNERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE	33
PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO 2021 – 2024	37
NOSSO NEGÓCIO	40
PLANEJAMENTO ESTRUTURAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE	41
PLANEJAMENTO OPERACIONAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE	72
PLANEJAMENTO ENGENHARIA VEICULAR	77
INFRAESTRUTURA DO SISTEMA DE TRANSPORTE	81
GERENCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE	88
GESTÃO DO BILHETE ÚNICO	43
FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE	50
APOIO AOS PROCESSOS DE NEGÓCIOS	61
NOSSA GENTE	43
GESTÃO AMBIENTAL	43
BALANÇO SOCIAL	43
ÍNDICE DE CONTEÚDO GRI	43

MENSAGEM DA DIRETORIA

GRI 102-14

As melhores palavras para representar a SPTrans em 2022 são comprometimento, modernidade administrativa, transparência e determinação. A tradução dessas palavras em ações estão apresentadas neste Relatório Integrado da Administração. Nas próximas páginas detalhamos como realizamos nosso trabalho e como ele contribuiu para a construção de um futuro melhor, mais justo, inclusivo e com oportunidades para todos.

A SPTrans continua na posição de Empresa referência para o setor de transporte público coletivo e garante essa colocação graças às pautas inovadoras que regem os trabalhos dos seus profissionais. As experiências transformadoras começam dentro de casa. Em 2022, consolidamos a configuração de modalidade híbrida de trabalho (presencial e teletrabalho). O revezamento das pessoas nas áreas administrativas colabora para o aumento da produtividade e até para redução dos custos fixos da manutenção empresarial. Esse novo cenário foi implantado com agilidade, apresentou resultados positivos e está conectado e integrado às melhores práticas corporativas.

O comprometimento com as pessoas e com a transparência com a qual direcionamos nosso negócio estão sempre presentes na rotina da SPTrans. Estamos vivenciando momentos desafiadores com a diminuição na quantidade de passageiros transportados e o aumento nos subsídios para o transporte por ônibus. A organização, os custos do Sistema de Transporte, os valores que envolvem a remuneração das concessionárias e os números relativos ao atendimento essencial que prestamos à população estão sempre à disposição da sociedade.

Estamos determinados em promover a qualidade de vida na cidade. Em outubro de 2022, proibimos a inclusão de ônibus 0 km movidos a óleo diesel no Sistema de Transporte. Com isso priorizamos o cumprimento da Lei de Mudanças Climáticas e o atendimento à nossa meta de promover a redução de emissão de poluentes e gases de efeito estufa na frota do Sistema.

A atuação da SPTrans com ações de responsabilidade social foi ampliada e premiada. A parceria com a Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania (SDHC) foi consolidada com a campanha Ponto Final ao Racismo. Por meio das nossas ferramentas de comunicação, orientamos de forma didática e direta que racismo e injúria racial são crimes e esclarecemos sobre a importância de registrar as denúncias no Canal 156. A campanha "Ponto Final ao Abuso Sexual nos Ônibus de São Paulo", é permanente em nossas redes sociais e em 58 ônibus adesivados. Além disso, ela foi inscrita no Premia Sampa, ação das Secretarias Municipais de Gestão (SEGES) e de Inovação e Tecnologia (SMIT), e recebeu o primeiro lugar, com direito a troféu e certificado, na categoria Linguagem Simples.

Realizamos um trabalho responsável, proativo e estamos ao lado e à disposição da população 24 horas por dia e sete dias por semana em todas as regiões da cidade. Constituímos uma Empresa moderna e inovadora, guiada pelos aspectos de sustentabilidade, com o comprometimento social, ambiental e com práticas de boa governança corporativa.



LEVI DOS SANTOS OLIVEIRA
Diretor Presidente



DP DO DT DG DA DE

1/239

A SPTRANS

GRI 102-1, 102-2

O compromisso com a proatividade é a marca do nosso trabalho. Vamos muito além do nosso slogan: SPTrans com você por toda a cidade para atender e garantir os deslocamentos diários por ônibus. Em 2022, avançamos de forma significativa nas ações de responsabilidade social, assegurando que o transporte fosse oferecido com respeito, segurança e confiabilidade para todas as pessoas.

Nossas metas ambientais, sociais e de governança (ESG) seguem em várias direções para atender às necessidades da Cidade, da população e do cenário corporativo. Para avançar nas questões relacionadas à Lei de Mudanças Climáticas, proibimos que as Concessionárias promovessem a inclusão de veículos movidos a diesel no Sistema de Transporte a partir de outubro de 2022. Essa determinação contribuirá para a melhora significativa da qualidade do ar na Cidade.

Redobramos esforços em defesa das pessoas. Ampliamos a agenda de responsabilidade social com a campanha “Ponto Final ao Racismo”, seguindo a mesma linha de atuação da ação “Ponto Final ao Abuso Sexual nos Ônibus da Cidade de São Paulo”, consolidando mais uma parceria com a Secretaria de Direitos Humanos e Cidadania e assumimos o compromisso de pesquisar e estudar matéria sobre homofobia para atender à demanda da Coordenadoria de Políticas para LGBTI. Investimos em ações e publicações nas redes sociais para disseminar informações de prevenção e segurança das pessoas durante as viagens e nos Terminais de Ônibus. Dedicamos mais atenção às crianças, promovendo atividades para engajar os passageiros do futuro no Sistema de Transporte, enfatizando que utilizar o transporte coletivo é uma decisão inteligente e necessária para melhorar a qualidade de vida na Cidade. Fortalecemos essa mensagem com a produção e veiculação de vídeo para o Dia Mundial Sem Carro, comparando a ocupação de ônibus e carros no espaço público.

O reconhecimento que recebemos pela efetivação dessas atividades nos enche de satisfação e orgulho. Fazemos parte de uma Empresa que age em favor do direito, da qualidade de vida e da segurança das pessoas.

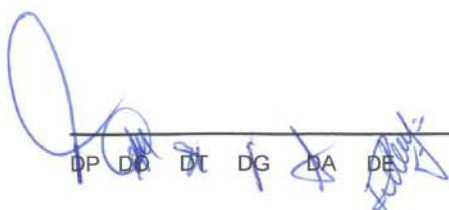
ABRANGÊNCIA

GRI 102-50

Os dados e as informações apresentadas neste Relatório correspondem à gestão da São Paulo Transporte – SPTrans no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2022, contempladas, quando pertinente, com informações relativas aos primeiros meses de 2023. Esses dados se referem às principais atividades desenvolvidas pela Empresa, como responsável pelo planejamento, gerenciamento e fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, na Cidade de São Paulo, a seguir denominado Sistema de Transporte.

Os dados de prestadores de serviços e fornecedores envolvidos nas atividades da Empresa, assim como parte das informações das Concessionárias que operam no Sistema de Transporte não foram abordados neste Relatório.

Dessa forma, a Diretoria da SPTrans, atendendo às determinações legais e estatutárias, submete à apreciação e aprovação da Assembleia Geral este Relatório Integrado, formado pelo Relatório da Administração e de Sustentabilidade, acompanhado das Demonstrações Contábeis.



SOBRE ESTE RELATÓRIO

GRI 101, 102-46

Para a definição dos temas relevantes e estratégicos para o Relato foram considerados o Programa de Metas da Prefeitura de São Paulo – 2021/2024, o Planejamento Estratégico SPTTrans 2022/2026, o CDI – Compromisso de Desempenho Institucional 2022/2026, os critérios ESG correspondentes as ações positivas da Empresa nos aspectos ambientais, de responsabilidade social e de governança corporativa alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Foram consideradas, também, as demandas recebidas dos nossos principais *stakeholders*, por meio dos diversos canais de relacionamento e mídias e das pesquisas realizadas junto aos usuários do Sistema de Transporte e munícipes e empregados. Este Relatório Integrado da Administração foi desenvolvido adotando como referência os parâmetros do Global Reporting Initiative – GRI.

IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA

GRI 102-1, 102-2, 102-3, 102-4, 102-5, 102-6

CNPJ: 60.498.417/0001-58

NIRE: 3530001471-5

Sede: São Paulo-SP

Tipo de Capital: Fechado

Tipo de Estatal: Sociedade de economia mista

Abrangência de Atuação: Municipal

Acionista Controlador: Prefeitura do Município de São Paulo

Sector de Atuação: transporte público e mobilidade urbana

Tipo Societário: Sociedade anônima

COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA EM 2022

GRI 102-7

Representamos a seguir, nossa composição acionária.

CAPITAL	EM AÇÕES	EM MOEDA (R\$)
Autorizado	538.035.332.545	1.966.770.254,00
Realizado	116.122.565.661	1.399.373.719,00

Fonte: Gerência Contábil

ACIONISTAS	AÇÕES INTEGRALIZADAS	PARTICIPAÇÃO (%)	EM MOEDA (R\$)
Prefeitura de São Paulo	116.082.534.220	99,965527%	1.399.200.141,00
Governo de São Paulo	40.015.290	0,034461%	173.499,00
Light Serviços de Eletricidade S/A	9.710	0,000008%	42,00
Outros*	6.441	0,000006%	37,00
TOTAL	116.122.565.661	100,000000%	1.399.373.719,00

* Acionistas detentores de ações “ao portador” que não se apresentaram para a transformação em ações “nominativas”, conforme artigo 19 da Lei Federal nº 8.088 de 31/10/1990.

Fonte: Gerência Contábil

DP DD DT DG DA DE

OBJETO SOCIAL – MISSÃO, VISÃO, PRINCÍPIOS E VALORES DE CONDUTA

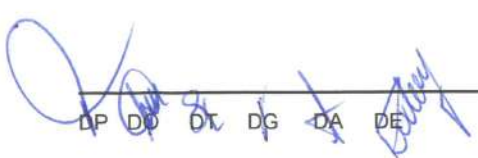
GRI 102-5, 102-16

Somos uma Companhia que tem por objeto a prestação de serviços de planejamento, gestão e fiscalização do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, e a realização de estudos para sua exploração, nos termos da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

A consecução de nosso objeto compreende, também, a contratação de terceiros para a execução de obras, serviços e atividades diversas, englobados na prestação do serviço ou a ele vinculados.

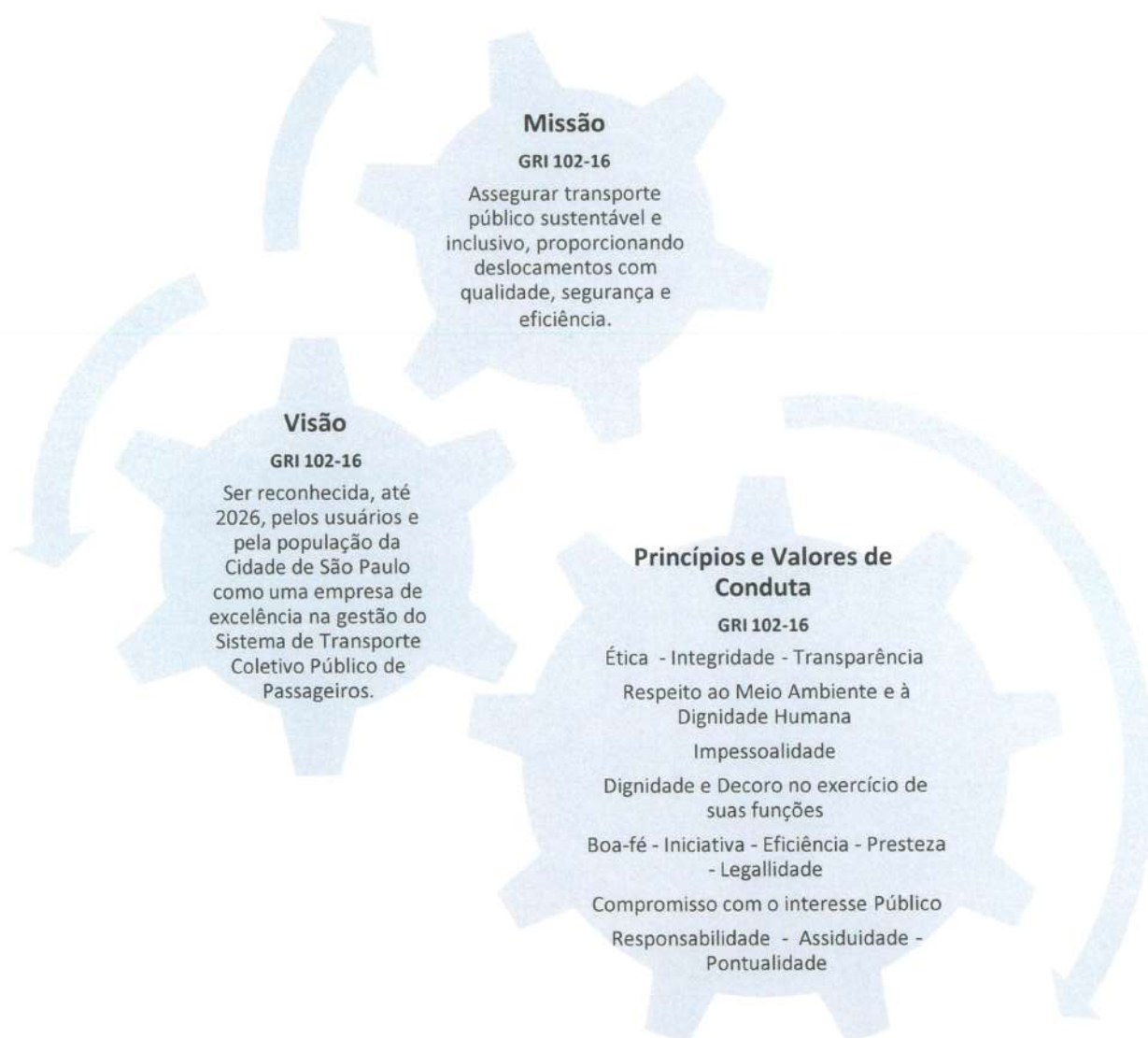
Conforme nosso Estatuto, podemos assumir outras atribuições afins ao Sistema de Transporte, que tenham por finalidade contribuir para sua racionalização e aperfeiçoamento nos termos do artigo 29 da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, em especial:

- Realizar estudos técnicos, econômicos e financeiros necessários a subsidiar a Administração Pública;
- Elaborar estudos para o planejamento e o aperfeiçoamento dos serviços compreendidos no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- Elaborar estudos quanto à viabilidade e à prioridade técnica, econômica e financeira dos projetos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- Gerenciar e fiscalizar a prestação, a implementação, o aperfeiçoamento, a administração e a expansão dos serviços e dos planos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, bem como a aplicação dos recursos financeiros e orçamentários destinados a tais finalidades, de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes;
- Exercer a gestão financeira da arrecadação tarifária advinda do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, bem como a arrecadação decorrente da aplicação de multas, conforme legislação específica, aos operadores do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, de acordo com as diretrizes emanadas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes;
- Gerenciar e fiscalizar a execução dos serviços prestados pelas empresas contratadas, relativos ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- Aplicar as penalidades por infrações relativas à prestação de serviço do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros em decorrência da fiscalização que exercer, de conformidade com os contratos celebrados e o Regulamento de Sanções e Multas (RESAM) expedido pela SMT;
- Executar a gestão dos contratos de delegação para prestação e exploração do serviço de transporte coletivo público de passageiros na cidade de São Paulo;
- Implantar, desenvolver e administrar o Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE, definindo a sua arquitetura, propiciando sua segurança, constante manutenção, fiscalização e atualidade tecnológica com soluções integradas aos diversos modais de transporte da Região Metropolitana de São Paulo, gerenciando as atividades atinentes ao Bilhete Único e à venda e distribuição de créditos eletrônicos, supervisionando a base de dados deste, bem como providenciando quaisquer outras ações relacionadas ao SBE, aos seus subsistemas e aos seus cartões físicos ou virtuais;


 DP DO DT DG DA DE

4/239

- Executar os serviços de fiscalização de trânsito, nos casos previstos e autorizados pelo Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, órgão vinculado à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes – SMT, dando suporte à Autoridade de Trânsito no Município de São Paulo por meio de agentes credenciados por aquele, mormente no tocante à fiscalização de infrações de trânsito que efetiva ou potencialmente venham a interferir na operação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros ou a impactar na fluidez do tráfego dos ônibus;
- Prestar serviços de assessoria e consultoria quanto às suas legais, regulamentares e institucionais atribuições, celebrando contratos ou, quando o caso, convênios, acordos de cooperação técnica e instrumentos congêneres, com suas receitas integralmente revertidas para a consecução do serviço público que realiza;
- Exercer as demais atividades destinadas à consecução de suas finalidades.



RELACIONAMENTO COM PÚBLICOS DE INTERESSE (STAKEHOLDERS)

GRI 102-40, 102-41, 102-42, 102-43, 102-44

Diariamente a SPTrans tem a responsabilidade de garantir o transporte de milhões de pessoas, que se deslocam para diferentes pontos em toda a cidade, na sua maioria, com destino ao local de trabalho, o que torna a informação e o relacionamento questões estratégicas para que o serviço de transporte seja executado de maneira segura e confiável.

O estabelecimento e manutenção de canais que possibilitem o diálogo e a troca sistemática de informações estão no centro das ações de nossa Empresa, por permitirem maior proximidade às manifestações e necessidades dos usuários, cidadãos, empregados, fornecedores e demais públicos, além de assegurar a transparência na gestão.

Por meio da Ouvidoria, Redes Sociais, Pesquisas junto aos usuários e cidadãos, Serviço de Informação ao Cidadão - e-SIC, SP156/Portal 156 da PMSP, visitas técnicas conjuntas com os órgãos da Administração Pública, participação em reuniões dos Conselhos de Segurança, Comunidades Organizadas, Fórum de Transportes, Conselho Municipal de Transporte e Trânsito - CMTT, mapeamos os públicos de relacionamento e os temas com os quais se preocupam, buscando compreender suas demandas, alinhar expectativas e mobilizar pessoas em torno do nosso propósito.

Adicionalmente, ações de comunicação dirigida e de relacionamento com públicos específicos são planejadas de acordo com as necessidades e oportunidades mapeadas, e são disponibilizadas por meio de nosso Relatório Integrado de Administração, do site www.sptrans.com.br, de nossas Redes Sociais, do Jornal do Ônibus, de Campanhas em Terminais de Ônibus, Campanhas Institucionais, do Portal Transparência SP, Índice de Transparência Ativa-ITA.

Os públicos de interesse que tem impacto e têm influência na prestação dos serviços de transporte coletivo público de passageiros estão identificados no quadro a seguir.

INFLUÊNCIA	Prefeitura do Município de São Paulo (acionista controlador), SMT, Departamento de Transporte Público – DTP, Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, outros órgãos e empresas municipais e estaduais, cidadãos, usuários do Sistema de Transporte, empregados (ativos e afastados), estagiários e menores aprendizes, comunidade, fornecedores, Concessionárias, outros operadores de transporte e imprensa.
RESPONSABILIDADE	Prefeitura do Município de São Paulo, Órgãos Reguladores, SMT, DTP, Conselho de Administração, Fornecedores, Concessionárias e Prestadores de Serviço.
PROXIMIDADE	Setores: transporte, trânsito, construtivo, publicitário, comunicação e marketing, comércio e serviços, tecnologia e órgãos públicos.
REPRESENTATIVIDADE	Civis, Imprensa, Sindicatos, Associações, CMTT, Organizações, Organismos Certificadores.

DP DG DT DG DA DE

Articulação Comunitária

GRI 102-40; 102-43; 102-44; 413-1



Importante canal de representação da Empresa e de articulação junto às entidades, comunidades e instituições, visa compreender suas necessidades e conhecer, antecipadamente, suas demandas relacionadas aos serviços de transporte, subsidiando as atividades de planejamento e das demais Áreas da Empresa. Articulamos, também, com outros órgãos da Administração Pública, acompanhando o desdobramento das solicitações para devolutiva aos interessados.

Esse processo envolve a realização de visitas técnicas conjuntas com os órgãos da Administração Pública, além de participação em reuniões ordinárias dos Conselhos de Segurança, Comunidades Organizadas, Fórum de Transportes, Parlamentares, Vereadores, Subprefeituras, Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, dentre outros.

Em 2022, participamos de audiências públicas, bem como eventos junto a organizações que visam à melhoria do transporte público, incluindo obras importantes na zona sul, reuniões comunitárias de comunicação das desapropriações para construção do terminal Jardim Miriam e na Zona Leste, reuniões comunitárias de comunicação das desapropriações para implantação do Terminal São Mateus.

No quadro a seguir apresentamos o trabalho realizado em 2022.

DEMANDAS	QUANTIDADE
CONSEG	200
Vistorias Diversas e Visitas Técnicas AAC	149
Fiscalização	100
Solicitações de Atende+	15
Questões com Bilhetes	23
Subprefeituras	100
Instalação de Totem – Abrigos - Remanejamentos	373
Alteração de Itinerários e Implantação	222
Outros -Tapa Buracos - Respostas Diversas - EMTU-Baixas	57
Audiências Públicas	10
Comitê de Trânsito e Transporte Butantã entre outros	6
Comunidade Organizada	21
Reuniões Cades	15
Reuniões mensais CONSEG	286
TOTAL	1.577

Fonte: Assessoria de Articulação Comunitária

Além dos atendimentos realizados diretamente à comunidade e instituições, a SPTrans mantém endereço eletrônico: comunidade@sptrans.com.br – pelo qual são acolhidas demandas de entidades e de usuários do Sistema de Transporte, as quais são analisadas e direcionadas às Áreas Técnicas competentes para as providências cabíveis e retorno aos solicitantes.

DP DV DI DG DA DE

Relacionamento para implantação de novos projetos de infraestrutura

Visando um adequado e seguro procedimento, a SPTans, seguindo o rito de acordo com seus princípios de governança e o marco legal aplicável, atende aos pedidos de informações, relacionados a implantação de novos projetos de infraestrutura.

Essa atividade visa engajar as partes interessadas envolvidas para isso, a empresa mantém um canal aberto para proceder com as comunicações o objetivo e atuar com transparência e evitar intercorrências indesejáveis aos munícipes.

As atividades de comunicação também envolveram reuniões com proprietários(as) atingidos nas desapropriações, para apresentar a empresa contratada para realização dos serviços de laudos e estabelecer um canal de comunicação.

As reuniões ocorridas com os munícipes, referem-se aos seguintes empreendimentos:

Terminal Jardim Miriam



Terminal Pedreira



Terminal São Mateus



Corredor Miguel Yunes



Esse canal de comunicação perdurará até o final do processo de desapropriação, estabelecido inicialmente para informar quanto ao início das vistorias nas residências, passando após, em conjunto com os procuradores de DESAP/PGM a esclarecer dúvidas referentes às etapas de desapropriação, acompanhando na sequência as convocações para proposição da desapropriação extrajudicial, ou se o caso for judicial, até que se culmine com a imissão na posse.

Pedidos de Informações de DUP(s)

Em 2022, recebemos 32 pedidos de vistas de processo e esclarecimentos sobre incidência de desapropriação e/ou esclarecimentos sobre interferência com a implantação de empreendimentos.

DP DG DT DG DA DE

Atendimento à Imprensa

GRI 102-40

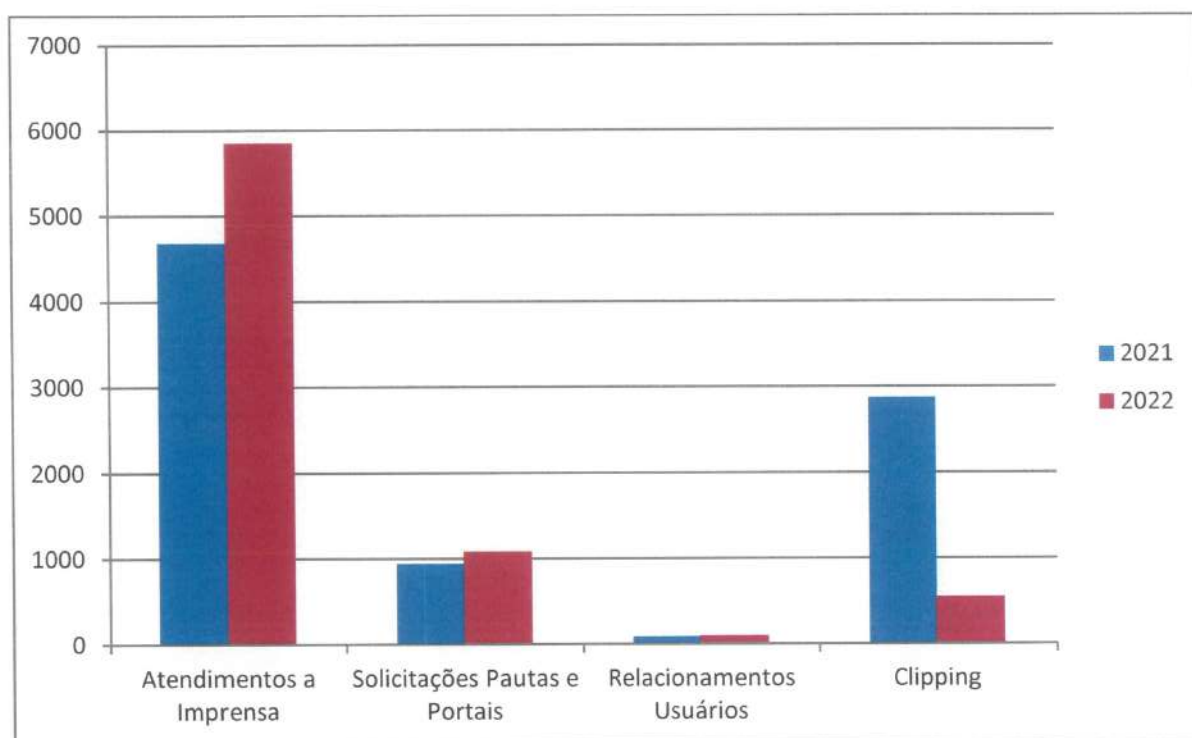
Contamos com uma equipe para atender aos jornalistas dos diversos veículos de comunicação, elaborar conteúdo, enviar respostas e levantar dados junto às áreas técnicas para que as divulgações nos meios de comunicação sejam confiáveis e esclarecedoras.

Em 2022, prestamos 5.847 atendimentos às Rádios, TV(s), Jornais e Revistas para coleta de dados e/ou informações e acompanhamento de entrevistas, sendo que, desse número, 2.238 foram Notas Preventivas que anteciparam a divulgação de mudanças ou novidades relativas ao Sistema de Transporte. Em 2021, foram 4.682 atendimentos.

Também atendemos 1.039, diante de 946 em 2021, solicitações de pautas dos diversos veículos de comunicação, jornais de grande circulação, jornais de bairro, revistas, TV(s), rádios e portais.

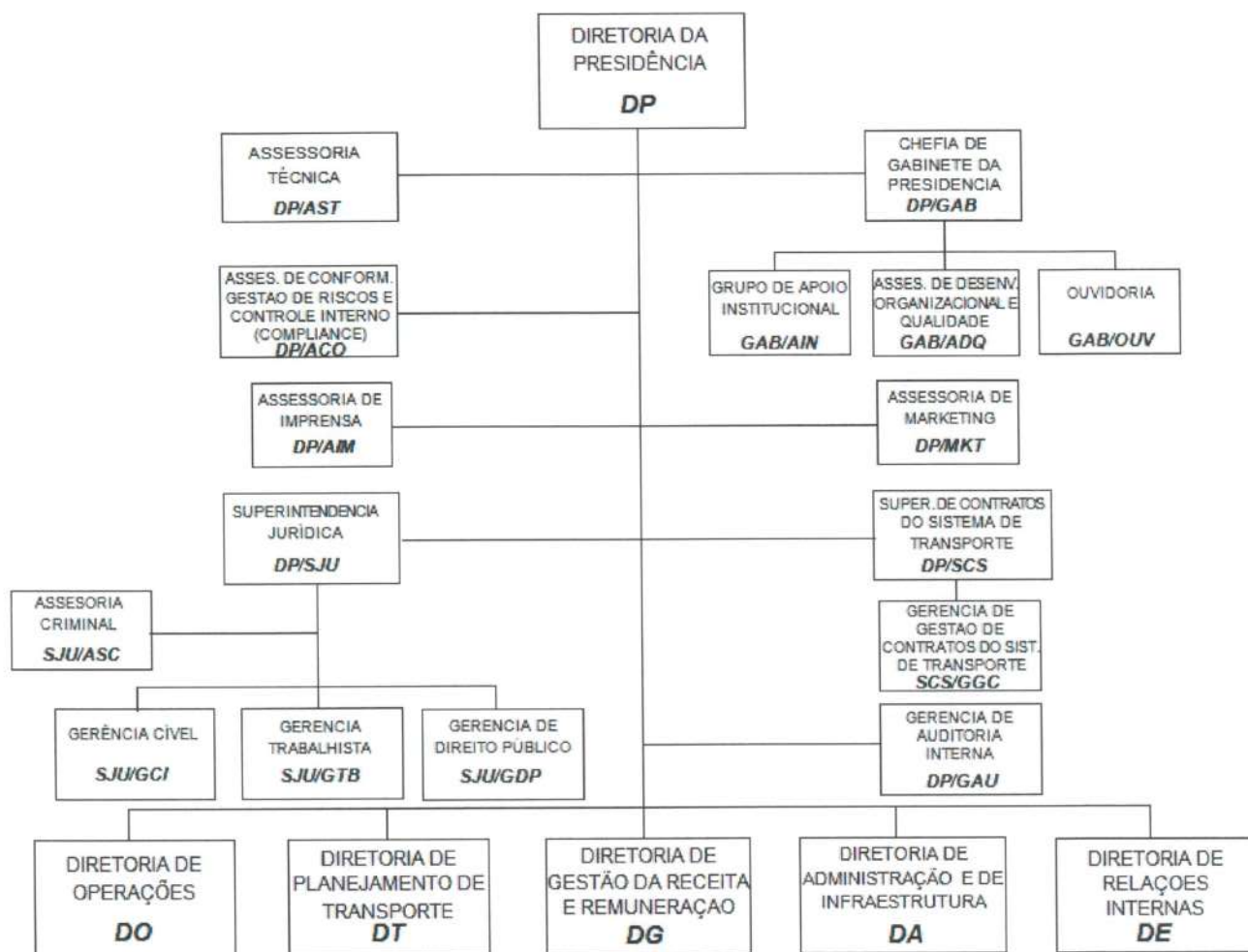
No que se refere ao relacionamento com os passageiros realizamos 93 atendimentos, ante os 90 de 2021.

Publicamos em nossa intranet clipping com um total de 547 notícias, em 2022.



DP DO DT DG DA DE

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

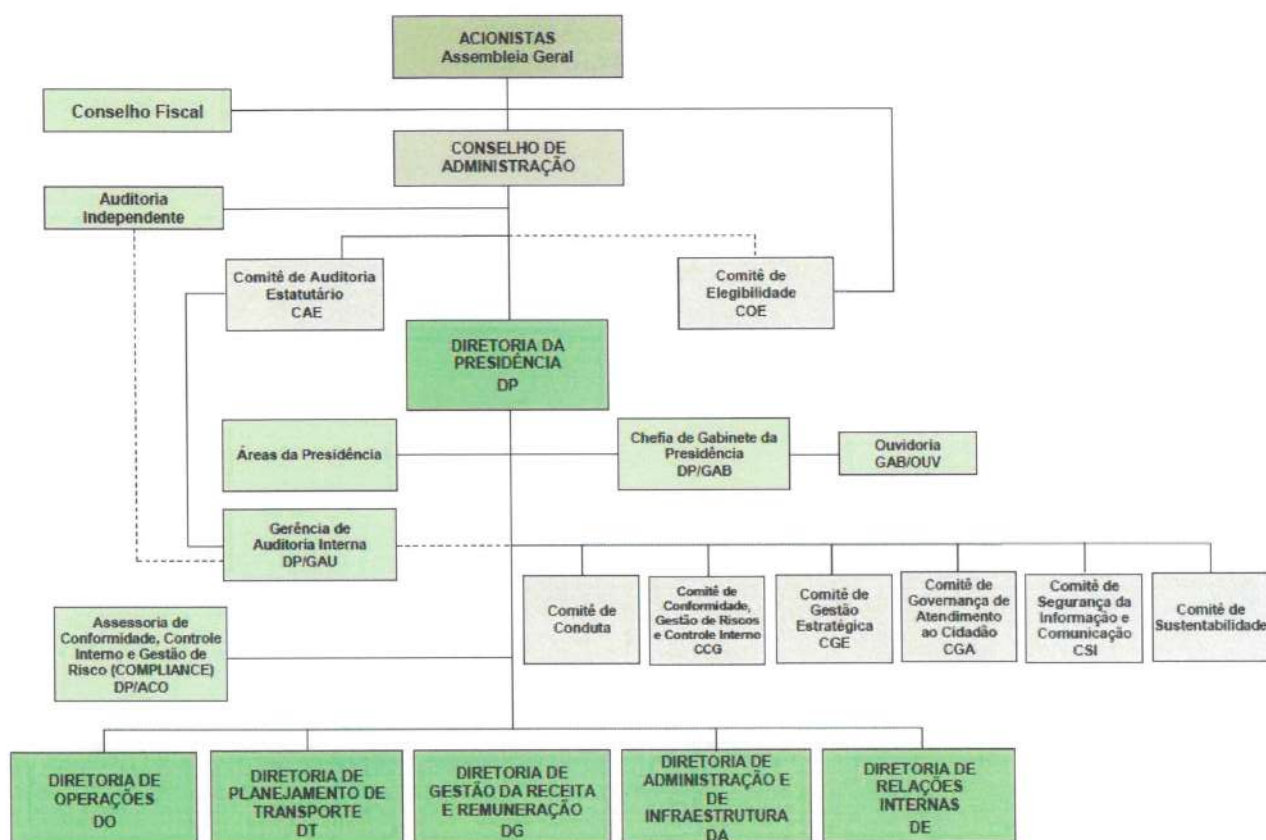


GOVERNANÇA CORPORATIVA

GRI 102-16, 102-17, 102-18, 102-20, 102-28, 205-2, 408-1

Em continuidade às práticas de Governança Corporativa, observados os requisitos da Lei Federal nº 13.303/2016 e o Decreto Municipal nº 58.093/2018, aprimoramos o sistema de gestão, pelo qual criamos um conjunto eficiente de mecanismos e instrumentos, a fim de assegurar que os comportamentos dos administradores estejam sempre alinhados com o melhor interesse da Empresa. Esse sistema envolve o relacionamento entre os acionistas, o Conselho de Administração, a Diretoria, os Comitês instituídos, o Conselho Fiscal, a Auditoria Independente e demais partes interessadas, conforme demonstramos na figura a seguir.

ESTRUTURA DE GOVERNANÇA CORPORATIVA



A seguir as principais competências de nossa Governança Corporativa.

Assembleia Geral

GRI 102-24

À Assembleia Geral, com os poderes que a Lei lhe confere, cabe decidir sobre todos os negócios relativos ao objeto da Sociedade e tomar as resoluções que julgar convenientes à sua defesa e desenvolvimento.

Administração

GRI 102-26

A administração da SPTrans compete ao Conselho de Administração e à Diretoria Executiva. Os cargos de Presidente do Conselho de Administração e de Diretor Presidente não poderão ser acumulados pela mesma pessoa.

Conselho Fiscal

GRI 102-22

Compete fiscalizar os atos dos administradores e verificar o cumprimento dos seus deveres legais e estatutários.

DP DO DT DG DA DE

Comitê de Auditoria Estatutário – CAE

GRI 102-22

É órgão auxiliar do Conselho de Administração, ao qual se reporta diretamente, com as atribuições definidas no Art. 23 do Estatuto Social da Empresa.

Comitê de Elegibilidade – COE

GRI 102-18

O Comitê de Elegibilidade da SPTrans, eleito em Assembleia Geral Extraordinária, em março de 2018, tendo sua composição alterada na AGE de março de 2019, tem a atribuição de auxiliar o Acionista Controlador na verificação da conformidade dos requisitos e ausência de vedações dos indicados, de acordo com o estabelecido na Lei Federal nº 13.303/2016, na Lei Federal 6.404/1976 e no Estatuto Social da Empresa.

Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno (Compliance)

GRI 102-30

Área vinculada ao Diretor Presidente, responsável pela verificação de cumprimento de obrigações e de gestão de riscos, tendo suas atribuições definidas no Art. 34 do Estatuto Social da Empresa.

Comitê de Conduta

GRI 102-17

Instituído pelo Diretor Presidente, o Comitê é composto por três empregados, com a atribuição de receber manifestações ou denúncias, no âmbito interno, sobre possíveis desvios ao disposto no Código de Conduta e Integridade da SPTrans.

Em 2022, nosso Comitê de Conduta realizou 42 atendimentos, um aumento de aproximadamente 55% com relação aos 27 atendimentos de 2021, considerando consultas, orientações, denúncias e oitivas, o que demonstra a credibilidade crescente nesse Canal.

No quadro a seguir podemos observar as demandas por natureza:

DEMANDAS 2022	
Natureza	Quantidade
Abuso de Poder	2
Assédio Moral	5
Assédio Sexual	3
Avaliação de Desempenho	5
Conduta Profissional Inadequada	22
Conflito de Interesses	2
Dúvidas	3
Total	42

Fonte: Comitê de Conduta

Toda demanda recebida é analisada junto às respectivas Áreas, a fim de possibilitar adoção de medidas cabíveis para resolução. Dos 42 registros de atendimento, dois tornaram-se Processos de Sindicância e dois Processos de Averiguação Preliminar.

Código de Conduta e Integridade

GRI 102-11, 102-16, 102-17, 205-2, 408-1

Em 2022, foi disponibilizado a todos os empregados e colaboradores (aprendizes e estagiários) da SPTrans treinamento sobre o Código de Conduta, no formato de Ensino à Distância – EaD, com destaque para o item “Conflito de Interesses”.

Foi realizada, ainda, por ser ano eleitoral, campanha no Portal da Intranet e no Curso de Atualização do Código, destacando as permissões e proibições previstas tanto no Código de Conduta quanto na Cartilha de “Condutas Vedadas Durante o Período Eleitoral”, elaborada pela Controladoria Geral do Município - CGM.

Dessa forma sistêmica, entendemos que contribuímos com as boas práticas e com o respeito ao nosso Código de Conduta, difundindo os preceitos e regras com a finalidade de tornar o ambiente de trabalho confiável, amigável, sadio e seguro, no qual todos possam exercer suas funções.

Nosso Código de Conduta e Integridade está disponível no Portal da Transparência da Prefeitura de São Paulo, no nosso site e na intranet, conforme os links abaixo:

<https://transparencia.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2021/09/Codigo-de-Conduta-maio2021.pdf>

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php?p=179590

<http://130.1.0.50/dp/codigo-de-conduta/>

Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno - CCG

GRI 102-30

Instituído pelo Diretor Presidente, composto por representantes das Diretorias, com a atribuição de apoiar a Área de *Compliance*, na execução de suas atividades.

Em 2022, foram realizadas reuniões periódicas, que tiveram como pauta principal a revisão e atualização do Mapa de Riscos da SPTrans, o qual foi aprovado pelo CCG em junho de 2022 a fim de embasar à tomada de decisão da Diretoria Executiva.

Regimento Interno do Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno (CCG)

GRI 102-15, 102-16, 102-27

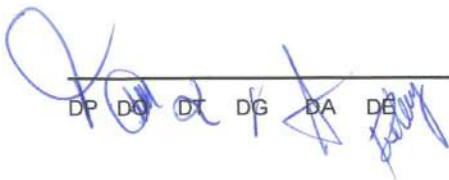
Realizada revisão no Regimento para readequação da forma de realização das reuniões ao novo regime de teletrabalho.

Comitê de Gestão Estratégica – CGE

GRI 102-18

Instituído pelo Diretor Presidente, o Comitê é composto por representantes das Diretorias da Empresa, para direcionar as ações da SPTrans no cumprimento de metas voltadas aos interesses dos usuários, população da cidade, órgãos da administração pública e colaboradores.

Em 2022, o Comitê realizou reuniões periódicas para acompanhamento do Plano de Metas da SPTrans e elaborou a proposta de Plano Tático 2023 – 2024 do Compromisso de Desempenho Institucional – CDI.


 DP DO DT DG DA DE

14/239

Comitê de Governança de Atendimento ao Cidadão – CGA

GRI 102-18

Instituído pelo Diretor Presidente, em consonância com as disposições contidas no Decreto Municipal nº 58.426/2018, que instituiu a Política Municipal de Atendimento ao Cidadão, no âmbito da Cidade de São Paulo, tem por finalidade estabelecer a Política de Atendimento ao Cidadão da SPTrans, buscando a melhoria contínua do atendimento, monitorando e avaliando o serviço, sempre atentando às boas práticas e padrões de qualidade e excelência no atendimento ao Cidadão.

Em 2022, destaca-se a página do Bilhete Único <https://bilheteunico.sptrans.com.br/> que passou por uma reestruturação, resultando em visual mais ordenado, de comunicação simples, com o objetivo de munir o Cidadão com informações sobre todos os tipos de Bilhete Único.

Foram iniciadas tratativas com empresas para expor a necessidade de unificar os Canais de entrada de demanda, de forma simplificada com visão 360º de um Cidadão, objetivando eliminar o retrabalho no registro de várias solicitações realizadas por um único cidadão em diversos Canais.

As mais de 100 Cartas de Serviços e Perguntas Frequentes, relacionadas à Empresa, foram atualizadas junto ao Núcleo de Cartas de Serviços da Secretaria Municipal de Inovação e Tecnologia – SMIT, contribuindo para a melhoria do atendimento telefônico dos Operadores da Central SP156.

O CGA definiu novo procedimento para controle dos prazos de resposta, o que resultou em significativa melhoria no cumprimento desses pelas áreas da Empresa.

O Comitê tem dado forte apoio na organização de treinamento do Curso relativo à Linguagem Simples e Inclusiva, que é uma ação de capacitação interna para todos os empregados da SPTrans, com a finalidade de consolidar conhecimentos sobre elaboração de textos claros, concisos e apropriados para os diferentes públicos atendidos, devendo abranger, também, os atendentes dos Postos de Atendimento dos parceiros.

É importante destacar que fomos a primeira Empresa da municipalidade a participar do 2º Ciclo do Planejamento Setorial de Atendimento, que é um dos instrumentos de acompanhamento previstos na Política Municipal de Atendimento ao Cidadão – PAC, instituída pelo Decreto Municipal nº 58.426/2018. Seu objetivo é garantir a melhoria contínua do atendimento público por meio de maior aderência junto às diretrizes da Política Municipal de Atendimento.

Comitê de Segurança da Informação e Comunicação - CSI

GRI 102-11, 102-18

Instituído pelo Diretor Presidente, com a finalidade de aprovar as diretrizes, políticas e normas gerais e específicas para as atividades relacionadas à segurança da informação no âmbito da SPTrans e de suas relações externas, assim como dirimir possíveis conflitos em relação a outras normas, códigos e procedimentos já instituídos da SPTrans.

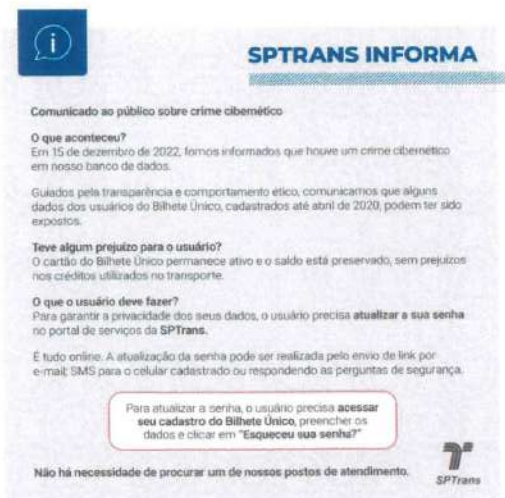
Dentre as atividades desenvolvidas pelo Comitê, em 2022, destacamos a adoção e início da implementação do CIS – *Controls* – Os Controles de Segurança Críticos, ou Controles CIS, que é uma publicação de diretrizes de melhores práticas para segurança cibernética e ações defensivas com o intuito de evitar ataques cibernéticos. Foram revistos e elaborados procedimentos para políticas de *backup*, de uso e da rede corporativa. Criada a primeira versão do Plano de Ação – Incidente de Segurança da Informação e Ataques Cibernéticos que deverá ser encaminhada para aprovação das Áreas Técnicas envolvidas, do CSI, da Diretoria Executiva e do Conselho de Administração. Foi criada, também, a primeira versão do Relatório de Impacto de Proteção de Dados – RIPD.

DP DO DT DG DA DE

15/239

Em dezembro de 2022, foi verificado incidente de segurança envolvendo vazamento de dados, sendo adotadas as seguintes ações:

- Registro de uma ata notarial visando a preservação de evidências, pois se trata de registros em fóruns na *darkweb*, assim como evidências digitais que estão sujeitas a serem apagadas pelos usuários que ali se pronunciam;
- Comunicação imediata à ANPD – Autoridade Nacional de Proteção de Dados em atendimento à Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais - LGPD;
- Formação de Comitê de Crise, com a participação de nossa Diretoria Executiva e das Áreas de Atendimento, Marketing, Imprensa, Jurídica, Tecnologia da Informação e Comunicação e do CSI, responsável pela definição e execução das ações;
- Remoção do arquivo exposto da internet, por meio de solicitação ao responsável pelo site que hospedou o arquivo;
- Registro da ocorrência na Delegacia de Crimes Cibernéticos - DEIC/DCCIBER e posterior solicitação de abertura de inquérito policial;
- Ampla comunicação do fato aos titulares dos dados;
- Divulgação do fato à imprensa;
- Divulgação do incidente nas redes sociais e no Portal da SPTrans na internet.
- Foram feitos 13 *posts* informando a população sobre o ocorrido e indicando o site da SPTrans para mais informações, que receberam aproximadamente 198 mil visualizações.



LP DO DT DG DA DE

Comitê de Sustentabilidade

GRI 102-18



Em 2022, o Comitê foi recomposto pelo Diretor Presidente, em caráter permanente, com o objetivo de implantar e executar o programa voltado às iniciativas de sustentabilidade na Empresa. Cabe ao Comitê incluir valores e ações de sustentabilidade, considerando os aspectos ESG – Ambiental, Social e de Governança Corporativa –, em 2022, destacam-se:

Calendário Ambiental

O calendário ambiental é uma proposta da Empresa para apresentar a seus *stakeholders* temas ambientais relacionados a seus serviços, de acordo com os meses e as datas comemorativas do meio ambiente com foco na sustentabilidade.

Esses temas propostos visam relacionar-se com a divulgação da sustentabilidade da SPTrans propiciando mais um canal de aproximação da população com as questões ambientais da Cidade.

Coleta Seletiva

GRI 306

O Programa de Coleta Seletiva foi implementado em parceria com a Autoridade Ambiental de Limpeza Urbana - AMLURB, parte integrante do Programa de implementação de Coleta Seletiva em Próprios Municipais, aliado ao propósito de atender ao Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Cidade de São Paulo - PGIRS e contribuir com as ações de sustentabilidade da SPTrans.

Para isso foram realizadas vistorias nas unidades da SPTrans e na Secretaria Executiva Transporte e Mobilidade - SETRAM, a fim de verificar a condição apropriada para a implantação nas instalações.

Nessa ação, de acordo com o programa da Amlurb, foi possível apurar os dados gerais referentes à geração de resíduos na SPTrans, por tipologia, armazenamento, frequência de coleta, volume diário, e etc., o que permitiu a disponibilização de coletores para destinação de resíduos comuns e de resíduos recicláveis.

Foi elaborado material de divulgação e realizado treinamento dos empregados (ações de educação ambiental) e, também, dos colaboradores, além de uma divulgação sistemática do Programa.

Com a implantação do Programa coletamos, em 2022, 700 kg de material reciclado por mês.

Auditoria Interna

GRI 102-18, 102-30

Área vinculada tecnicamente ao Comitê de Auditoria Estatutário - CAE e administrativamente à Diretoria da Presidência, tendo suas atribuições básicas definidas no Art. 35 do Estatuto Social da Empresa.

A Auditoria Interna, como terceira linha de defesa da Empresa, manteve suas atividades, em 2022, voltadas à avaliação do gerenciamento de riscos e dos controles internos das áreas, atuando, em conjunto com o Comitê de Gestão de Riscos, Conformidade e de Controle Interno, visando contribuir com a melhoria contínua do processo de governança corporativa da SPTrans.

DP DC DT DG DA DE

COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS ESTATUTÁRIOS

Conselho de Administração

GRI 102-22, 102-23, 405-1

Eurípedes Sales – Presidente do Conselho

Membros

Fabiano Martins de Oliveira

George Hermann Rodolfo Tormin

Jessica Souza de Brito (representante do acionista minoritário)

João Manoel Scudeler de Barros

Luis Felipe Vidal Arellano

Marina Magro Beringhs Martinez

Paulo Cesar Tagliavini

Paulo Feu de Brito (representante eleito pelos empregados)

Diretoria Executiva

GRI102-23, 405-1

Valdemar Gomes de Melo - Diretor Presidente, até 21 de fevereiro de 2022

Levi dos Santos Oliveira - Diretor Presidente, desde 22 de fevereiro de 2022

Anderson Clayton Nogueira Maia – Diretor de Administração e de Infraestrutura

George William Gidali – Diretor de Gestão da Receita e Remuneração

Rodney Caetano da Silva (representante eleito pelos empregados)

Valdemar Gomes de Melo - Diretor de Planejamento de Transporte

Wagner Chagas Alves – Diretor de Operações

Conselho Fiscal

GRI 102-22, 405-1

Rafael Barbosa de Souza – Presidente do Conselho

Membros

Patrícia Di Donato Firmino - Titular

Henrique de Castilho Pinto - Titular

Luciano Felipe de Paula Capato - Suplente

Philippe Vedolim Duchateau - Titular (representante do acionista minoritário)

Maria Cristina Lopes Victorino - Suplente (representante do acionista minoritário)

Comitê de Auditoria Estatutário – CAE

GRI 102-22, 405-1

Demétrio Cokinos (Coordenador)

Fábio Claro Coimbra

Geraldo Affonso Ferreira Filho

DP DS DT DG DA DE

18/239

Comitê de Elegibilidade – COE

GRI 102-22, 405-1

Jesuina Florencio

Laura Lopes de Araujo Maia

Rosana Roque do Nascimento

Avaliação de Desempenho

GRI 102-28

Foram realizadas as Avaliações de Desempenho dos Conselheiros de Administração e Fiscal; dos membros da Diretoria Executiva; dos Comitês de Elegibilidade e de Auditoria Estatutário.

Ouvidoria

GRI 102-44

Atendendo à Lei Federal nº 13.460/2016, regulamentada no âmbito do Município de São Paulo pelo Decreto Municipal nº 58.426/2018, foi instituída em 2017 a Ouvidoria da SPTrans, com o intuito de ser um canal permanente de diálogo com a sociedade, buscando assim contribuir com o aperfeiçoamento dos serviços prestados à população.

As demandas encaminhadas à Ouvidoria são recebidas por meio de cartas, entregues em nosso protocolo ou via correio, ou por e-mail. Em 2022 foram registradas 3.544 demandas.

Em todas as demandas recepcionadas por nossa Ouvidoria, inclusive temas críticos e recorrentes, prezamos atuar de forma prudente junto às nossas Áreas Internas, com o objetivo de encontrar soluções e aprimorar o processo.

Outra vertente da Ouvidoria, refere-se ao atendimento aos usuários, principalmente, os que utilizam o Bilhete Único, via e-mail, de forma orientativa, que totalizaram 18.686 demandas, representando um acréscimo de 12,5% em relação a 2021, que foi de 16.567.

Dentre as demandas que contribuíram para esse aumento, podemos citar:

- Intensificação da fiscalização na utilização do Bilhete Único Especial, com procedimentos para coibir a fraude contra o Sistema;
- Direcionamento da administração de emissão e controle dos pedidos de Bilhete Único Estudantes para o Documento Nacional do Estudante – DNE;
- Inclusão no Sistema de bloqueio por câmera, que captura imagem de terceiros utilizando Bilhetes indevidamente, dos Bilhetes de Estudante e Comum, além do Bilhete Único Especial;
- Notificação aos usuários sobre vazamento de dados, no qual a SPTrans foi vítima de crime cibernético.

COMUNICAÇÃO E RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE

GRI 102-44

A participação dos usuários e cidadãos no acompanhamento da prestação dos serviços de transporte coletivo público de passageiros é assegurada pelos nossos canais de comunicação e de relacionamento, além do contato direto com os empregados, conforme descrito a seguir.

e-SIC – Serviço de Informação ao Cidadão

GRI 102-44

O serviço é a plataforma eletrônica de atendimento a todos os pedidos de acesso à informação no município de São Paulo, de acordo com a Lei de Acesso à Informação – LAI, Lei Federal nº 12.527/2011 e os Decretos Municipais nº 53.623/2012, 54.779/2014 e 56.519/2015.

Em 2022, foram respondidas 636 (seiscentos e trinta e seis) solicitações de acesso à informação, dados ou documentos pelo sistema e-SIC, frente a 594 (quinhentos e noventa e quatro) solicitações em 2021, um acréscimo de 7% em relação ao ano anterior. Essas solicitações contribuíram para o aprimoramento de compilações e publicações dos dados no Portal da Transparência.

SP156/Portal 156 da PMSP

GRI 102-44

Em 2022, recebemos, triamos e encaminhamos 65.729 demandas provenientes do SP156/Portal 156 da Prefeitura de São Paulo, canal de comunicação aberto ao cidadão e usuários do Sistema de Transporte.

Essas demandas estão relacionadas a reclamações, solicitações e elogios, que forneceram indicadores que colaboraram no direcionamento das ações de melhoria do Sistema de Transporte e consequentemente na qualidade dos serviços prestados aos usuários.

O tratamento dessas demandas e as ações de melhoria buscaram reforçar a relação de confiança com o cidadão e contribuir para a construção de nossa imagem positiva.

O quadro a seguir mostra o evolutivo mensal dos tipos de demandas e as quantidades recebidas ao longo de 2022, houve um aumento em torno de 20,80%, em comparação às 54.411 recebidas em 2021.

Tipo de Demanda	2022												Acumulado
	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	
Reclamação	2.859	4.477	5.465	4.961	5.055	4.259	4.277	5.710	5.561	5.832	5.337	5.928	59.721
Solicitação	437	679	550	344	376	297	386	359	343	307	323	341	4.742
Elogio	76	74	72	68	111	100	115	135	127	142	111	135	1.266
Total	3.372	5.230	6.087	5.373	5.542	4.656	4.778	6.204	6.031	6.281	5.771	6.404	65.729

Fonte: Assessoria Técnica da Diretoria de Operações

Posto de Apoio à Mulher

Outra ação importante da SPTrans, refere-se ao atendimento realizado em parceria com a Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania - SMDHC e Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito – SMT, no Posto de Apoio à Mulher, localizado no Terminal Sacomã, que conta com profissionais qualificados da SMDHC e da SPTrans que acolhe, orienta e encaminha de acordo com a demanda, mulheres vítimas de assédio ou abuso no transporte público, bem como denúncias de violência doméstica. Em 2022, foram acolhidas 79 mulheres, com diversos motivos, conforme quadro a seguir.

DP DG DT DG DA DE

20/239

Demanda	2021	2022
Crime cibernético/ Golpe Virtual	0	2
Discriminação	0	1
Importunação Sexual no Transporte	3	1
Orientação	23	22
Orientação Jurídica	0	7
Violência doméstica	26	9
Violência patrimonial	1	10
Violência física e psicológica	4	11
Violência Institucional	0	2
Violência psicológica/ Moral/ Saúde mental	7	13
Violência Verbal	0	1
TOTAL	64	79

Fonte: Posto de Apoio à Mulher

PROCON

Em 2022, os requerimentos realizados por meio do PROCON tiveram um acréscimo de 41,5%, em relação a 2021, com 641 registros frente aos 453 do ano anterior, os quais foram encaminhados para análise junto às áreas responsáveis, sendo os prazos acompanhados e as manifestações enviadas ao Órgão e ao cidadão interessado.

TRANSPARÊNCIA

GRI 102-8, 102-16, 102-17, 102-22, 102-23, 102-27

Portal da Transparência e Acesso à Informação

Divulgamos em nosso site informações institucionais referentes ao Conselho de Administração, Conselho Fiscal, Comitê de Auditoria Estatutário, Comitê de Elegibilidade e respectivos sumários das Atas, Estatuto Social, Organograma, Instrumentos de Governança Corporativa: Políticas Corporativas, Código de Conduta e Integridade, Regulamento de Licitações e Contratos – RILC, contratos, convênios e parcerias da PMSP. Além de informações de Desempenho Institucional, Custos e Pessoal, envolvendo tabelas de cargos e folha de pagamento.

Em atendimento aos requisitos de transparência e publicidade, divulgamos no nosso site (Acesso à Informação e Participação Social) e no Portal Transparência São Paulo, os seguintes instrumentos:

- Relatório Integrado da Administração e as Demonstrações Contábeis;
- Carta Anual;
- Sumário das Atas do Conselho de Administração e do Comitê de Auditoria Estatutário – CAE;
- Atas do Conselho Fiscal;
- Código de Conduta e Integridade;
- Política de Segurança da Informação; e
- Regimento Interno do Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno – CCG.

Permaneceram no nosso site (Acesso à Informação) e no Portal da Transparência da Prefeitura, os instrumentos listados a seguir, publicados no período de 2018 a 2021.

- Política de Governança Corporativa;
- Política de Conformidade e de Gestão de Riscos;
- Política de Divulgação de Informações;
- Política de Transação com Partes Relacionadas;
- Política de Distribuição de Dividendos;
- Política de Procuções por Instrumento Particular;
- Política de Segurança da Informação;
- Regimento Interno do Conselho de Administração;
- Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatutário – CAE;
- Regimento do Conselho Fiscal;
- Regulamento Interno de Licitações e Contratos – RILC; e
- Relatório de Sustentabilidade.

Ainda no nosso Portal de Acesso às Informações, no exercício de 2022, continuamos a disponibilizar os quadros de remuneração diária das Concessionárias, por área de operação. Nos referidos quadros, além da remuneração das Concessionárias, apresentamos os dados de passageiros transportados, os valores de remuneração por passageiro registrado, além dos descontos contratuais, como as multas do RESAM – Regulamento de Sanções e Multas, aluguel das garagens públicas, publicidade nos ônibus, entre outros.

Além disso, disponibilizamos outras informações como: demonstrações contábeis das Concessionárias, relatório e planilhas tarifárias que embasaram os reajustes tarifários, e histórico mensal das quantidades de passageiros transportados.

Índice de Transparência Ativa – ITA

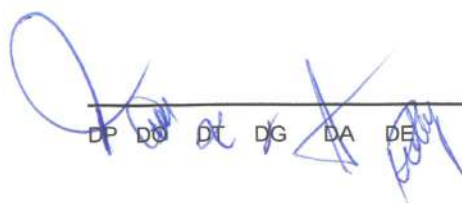
GRI 102-8, 102-16, 102-17, 102-22, 102-23, 102-27

A transparência ativa é a iniciativa da Administração Pública em divulgar informações de interesse público, independente de solicitação, com o objetivo de facilitar o acesso e reduzir custos com a prestação de informações.

O Índice de Transparência Ativa - ITA é um indicador utilizado pela Administração Pública Municipal, previsto no Programa de Metas da Prefeitura de 2021-2024, relacionado à avaliação do nível de transparência ativa dos portais institucionais de órgãos e entidades municipais.

O Relatório de Transparência Ativa analisa os Botões de Acesso à Informação e de Participação Social, que centralizam e padronizam as informações e conteúdo das páginas de cada órgão e entidade municipal, além de verificar a disponibilização dos dados de maneira ativa, em conformidade com o previsto em lei e recomendações, além de analisar o grau de integração das informações disponibilizadas e se há promoção de boas práticas de gestão da informação e de acessibilidade.

Em 2022, a SPTrans se manteve entre os melhores desempenhos das entidades da Administração Indireta, o que reflete todo nosso empenho e engajamento com a excelência na propagação de informações à população.



GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS

GRI 102-15, 102-30, 102-31, 102-33, 102-34, 103-2

Gestão de Riscos: Revisão e Atualização do Mapa de Riscos

Em 2022, foi aprovado pela Alta Administração da Empresa o Mapa de Riscos da SPTrans – 2022, cuja revisão e atualização teve início no segundo semestre de 2021, com o apoio do Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno, na interlocução com as 81 (oitenta e uma) unidades da Empresa, Diretoria e Órgãos Colegiados.

O processo considerou diversos fatores, dentre os quais destacamos:

- cenário de mercado: gestão dos novos contratos firmados entre a prefeitura de São Paulo e as 32 (trinta e duas) Concessionárias; vigência da Lei Federal nº 13.709/2018; preocupação com questões sociais, econômicas e ambientais; e
- inúmeros desafios nos métodos de trabalho decorrentes da situação pandêmica: tipos de equipamentos necessários para garantir a continuidade dos trabalhos, intensificação de ações visando a melhoria da segurança e saúde dos empregados, mudança e a intensificação nos meios eletrônicos de comunicação, entre outros.

O processo de revisão apresentou o novo mapeamento, contendo 75 (setenta e cinco) riscos, sendo que 29 (vinte e nove) foram priorizados para tratamento e 50 (cinquenta) para monitoramento das ocorrências. Abaixo, um comparativo entre os mapeamentos:

	2021	2022
Riscos mapeados	94	75
Riscos priorizados para tratamento	31	29
Riscos monitorados	31	50

O processo de revisão e atualização foi desenvolvido com base nas melhores práticas recomendadas pela literatura existente sobre o assunto e proporcionou diversas melhorias na metodologia sobre o tema Gestão de Riscos utilizada pela SPTrans, destacando a inclusão de avaliação de níveis de Risco Residual, de Confiança e de Controle.

Gestão de Riscos: Monitoramento de Ocorrências

O constante monitoramento e registro das ocorrências dos riscos críticos é uma rotina instituída na SPTrans desde 2020, que tem como objetivo a construção e manutenção de um banco de dados histórico de ocorrências dos principais riscos da Empresa, obtenção de informações sobre a eficiência de ações de controle implementadas e/ou melhoradas, além de possibilitar a revisão contínua do aspecto “possibilidade” para todos os riscos mapeados e analisados.

Com a revisão e atualização do Mapa de Riscos em 2022, o número de riscos monitorados aumentou, passando de 31 (trinta e um) para 50 (cinquenta), sendo 29 (vinte e nove) riscos críticos e 21 (vinte e um) riscos de interesse. Para o registro das ocorrências, foram desenvolvidos formulários eletrônicos, separados por Diretoria. O primeiro ciclo de medições abrangendo o Mapa de Riscos revisado e atualizado ocorreu em novembro de 2022, compilando informações referentes ao mês de outubro de 2022.

DP DO DT DG DA DE

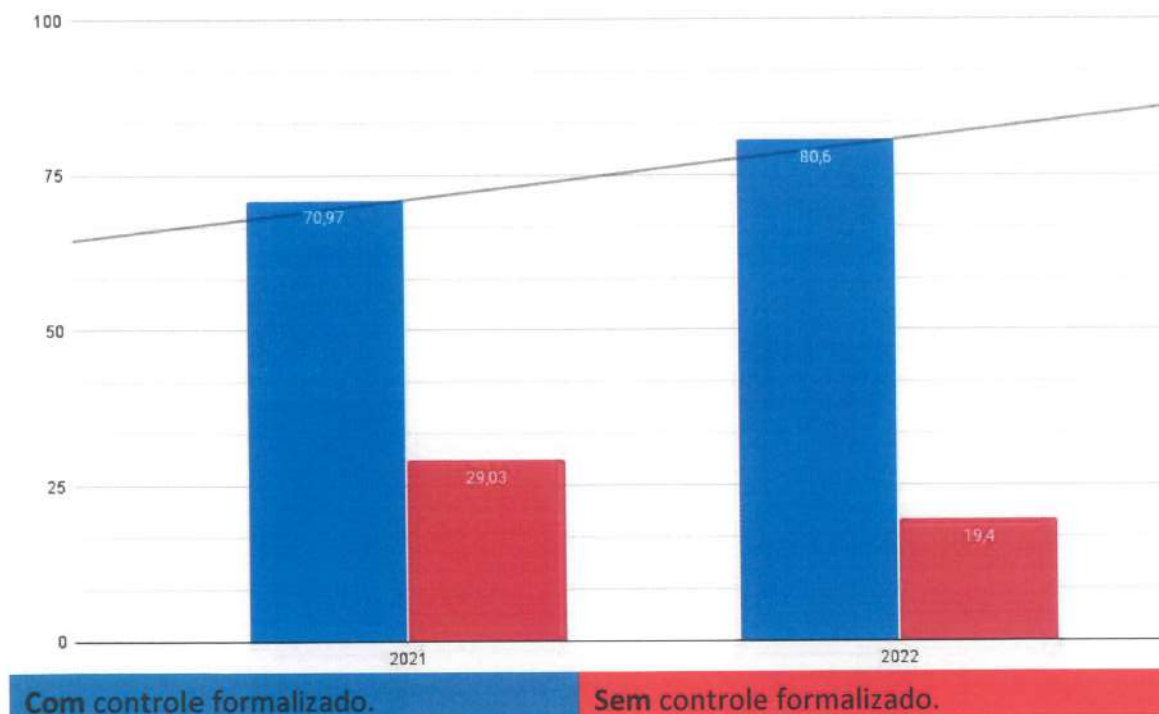
Todo o processo de monitoramento e suas atualizações estão resumidos a seguir.

	2021	2022	
Riscos Críticos (RC)	31	31	29
Riscos de Interesse (RM)	31	-	21
Meses (ciclos) de monitoramento	12 janeiro a dezembro de 2021	9 janeiro a dezembro de 2022	3 outubro a dezembro de 2022
Riscos sem ocorrências no exercício	8 todos RC	13 todos RC	31 13 RC(s) e 18 RM(s)

Gestão de Riscos: Controles Internos

Comparando os cenários de 2021 e 2022, foi visível o ganho com o desenvolvimento das atividades de gestão de riscos e controle interno. Até a data da aprovação do Mapa de Riscos revisado e atualizado, 74% (setenta e quatro por cento) dos 31 (trinta e um) riscos críticos possuíam ao menos um controle interno desenvolvido e devidamente formalizado em documentos oficiais da Empresa (normas, manuais, etc.), enquanto que para os outros 26% (vinte e seis por cento) foram desenvolvidos ou já existia algum tipo de controle interno, entretanto, os processos de formalizações das ações ainda estavam em andamento.

A seguir, temos a comparação evolutiva dos controles internos x riscos críticos da Empresa entre 2021 e 2022.



• Cenário em 2021

31 (trinta e um) riscos críticos em tratamento com 87 (oitenta e sete) ações elaboradas para desenvolvimento de controles

10 (dez) ações concluídas no ano

40 (quarenta) ações permanecem em desenvolvimento, sendo que 9 (nove) foram determinadas como rotinas contínuas

DP DO DT DG DA DE

• Cenário em 2022

29 (vinte e nove) riscos críticos em tratamento com 63 (sessenta e três) ações mapeadas para o desenvolvimento de controles

47 (quarenta e sete) ações concluídas

9 (nove) ações em desenvolvimento

13 (treze) riscos em alinhamento com as áreas gestoras para necessidade de controles ou possíveis melhorias

Programa Nacional de Prevenção à Corrupção (PNPC)

GRI 205-2



Foram realizados diversos *workshops* on-line pelo Programa Nacional de Prevenção à Corrupção (PNPC), com temas para auxiliar os órgãos participantes a desenvolver seus planos de ação para otimização dos processos e mecanismos de prevenção, detecção, investigação, correção, monitoramento, controle interno, integridade e transparência.

Em 2022, foram concluídos três planos de ação e selecionados oito planos de ação para desenvolvimento e conclusão em 2023.

Manual de Procedimentos – e-MDP

Em 2022, alinhado ao trabalho de controle interno, implantamos cinco Normas e Procedimentos. Contamos com 106 instrumentos normativos vigentes, os quais estão publicados em nossa intranet, em versão digital, no Manual de Procedimentos – e-MDP, o que proporciona maior facilidade de acesso a todos os empregados.

DESEMPENHO FINANCEIRO

GRI 103; 201-1

A gestão orçamentária e financeira da SPTTrans é de responsabilidade da Diretoria de Administração e Infraestrutura, as atividades desenvolvidas e os resultados alcançados permitiram que os projetos, aquisições, contratações e implantações fossem viabilizadas para todas as áreas da organização e viabilizou os pagamentos para manter ininterruptas as atividades da Empresa.

Para clientes externos como a Prefeitura Municipal da Cidade de São Paulo (PMSP), a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte (SMT), a SETRAM e a Secretaria Municipal da Fazenda (SF), a Empresa atuou na gestão e implantação de políticas públicas para o Setor nas questões relacionadas aos financiamentos e necessidades de recursos financeiros.

DP DG DT DA DE

Para o Tribunal de Contas, Conselhos de Administração e Fiscal, Comitê de Auditoria Estatutário e Auditoria Externa atuou com o acompanhamento, suporte e subsídio de informações consolidadas sobre a gestão da Empresa e o gerenciamento do Sistema de Transporte da Cidade.

Para fornecedores de produtos e serviços, incluindo as Concessionárias contratadas para execução dos serviços de transporte público, realizou os pagamentos e colaborou na manutenção de obrigações contratuais.

Para além das atividades internas de suporte à gestão financeira, a metodologia da administração orçamentária desenvolveu estudos e relatórios técnicos que subsidiaram a tomada de decisão pela Direção da Empresa e preparou e encaminhou as propostas orçamentárias para o cumprimento do contrato com a SMT, para o funcionamento da operação dos ônibus e para o desenvolvimento do Plano de Investimentos em infraestrutura de suporte ao funcionamento do Sistema de Transporte.

Realizou atividades de acompanhamento e gerenciamento das fontes de recursos orçamentários e ações para solicitações de recursos mediante disponibilidade financeira. Atuou na liberação de recursos para a aquisição de bens, produtos e serviços diversos e na análise financeira de itens contratuais, cauções, garantias, multas, juros, reajustes, penalidades e na repactuação de contratos, além da validação das Notas Fiscais da Empresa e de terceiros com os enquadramentos e recolhimentos devidos, aprimorando os requisitos da formalidade e da transparência nas contratações e na prestação de contas.

Realizou a administração contábil em estrito atendimento às Normas e Técnicas aplicadas à Contabilidade da Empresa, certificando que os registros e os atos da organização estejam de acordo com a legislação. Realizou a administração contábil da Empresa com as análises, verificações e lançamentos de registros do exercício, e na elaboração do balanço anual, balancetes e demonstrações dos resultados para o suporte à alta direção, visando viabilizar a execução de auditorias internas e externas e cumprimento das exigências dos controladores.

Na administração financeira, garantiu o funcionamento ininterrupto das operações da SPTrans, por meio da gestão dos desembolsos e dos pagamentos realizados dentro dos prazos contratuais. Manteve a administração dos recursos e das contas destinadas, exclusivamente, à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros junto aos correspondentes bancários e viabilizou as contratações, os investimentos, aquisições, custeio e remunerações dos serviços sob a responsabilidade de gestão da Empresa, mantendo sob controle o fluxo de caixa.

Garantiu a execução financeira dos programas do Plano de Investimentos voltados à ampliação, manutenção e modernização da infraestrutura dos transportes, o que colaborou para prioridade do transporte coletivo sobre o individual.

Em 2022, a SPTrans foi responsável pela gestão de um orçamento total de R\$ 11,2 bilhões que foram utilizados na manutenção da Empresa, por meio do contrato de prestação de serviços firmado com a SMT, na manutenção e operação do Sistema de Transporte e nos Programas de Investimentos.

As demonstrações financeiras da execução orçamentária foram resultados da consolidação das receitas, investimentos e despesas ocorridas no exercício. Os recursos foram classificados conforme sua fonte em dotações específicas para ações das políticas públicas de transporte e cumprimento das metas estabelecidas pela PMSP para o Sistema de Transporte.

Estão divididas em três itens de controle orçamentários:

- **São Paulo Transporte** - consolidação dos dados financeiros da São Paulo Transporte S/A como prestadora de serviços especializados, de acordo com contrato firmado com a SMT.

Serviços Gerenciados

- **Sistema de Transporte** - consolidação da receita tarifária e recursos orçamentários para o pagamento de despesas da operação e manutenção dos serviços de transporte.

DP DC DT DG DA DE

- **Plano de Investimentos** - programas e projetos de infraestrutura para modernização do Sistema Transporte.

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

Na execução do contrato com a SMT utilizamos nossa infraestrutura material, tecnológica e de recursos humanos em atividades de engenharia, fiscalização, planejamento e gerenciamento com recursos que somaram, em 2022, R\$ 560 milhões.

Os recursos foram provenientes:

- Das receitas com serviços de comercialização de créditos eletrônicos do Bilhete Único, emissão de 2ª via, gerenciamento da venda de Créditos Eletrônicos de Vale Transporte, carteira escolar - UNE/UMES, remuneração de serviços especiais - linha circular USP e cessão de espaços, acordos judiciais, aplicações financeiras e reembolso de serviços da Bilhetagem Eletrônica, que corresponderam a 26% do volume total dos recursos;
- De aluguéis de equipamentos e imóveis próprios que participaram com 5% do volume total dos recursos e;
- De dotação específica da SMT/SETRAM para o pagamento dos serviços contratados (Contrato de Gestão), cuja participação no volume total de recursos foi de 68%.

Distribuição da captação de recursos financeiros na SPTTrans em 2022



Fonte: Superintendência Financeira

Receitas

O total das receitas cresceu 37,5% na comparação com o resultado de 2021. O aumento foi motivado pelo aumento das receitas com Serviços e Comercialização, que cresceu 93,8%, devido, especialmente, ao recebimento de R\$ 49 milhões oriundos da São Paulo Turismo (SPTuris) por força do Acordo Administrativo entre a SPTuris, SPTTrans e a PMSP.

DP DO DT DG DA DE

Quanto aos recursos advindos do contrato de gerenciamento com a Administração Direta, tiveram aumento de 23,2% no ano. Destaca-se, no entanto, que parte dos recursos foi composta com o pagamento de Despesas de Exercícios Anteriores (DEA), não sendo necessária, portanto, a utilização dos recursos do Sistema de Transporte, conforme prevê a Lei nº 13.241/2001, art. 27, parágrafo 3º.

Comparação das fontes de recursos financeiros entre 2021 e 2022
(valores em R\$ Mil)

SPTRANS	2021	2022	(%) 2022/2021
Serviços e Comercialização	76.196	147.676	93,8
Aluguéis de equipamentos e imóveis	21.508	30.736	42,9
Cliente PMSP (Dotação Orçamentária)	309.794	381.790	23,2
Lei 13241/01 (3,5%)	-	-	
TOTAL	407.497	560.202	37,5

Fonte: Superintendência Financeira

A SPTrans fechou 2022 com saldo final de caixa de R\$ 65,3 milhões nas suas Receitas próprias, o que permitirá disponibilização de recursos em investimentos no ano de 2023 para modernização da Empresa e aumento das habilidades técnicas de empregados, por meio de programa de qualificação.

Despesas

A despesa total da SPTrans foi de R\$ 520,9 milhões. Houve uma alta de 26,2% em relação a 2021.

No Quadro a seguir são demonstrados esses resultados dos itens da despesa:

Comparativo das Despesas 2021/2022 por itens de controle
(valores em R\$ mil)

DESPESAS SPTRANS	2021	%	2022	%
Despesas com Pessoal	280.611	68,0	325.779	62,5
Serviços de terceiros	71.859	17,4	78.882	15,1
Material de consumo	5.123	1,2	6.077	1,2
Despesas gerais	25.188	6,1	71.481	13,7
Despesas tributárias	21.680	5,3	5.655	1,1
Financiamentos	7.024	1,7	-	-
Investimentos	1.298	0,3	33.056	6,3
Despesa Total	412.782	100	520.930	100

Fonte: Superintendência Financeira

Com exceção de despesas tributárias, todos os itens tiveram uma variação positiva em relação a 2021.

O aumento das despesas foi impulsionado pelo aumento da rubrica de Investimentos devido, especialmente, à aquisição de licença do software da Plataforma Oracle. Além disso, destacaram-se as despesas gerais, que compôs o pagamento da dívida da SPTrans perante à PMSP, em conformidade com o Acordo Administrativo entre as SPTuris, SPTrans e a PMSP.

LP DP DT DG DA DE

28/239

Resultado Financeiro

Os dados a seguir são os apresentados nos relatórios do Compromisso de Desempenho Institucional - CDI da Empresa e organizados pelo total de ingressos (recursos e receitas), desembolsos (despesas) e resultados (receitas x despesas) e permite, também, comparações entre os últimos anos.

Ingressos

Resultado Financeiro entre os anos de 2015 a 2022 (valores em R\$ mil)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL DE INGRESSOS	506.355	425.653	407.791	410.657	467.864	411.910	407.498	560.202
1. Receitas Próprias	500.379	422.627	404.740	406.797	432.994	409.693	407.498	560.202
1.1. Clientes PMSP	430.926	349.377	323.148	337.562	166.011	323.375	309.794	381.790
1.3. Outras Receitas Próprias	69.453	73.250	81.592	69.235	266.983	86.318	97.704	178.412
2. Recursos Gerenciados	2.977	-	-	48	-	-	-	-
2.3. Recursos de Outros Entes	2.977	-	-	48	-	-	-	-
3. Investimentos	-	-	-	-	30.799	-	-	-
3.1. Alienações de Imóveis	-	-	-	-	30.799	-	-	-
4. Financiamentos	2.999	3.026	3.051	3.812	4.071	2.217	-	-
4.1. Recursos do Governo Municipal	1.414	3.026	3.051	3.812	4.071	2.217	-	-
4.1.1. Aportes de Capital	1.414	3.026	3.051	3.812	4.071	2.217	-	-
4.2. Recursos do Governo Estadual/Federal	1.585	-	-	-	-	-	-	-
4.2.1. Aportes de Capital	1.585	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Superintendência Financeira

Nota-se um aumento no total de recursos financeiros obtidos em 2022 de cerca de 37,5%. O recurso disponibilizado pela SMT/SETRAM para o pagamento do contrato de Gestão (item 1.1 do quadro) aumentou 23,2% no ano. Isso porque, houve o pagamento parcial no valor de R\$ 54.180 mil de DEA. Somado a isso, a receita própria da Empresa (item 1.3 do quadro) subiu 82,6% em 2022, devido ao recebimento do pagamento da dívida pela SPTuris, após o Acordo Administrativo com a SPTrans e a PMSP.

Desembolsos

Resultado Financeiro entre os anos de 2015 a 2022 (valores em R\$ Mil)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DESEMBOLSOS	533.203	418.411	412.178	405.046	431.546	402.338	412.784	520.931
5. Custeio	530.074	415.384	408.614	399.927	423.882	387.963	404.460	487.875
5.1. Despesas com Pessoal	239.525	255.817	289.219	295.012	313.174	279.705	280.612	325.785
5.1.1. Salários	87.005	93.719	98.421	104.380	101.443	99.283	109.473	114.397
5.1.2. Encargos	64.466	71.139	75.787	79.165	81.252	80.103	78.400	99.072
5.1.3. 13º Salário	8.294	8.883	9.003	9.501	9.438	9.457	9.105	10.946
5.1.4. Férias	10.731	11.287	10.423	12.577	12.329	13.722	12.223	13.901
5.1.5. Vale Refeição	24.766	24.463	32.422	31.316	30.969	25.805	23.201	36.237
5.1.8. Plano de Saúde	18.444	23.313	30.585	35.515	33.031	29.709	28.552	29.719
5.1.9. Seguro de Vida	475	221	513	296	658	584	558	611
5.1.10. Consignações em Folha	9.435	9.725	9.562	9.487	9.433	8.083	7.282	8.023
5.1.11. Rescisões Contratuais	2.217	1.241	11.253	2.077	22.149	3.327	2.681	1.074
5.1.12. Reclamações e Acordos Trabalhistas	5.586	2.702	1.554	1.058	930	529	616	860
5.1.14. Treinamento de Pessoal	280	777	692	332	2.436	146	258	472
5.1.17 Outros desembolsos com pessoal	7.826	8.347	9.004	9.308	9.106	-	8263	10473
5.2. Serviços de Terceiros	229.978	107.046	57.731	48.321	51.594	57.519	71.862	78.880
5.2.1. Informática	1.782	2.043	2.522	2.425	4.610	2.729	5.578	7.458
5.2.2. Segurança	49.607	9.292	7.579	7.852	8.701	8.474	6.693	7.380
5.2.3. Limpeza	24.286	3.040	2.795	2.843	3.026	2.982	3.026	3.489
5.2.4. Manutenção/Conservação Predial	637	587	933	1.614	1.179	2.902	2.959	3.502
5.2.5. Manutenção de Veículos/Equipamentos	169	96	129	236	108	90	80	203
5.2.6. Correios	1.241	1.472	1.359	1.729	1.755	647	899	3223
5.2.7. Serviços Reprográficos	357	165	168	247	215	147	188	270
5.2.10. Consultoria/Assessoria	1.547	67	74	121	216	194	817	2094
5.2.11. Outros desembolsos com serviços de terceiros	150.352	90.284	42.172	31.254	31.784	39.354	51.622	51.261
5.3. Material de Consumo	4.076	3.263	2.944	5.537	5.690	4.062	5.120	6.076
5.3.1. Material de Escritório	2.813	1.776	1.691	3.978	3.973	2.665	3.575	3.682
5.3.2. Copa e Cozinha	-	-	-	-	-	114	41	25
5.3.3. Higiene e Limpeza	-	-	-	-	-	5	5	2
5.3.4. Outros desembolsos com material de consumo	1.263	1.487	1.253	1.559	1.717	1.278	1.499	2.367
5.4. Despesas Gerais	34.563	25.023	34.894	30.485	33.524	28.690	25.188	71.480
5.4.1. Aluguél de Imóveis	5.032	5.243	4.694	5.077	6.063	5.278	4.816	4.698
5.4.2. Aluguel de Equipamentos	4.088	3.829	3.435	3.023	2.484	4.178	5.834	6.146
5.4.5. Viagens e Estadia	187	11	48	84	159	12	-	114
5.4.7. Água	3.981	866	1.037	1.041	1.078	689	745	1091
5.4.8. Energia Elétrica	6.461	2.513	2.334	2.446	2.505	1.987	2.121	2.369
5.4.9. Telefone	1.845	1.653	1.521	1.378	1.240	1.602	2.063	2.031
5.4.10. Ações Judiciais	12.512	9.168	19.151	11.058	13.127	12.516	8.242	3.979
5.4.13. Outros desembolsos com despesas gerais	457	1.740	2.674	6.378	6.868	2.428	1.367	51.052
5.5. Tributárias	21.932	24.235	23.826	20.572	19.900	17.987	21.678	5.654
5.5.1. PIS/COFINS	19.857	22.661	21.142	13.063	13.673	13.425	9.077	-
5.5.4. IR/CSLL	-	-	1.003	749	2.910	1.160	9.150	2.053
5.5.5. Taxas	2.075	1.574	1.681	6.760	-	-	-	-
5.5.7 Outros Desembolsos Tributários	-	-	-	-	3.317	3.402	3.451	3.601
6. Recursos Gerenciados	-	-	-	241	-	-	-	-
6.1. Rec. Ger. Governo Municipal	-	-	-	241	-	-	-	-
6.1.2. Investimentos	-	-	-	241	-	-	-	-
7. Investimentos	260	91	659	1.380	3.559	9.361	1.299	33.056
7.2. Aquisições de Máquinas e Equipamentos	260	91	659	1.380	3.559	9.361	1.299	33.056
8. Financiamentos	2.869	2.936	2.905	3.498	4.105	5.014	7.025	0
8.1. Empréstimos Concedidos	2.869	2.936	2.905	3.498	4.105	5.014	7.025	0

Fonte: Superintendência Financeira

Resultados

Resultado Financeiro entre os anos de 2015 a 2022 (valores em R\$ Mil)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL INGRESSOS	506.355	425.653	407.791	410.657	467.864	411.910	407.498	560.202
DESEMBOLSOS	533.203	418.411	412.178	405.046	431.546	402.338	412.784	520.931
RESULTADO	-26.848	7.242	-4.387	5.611	36.318	9.572	-5.286	39.271

Fonte: Superintendência Financeira

Em 2022, o Resultado Financeiro encerrou positivo, na ordem de R\$ 39.271 mil.

SISTEMA DE TRANSPORTE

Em 2022 foram utilizados R\$ 10,347 bilhões para os investimentos e pagamentos das despesas para o funcionamento ininterrupto dos serviços no Sistema de Transporte.

Receitas

A receita total do Sistema de Transporte cresceu 19% em comparação ao ano anterior, impulsionada, especialmente, pelas receitas diversas e pela Venda de Crédito Eletrônico.

Receita tarifária 2020/2021/2022 (Valores em R\$ Mil)

RECEITA	2020	%	2021	%	2022	%
Rec. Catraca	483.743,82	13,17	515.437,53	11,90	566.744,56	11,04
Rec. Cartões Deb/Créd.	120,88	0,001	201,58	0,00	498,79	0,01
Venda Cred. Eletrônico	3.461.273,99	86,07	3.771.146,38	87,03	4.492.590,98	87,48
1 - RECEITA TARIFÁRIA	3.945.138,69	98,40	4.286.785,49	98,93	5.059.834,33	98,52
2 - DIVERSAS	64.201,33	0,76	46.321,73	1,07	75.874,33	1,48
3 - RECEITA TOTAL (1+2)	4.009.340,02	100	4.333.107,21	100	5.135.708,66	100

Fonte: Superintendência Financeira

Despesas

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

O Programa Atende+ fornece os serviços especializados de Vans adaptadas e táxis acessíveis para o transporte de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, para a execução dessa atividade, o orçamento inicialmente autorizado foi de R\$ 120,0 milhões. Devido à necessidade de manutenção da prestação de serviços e cumprimento contratual, o valor total da despesa com o serviço prestado foi de R\$ 142,1 milhões no ano, havendo a suplementação de R\$ 22,5 milhões para suprir tal despesa.

Desembolso com o Sistema de Transporte 2020 / 2021 / 2022 (valores em R\$ Mil)

SISTEMA DE TRANSPORTE	2020	%	2021	%	2022	%
Frota Contratada	7.202.888,48	96,37	7.573.957,47	96,96	10.012.229,32	96,77
Sistema PAESE	35.868,09	0,48	6.463,43	0,08	5.292,82	0,05
Serviço ATENDE	105.148,13	1,41	107.590,51	1,38	142.118,31	1,37
Serviço Complementar	229,93	-	-	-	688,314	0,01
SPTrans	20.740,67	0,28	20.722,42	0,27	24.140,82	0,23
SPTrans - LEI 13.241/01 (Ger. 3,5%)				-	0,00	-
Gerenc. Créditos Eletr.	19.333,14	0,26	18.606,42	0,24	22.248,21	0,22
Comercialização	2.762,21	0,04	7.590,38	0,10	9.775,17	0,09
Despesas gerais	69.843,39	0,93	76.746,98	0,98	106.756,52	1,03
Operação de bilheterias	2.933,47	0,04	-	-	-	-
Operação de terminais	14.335,22	0,19	-	-	23.540,00	0,23
DESEMBOLSO TOTAL	7.474.082,72	100	7.811.677,61	100	10.346.789,49	100

Fonte: Superintendência Financeira

Recursos Recebidos

O total de recursos recebidos cresceu 52,5% em 2022, encerrando com R\$ 5.263 bilhões, sendo R\$ 5.103 bilhões oriundos de recursos da PMSP e R\$ 160,5 milhões de aporte financeiro da União, para auxiliar o custeio da gratuidade dos idosos no Sistema de Transporte. O aumento se destacou pelo crescimento de 53,1% das Compensações Tarifárias do Sistema Ônibus, que representam 96,0% dos recursos. Ressaltamos que, conforme mencionado anteriormente, no ano de 2022, foi pago no montante de R\$ 531,4 milhões referentes ao ano de 2021. Os valores de recursos recebidos como Compensações Tarifárias que subsidiam o transporte público não foram suficientes e o fluxo de caixa do Sistema de Transporte encerrou o exercício com saldo remanescente de R\$ 157,9 milhões.

Recursos Financeiros em 2021/2022 (valores em R\$ Mil)

RECURSOS RECEBIDOS	2021	%	2022	%
Compensações Tarifárias do Sistema Ônibus	3.300.000,00	95,61	4.891.121,93	95,86
Compensações Tarifárias do Sistema Ônibus – Necessidades Adicionais.	-	-	-	-
Transp. Pessoas c/ Defic. Ou Mobil. Reduz. - Atende	106.123,17	3,07	141.682,05	2,78
Transp. Pessoas c/ Defic. Ou Mobil. Reduz. - Atende (Restos a pagar)	-	-	1.488,63	0,03
Transp. Pessoas c/ Defic. Ou Mobil. Reduz. - Atende - DEA	5.008,70	0,15	-	-
Transp. Pessoas c/ Defic. Ou Mobil. Reduz. - Atende - Necessidades Adicionais	-	-	-	-
Contraprestação de Parceria Público-Privada (PPP)	-	-	23.540,00	0,46
Manut. E Operação Sist. Mun. Transp. Coletivo - Precatório	40.240,26	1,17	44.777,09	0,88
1 - RECURSOS PMSP	3.451.372,12	100	5.102.609,69	100
Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus - Gratuidade Idoso	-	-	160.479,07	100
2 - RECURSOS REPASSADO PELA UNIÃO - (PEC 123/22)	-	-	160.479,07	100
3 - TOTAL DE RECURSOS (1 + 2)	3.451.372,12	100	5.263.088,77	100

Fonte: Superintendência Financeira

DP DO DT DG DA DE

PLANO DE INVESTIMENTOS

São os programas e projetos de aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transporte que foram potencializados por meio de investimentos que permitiram a sua estruturação e consolidação, e a melhoria da Mobilidade Urbana, por meio da Implantação e Requalificação de Corredores e de Terminais de Ônibus, definidos como prioritários pela Administração Pública, cuja execução é delegada à SPTrans.

Em 2022, o total de recursos utilizados foi de R\$ 319,4 milhões para manutenção, requalificação, ampliação e construção de Terminais de Ônibus, Corredores, Faixas Exclusivas de Ônibus, Rede de Trólebus e Pontos de Parada que são componentes da infraestrutura que permitem o funcionamento do Sistema de Transporte. Os recursos para implementação dos programas, estudos e projetos referentes ao Plano de Investimentos são disponibilizados por meio de dotações específicas e não alteram o patrimônio da SPTrans.

No ano, foram utilizados R\$ 220,2 milhões para pagamento das despesas de serviços relacionados à limpeza, vigilância e manutenção da infraestrutura dos Terminais de Ônibus.

Por fim, foram investidos R\$ 107,9 milhões em projetos, obras, instalações, manutenção e implantação de Corredores e Terminais de Ônibus.

GESTÃO DA RECEITA E REMUNERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE

GRI 102-2, 103-1

Receita e Remuneração do Sistema

Na gestão da Receita e Remuneração do Sistema de Transporte, destacam-se, no exercício de 2022, os seguintes fatos:

Passageiros Transportados

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

Quadro 1 Demanda de passageiros transportados

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

Fonte: Gerência de Programação Econômico Financeira

(1) Dados sujeitos a alterações em função de novos processamentos no sistema de bilhetagem eletrônica referente aos últimos meses do ano.

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

**Quadro 2 EVOLUÇÃO DA DEMANDA MÉDIA DOS DIAS ÚTEIS DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS
- REGIME DE COMPETÊNCIA -**

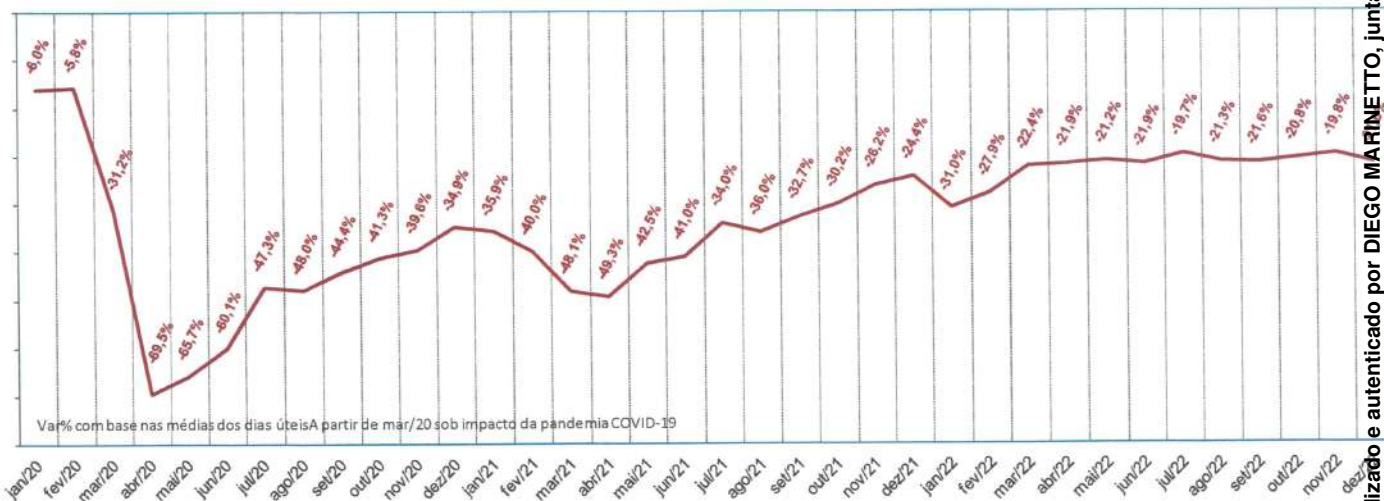
mês	2021	2022 ¹	var% (2022/2021)
jan	5.227.192	5.622.984	7,57%
fev	5.494.697	6.601.007	20,13%
mar	4.687.715	7.011.956	49,58%
abr	4.641.200	7.150.190	54,06%
mai	5.210.549	7.131.447	36,87%
jun	5.322.408	7.042.262	32,31%
jul	5.357.532	6.521.998	21,74%
ago	5.751.452	7.069.255	22,91%
set	6.055.482	7.048.144	16,39%
out	6.285.719	7.134.194	13,50%
nov	6.671.167	7.297.935	9,40%
dez	6.552.497	6.804.850	3,85%
Média an	5.604.801	6.869.685	22,57%

Fonte: Gerência de Programação Econômico Financeira.

¹ Dados sujeitos a alterações em função de novos processamentos no sistema de bilhetagem eletrônica referente aos últimos meses do ano.

Gráfico 1

Passageiros Transportados - Variação mensal % 2020 a 2022 relativamente à 2019



Fonte: Gerência de Programação Econômico Financeira

A seguir são apresentadas as distribuições de demanda de passageiros por modalidade de pagamento de tarifa, considerando as médias dos dias úteis.

DP DG DT DG DA DE

Houve aumento no volume de passageiros em todas as modalidades de pagamento, porém, quanto à participação ocorreu o seguinte:

- redução nas modalidades Dinheiro, Vale Transporte e nas integrações entre ônibus;
- tendência de estabilidade nos tipo Comum, Integração com trilhos, Temporal, gratuidades de idosos e PCD; e
- acentuado aumento no estudante pagante de ½ tarifa e gratuidade.

O acentuado aumento nos tipos de utilizações por estudantes é reflexo da pandemia da COVID-19, o retorno presencial completo dessa categoria se deu ao longo do segundo semestre de 2021.

**Quadro 3 DEMANDA DE PASSAGEIROS POR MODALIDADE DE PAGAMENTO
MÉDIA DOS DIAS ÚTEIS – REGIME DE COMPETÊNCIA**

Modalidade	2021	Part. %	2022 ⁽¹⁾	Part. %	Var% (2022/2021)
Dinheiro/Cartão de débito/QR Code	312.203	5,57%	340.700	4,96%	9,13%
Comum (Pagante 1º Embarque)	1.105.789	19,73%	1.349.330	19,64%	22,02%
Vale Transporte (Pagante 1º Embarque)	888.638	15,85%	974.663	14,19%	9,68%
Estudante (1/2 tarifa)	35.114	0,63%	126.491	1,84%	260,23%
Integração Metro ferroviária	789.890	14,09%	953.128	13,87%	20,67%
Integrados (ônibus x ônibus - sem acréscimo tarifário)	1.586.687	28,31%	1.831.083	26,65%	15,40%
Temporal (Mensal, Semanal e 24hs)	125.327	2,24%	170.721	2,49%	36,22%
Gratuidade Estudante	115.926	2,07%	334.273	4,87%	188,35%
Gratuidades Idosos e Pessoas com Deficiência	642.280	11,46%	772.967	11,25%	20,35%
BUSP	2.948	0,05%	16.329	0,24%	453,96%
TOTAL	5.604.801	100,0%	6.869.685	100,00%	22,57%

Fonte: Gerência de Programação Econômico Financeira.

(1) Dados sujeitos a alterações em função de novos processamentos no sistema de bilhetagem eletrônica referente aos últimos meses do ano.

Receita Total do Sistema de Transporte

GRI 201-4

A receita tarifária (venda de créditos eletrônicos, receita na catraca e receita com cartões bancários), em valor corrente, apresentou em 2022 aumento de R\$ 770milhões (17,95%) em relação a 2021 (Quadro 4). Apesar do aumento, não houve recuperação nos níveis de 2019, antes da pandemia. A receita tarifária média por passageiro transportado apresentou variação negativa de 3,89% na comparação com 2021. Esse resultado está relacionado com o fato da menor representatividade dos passageiros pagantes em razão da maior utilização das passagens com gratuidades de estudantes, idosos e pessoas com deficiência (Gráfico 2.).

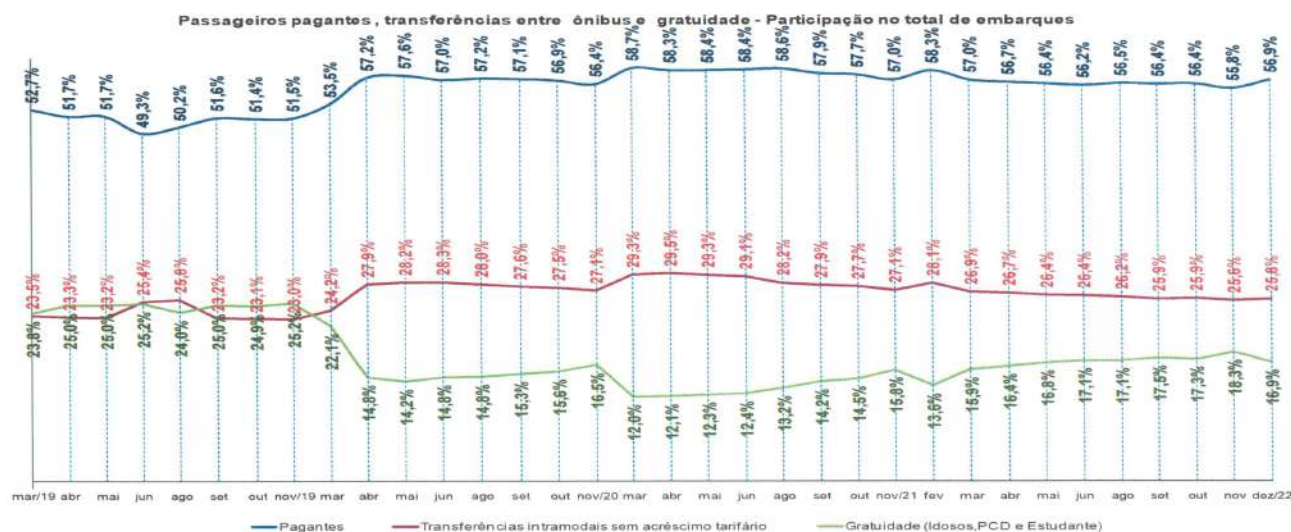
Quadro 4 Receita tarifária do sistema de transporte de ônibus - Regime de caixa (valores correntes em R\$ bilhões)

	2021	2022	Var% (2022/2021)
Receita Tarifária (em R\$ bilhões)	4,29	5,06	17,95%
Receita Tarifária Média por Passageiro Total R\$/ pass.)	2,57	2,47	-3,89%

Fonte: Gerência de Programação Econômico Financeira

DP DQ DT DS DA DE

Gráfico 2



Reajuste Tarifário

Em 2022, como ocorrido em 2021, a Administração decidiu não reajustar a tarifa do usuário, mantendo a tarifa básica de R\$ 4,40, bem como demais tarifas, descontos e gratuidades.

Remuneração das Concessionárias

GRI 419-1-b

Refere-se à remuneração das Concessionária, incluindo o Serviço Atende+. Para efeito de análise, transferiu-se de 2022 para 2021, o montante de R\$ 531,4 milhões, pago em 2022, relativo ao ano de 2021, especialmente em relação à diferença de reajuste contratual de 2021 (R\$383,1 milhões), cujo valor foi pago em 11 parcelas entre os meses de fevereiro de 2022 e dezembro de 2022. Ainda, para efeito de análise foi considerado em 2022 o pagamento de remuneração de R\$ 157,9 milhões que ficou pendente em dezembro deste ano.

Nesse contexto, o valor de remuneração de 2022 apresentou um aumento de 19,12%, R\$1,57 bilhão, em relação ao ano de 2021 (R\$9,78 – R\$8,21).

Quadro 5 Valores remunerados da frota contratada (Valores correntes em R\$ bilhões)

Período	2021	2022	Var% (2022/2021)
Remuneração (Frota Contratada e Serviço Atende)	7,68	10,15	32,16%
Montante referente a 2021 pago em 2022	0,531	-0,531	
Montante referente a 2022 pago em 2023		0,158	
Remuneração (Frota Contratada e Serviço Atende)	8,21	9,78	19,12%
Média Mensal	0,68	0,81	

Fonte: Gerência de Programação Econômico Financeira

Em maio/2022, mês do reajuste contratual anual, a tarifa de remuneração foi reajustada em 22,25%, sendo superior à inflação, principalmente, pelo aumento substancial do preço do diesel, que aumentou 61,68% em maio/2022 (período acumulado de 12 meses, segundo dados disponíveis na pesquisa ANP – Agência Nacional do Petróleo). A exceção é a tarifa de remuneração do lote ARO, que tem cálculo diferenciado devido à operação da frota pública de trólebus: o reajuste foi de 18,09%.

Além do aumento inflacionário, há os melhoramentos da frota, como ar condicionado, equipamentos embarcados e tecnologias de veículos.

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO 2021 – 2024

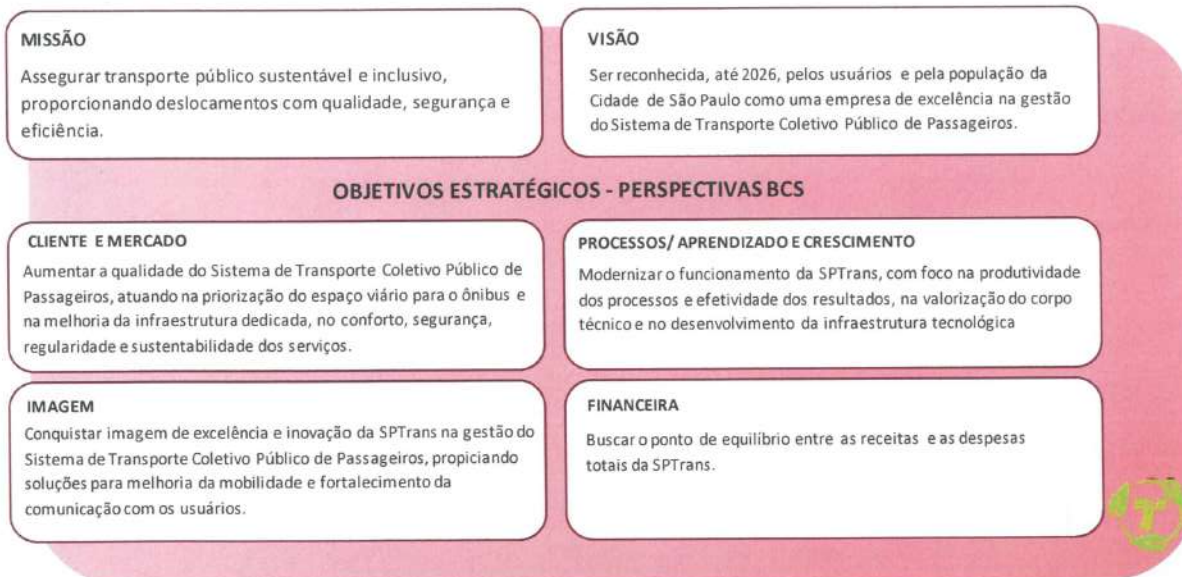
GRI 102-26; 103-2; 103-3



Alinhado aos planos municipais e ao Termo de Compromisso de Desempenho Institucional firmado com a PMSP e com fundamento no atendimento a Lei nº 13.303/16, a SPTrans mantém seu Planejamento Estratégico, estabelecendo os compromissos para atender aos objetivos de políticas públicas.

Em 2022, consolidada a revisão do Planejamento Estratégico realizada no ano anterior para atender nosso Compromisso de Desempenho Institucional, com vigência para o período de 2021-2026, demos andamento ao monitoramento de nosso Plano de Metas, alinhado aos nossos Objetivos Estratégicos, ao Plano de Metas da PMSP – PdM 2021 - 2024 e aos demais compromissos assumidos para o período.

MAPA ESTRATÉGICO



DP DG DT DG DA DE

Com o acompanhamento sistemático de um conjunto inicial de compromissos estabelecidos para o período de 2021-2024 e decorrente da revisão das estratégias estabelecidas frente a novos cenários, encerramos 2022 com 89 metas e projetos a serem executados, cada um associado ao respectivo Objetivo Estratégico.

PLANO DE METAS 2021 - 2024

Objetivos Estratégicos	Total de Metas/Projetos Associados	Previsão de Execução			
		2021	2022	2023	2024
Assegurar transporte público sustentável e inclusivo, proporcionando deslocamentos com qualidade, segurança e eficiência	40	3	17	5	15
Modernizar o funcionamento da SPTrans, com foco na produtividade dos processos e efetividade dos resultados, na valorização do corpo técnico e no desenvolvimento da infraestrutura física e tecnológica	46	2	41	1	2
Construir e consolidar a imagem de excelência e inovação da SPTrans na gestão de um dos maiores Sistemas de Transporte Coletivo Público de Passageiros do mundo	1	0	1	0	0
Buscar o ponto de equilíbrio entre as receitas e as despesas totais	2	0	2	0	0
Total Geral	89	5	61	6	17

Em 2022, trabalhamos com empenho no sentido de atingir todos os nossos objetivos. Dos projetos e metas previstos para conclusão em 2022, 33% não foram alcançados na totalidade. As causas foram identificadas e analisadas e as ações reformuladas para garantir o alcance dos objetivos traçados, com prazos repactuados para 2023 e 2024.



DP DO DT DG DA DE

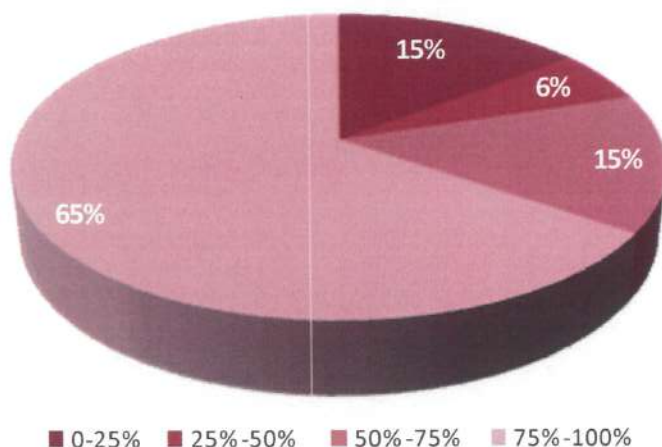
PLANO DE METAS 2021 - 2024

Objetivos Estratégicos	Total de Metas/Projetos Associados	Previsão de Execução - Revisto			
		2021	2022	2023	2024
Assegurar transporte público sustentável e inclusivo, proporcionando deslocamentos com qualidade, segurança e eficiência	40	3	15	7	15
Modernizar o funcionamento da SPTrans, com foco na produtividade dos processos e efetividade dos resultados, na valorização do corpo técnico e no desenvolvimento da infraestrutura física e tecnológica	46	2	23	15	6
Construir e consolidar a imagem de excelência e inovação da SPTrans na gestão de um dos maiores Sistemas de Transporte Coletivo Público de Passageiros do mundo	1	0	1	0	0
Buscar o ponto de equilíbrio entre as receitas e as despesas totais	2	0	2	0	0
Total Geral	89	5	41	22	21

Continuamos comprometidos no sentido de concluir nossas metas e projetos. Alterações nas estratégias de implantação de projetos e rotinas de trabalho foram aprimoradas em decorrência de um positivo processo de análise crítica sobre os resultados alcançados.

No quadro geral, a maioria (65%) dos compromissos constantes de nosso Plano de Metas já está em estágio avançado de completude, entre 75% e 100% .

Plano de Metas SPTrans - 2021 / 2024
Percentual de Execução



NOSSO NEGÓCIO

GRI 102-2

GRANDES NÚMEROS



Fonte: Superintendência de Planejamento Estrutural e Avaliação de Transporte

DP DC DT DG DA DE

PLANEJAMENTO ESTRUTURAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE

GRI 102-2; 102-6; 102-15



Sob orientação da Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana – SETRAM e da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito – SMT, a SPTrans elabora e atualiza planos e projetos de componentes do planejamento da rede de transporte coletivo público do Município de São Paulo – MSP, compatibilizando-os com outros planos e projetos da Prefeitura do Município, do Governo do Estado e do Governo Federal, visando a conformidade com as políticas e diretrizes do desenvolvimento urbano e da mobilidade urbana. Com esse objetivo, são elaborados planos e estudos técnicos que se constituem em projetos e propostas relacionados ao transporte coletivo público urbano.

Planos e Legislação Urbana

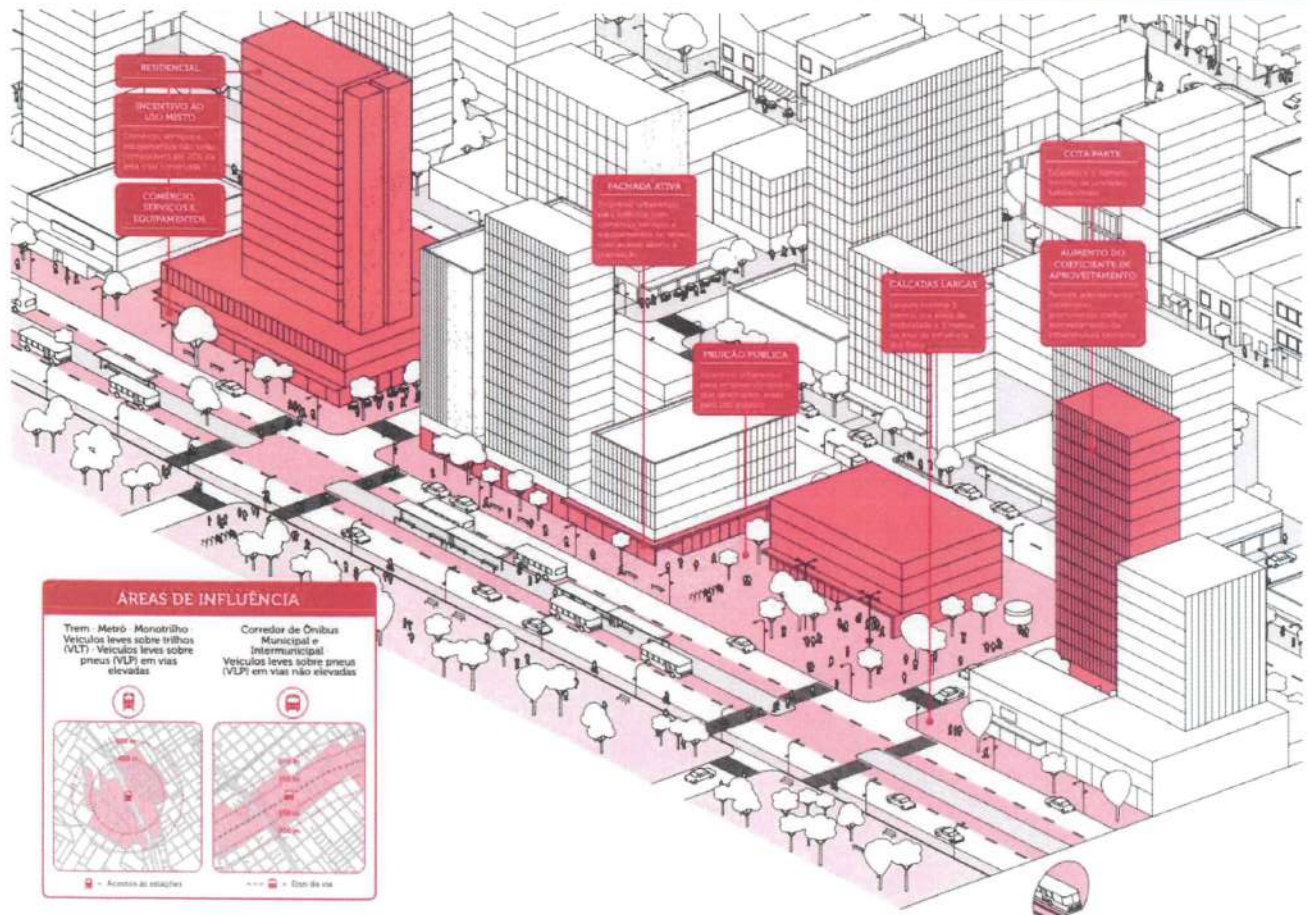
Dada a importância para a economia da cidade e sua interface com o ambiente urbano construído, o transporte coletivo é sempre objeto de recomendações e propostas específicas nos planos e legislações municipais.

O Plano Diretor Estratégico – PDE 2014 (Lei Municipal 16.050/2014) estabeleceu as diretrizes para orientar o crescimento da Cidade até o ano de 2030, em conformidade com a legislação federal e com a Lei Orgânica do Município de São Paulo – MSP.

O PDE 2014 traz uma mudança na proposição do processo de desenvolvimento urbano, ao estabelecer em sua estratégia de crescimento o desenvolvimento dos chamados Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, a partir da infraestrutura de transporte coletivo de média e alta capacidade. Segundo o Plano, serão concentrados nos Eixos o adensamento demográfico e o incremento das atividades comerciais, além da qualificação do espaço público, para garantir um desenvolvimento urbano mais eficiente e equilibrado. Esse novo processo está baseado no conceito do Desenvolvimento Orientado pelo Transporte – TOD.

DP DG DT DG DA DE

41/239

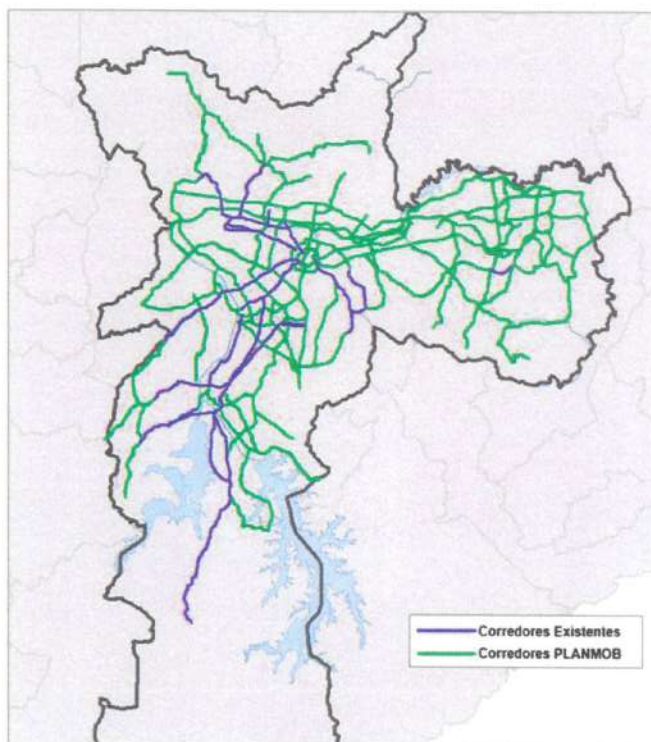


PDE 2015: orientar o crescimento da cidade nas proximidades do transporte público

Dessa forma, o PDE busca promover maior aproveitamento do solo nas proximidades dos sistemas de transporte coletivo público existentes e planejados, com aumento da densidade construtiva, habitacional e a consolidação de atividades terciárias com maior oferta de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas. Como principais resultados esperados desse plano, destacam-se: a redução dos deslocamentos pendulares; a redução do uso de automóveis; o aumento no número de passageiros e a redução dos tempos de viagem.

A SPTrans presta apoio à Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento – SMUL no monitoramento da implementação das diretrizes do PDE 2014, contribuindo para a construção e acompanhando indicadores de mobilidade, como parte do regime de monitoramento do Plano Diretor.

Atualmente o PDE 2014 encontra-se em processo de revisão pelo Executivo, conforme determinação da própria Lei Municipal nº 16.050/2014. A SPTrans elaborou a revisão dos equipamentos de transporte (Corredores e Terminais de Ônibus) e está acompanhando o processo de revisão para a redefinição dos horizontes de implantação dessas infraestruturas.



Corredores de ônibus existentes e planejados do PlanMob

O **Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015** (Decreto Municipal nº 56.834/2016) foi elaborado em atendimento à Lei Federal nº 12.587/2012, que estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU. O PlanMob, também, atende outras determinações e normas federais, estaduais e municipais, que regulam o tema da mobilidade urbana nas cidades. O conteúdo do PlanMob também teve como referência técnica os diversos planos de transporte e estudos de circulação realizados anteriormente.

A SPTrans participou ativamente da elaboração do PlanMob, subsidiando à SMT no que se refere ao transporte coletivo público no Município. A próxima revisão do PlanMob deverá incorporar o Programa de Metas – PdM atualmente em implantação (horizonte 2021-2024). O planejamento do transporte coletivo por ônibus sempre acompanha o contexto mais recente da política de transporte no Município, para garantir que os objetivos dos planos da gestão estejam alinhados ao Plano de Mobilidade vigente.

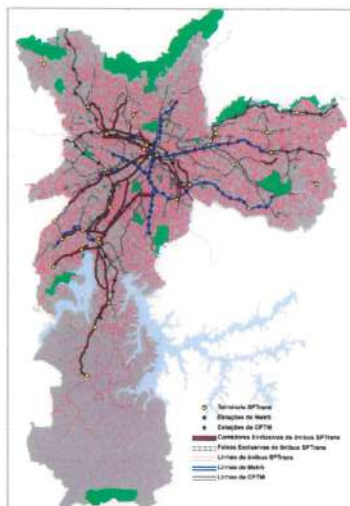
O **Programa de Metas 2021-2024 – PdM** foi elaborado pela Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP em conjunto com a sociedade civil. A SPTrans auxiliou a SETRAM e a PMSP na elaboração do conteúdo técnico do Programa. O PdM tem metas específicas para o transporte, trânsito e mobilidade urbana em São Paulo. O debate público das propostas ocorreu em torno de seis eixos principais de atuação: SP Justa e Inclusiva; SP Segura e Bem Cuidada; SP Ágil (eixo que inclui as iniciativas para transporte coletivo e mobilidade); SP Global e Sustentável e SP Eficiente.

O Programa foi apresentado à população e a SETRAM esteve presente nas audiências públicas, contando com a participação de técnicos da SPTrans e da CET. As metas para o transporte hidroviário e para os novos Corredores e Terminais de Ônibus estão no eixo temático SPÁgil e apresentam-se em consonância com o PlanMob/SP 2015 e com o PDE 2014. Para o quadriênio foram definidos como prioritários:

- Meta 44 - Implantar o Aquático: Sistema de Transporte Público Hidroviário na Represa Billings, incluindo os Terminais Pedreira e Cocaia;
- Meta 45 - Implantar Corredores de Ônibus no modelo BRT na Avenida Aricanduva e na Radial Leste;
- Meta 46 - Viabilizar 40 quilômetros de novos Corredores de Ônibus
 - Corredor Itaquera-Líder
 - Corredor Celso Garcia
 - Corredor Norte-Sul
 - Corredor Miguel Yunes
 - Corredor Nossa Senhora do Sabará
- Meta 47 - Implantar quatro novos Terminais de Ônibus
 - Terminal Jardim Mirian
 - Novo Terminal São Mateus
 - Novo Terminal Itaquera
 - Terminal Itaim Paulista

Integração Física e Operacional dos Sistemas Municipal e Metropolitano de Transporte em São Paulo
GRI 102-2, 102-6, 102-43, 103-1

Os serviços de transporte coletivo público de passageiros no Município de São Paulo incluem, além de linhas de ônibus municipais, linhas de metrô, linhas de trem metropolitano e linhas de ônibus intermunicipais, que interligam a cidade aos outros municípios da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP.



Mapa do Sistema de Transporte no município de São Paulo

O trabalho colaborativo e contínuo entre as equipes técnicas da SPT e os demais órgãos responsáveis pelo planejamento, gestão e fiscalização da rede metropolitana de transporte público, tais como a Companhia Metropolitana de São Paulo – Metrô, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU, resultam em projetos e propostas mais adequados aos usuários que moram ou trabalham em municípios diferentes, visando a integração entre os sistemas metropolitanos e o sistema municipal gerenciado pela SPT.

DP DG DT DG DA DE

Nessa colaboração são abordados itens como a criação de Terminais de Ônibus, implantação de baias, análise do dimensionamento, adequação do viário interno e externo aos Terminais e estações metropolitanas, revisão da circulação dos ônibus e melhoria da integração física das instalações, visando maior segurança aos usuários. A comunicação entre as equipes da SPTrans e as demais empresas públicas envolvidas, assim como as empresas concessionárias, se faz por meio de reuniões técnicas virtuais, presenciais e vistorias conjuntas aos locais de intervenção.

Cooperação Técnica Metropolitana: Participação no Comitê Diretor de Transporte Integrado – CDTI

Criado em 2006 pelo Governo do Estado de São Paulo – GESP, o CDTI está no âmbito de atuação da SETRAM. O Comitê foi criado com o objetivo de aprimorar a interlocução entre os agentes gestores do transporte de passageiros e mobilidade urbana do GESP com a Prefeitura de São Paulo, no que diz respeito à implementação de ações voltadas a promover a integração das políticas, planos, projetos e programas do sistema de transporte público de passageiros e trânsito de São Paulo, tais como o planejamento de infraestruturas, obras de intervenção, política tarifária e demais temas setoriais pertinentes de interesse comum entre o Estado e a PMSP. A participação do Município é gerida pela Portaria nº 126/06-SMT de 2006.

Fazem parte do CDTI as seguintes autoridades ou seus representantes indicados: pelo GESP o Secretário de STM e os presidentes das empresas EMTU, Metrô e CPTM; pela Prefeitura de São Paulo fazem parte o Secretário da SMT, Secretário Executivo da SETRAM e os presidentes da CET e da SPTrans. O CDTI está dividido em quatro Câmaras Temáticas, uma delas de Planejamento de Transportes. Sobre esse tema, mensalmente, durante 2022, a SPTrans participou de reuniões técnicas para discutir e compatibilizar ações para implantação de projetos com impacto no Sistema de Transporte.

Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans – Metrô

Linha 2 - Verde



Estação Penha da Linha 2 - Verde: obras de integração com a estação e terminal de ônibus em 2022

Está em construção a extensão da Linha 2 - Verde do Metrô (direção Penha). Foram realizadas no âmbito do CDTI tratativas sobre o projeto para a integração dos sistemas metroviário e sobre pneus e a interface entre o projeto executivo e obras do futuro Corredor Aricanduva (BRT) e futura Estação Aricanduva do Metrô.

Linha 4 – Amarela



Terminal Vila Sônia - associado à Estação Vila Sônia da Linha 4 - Amarela em 2022

Acompanhamento da implantação do novo Terminal de Ônibus Vila Sônia da Linha 4 - Amarela, em parceria com a EMTU, Metrô e Via Quatro. Verificação de obras realizadas e acompanhamento do teste de circulação de ônibus em várias situações de operação. Definição do posicionamento e implantação de novas faixas exclusivas no entorno do Terminal.

Linha 6 - Laranja



Obras da estação e terminal de ônibus João Paulo I da Linha 6 - Laranja em 2022

A SPTrans realizou a análise dos projetos de Terminais de Ônibus, baias e pontos de parada previstos ao longo da futura Linha 6 - Laranja do Metrô, junto às estações: Bela Vista, Perdizes, Água Branca e Santa Marina. Elaboração de parecer técnico sobre a construção do futuro Terminal de Ônibus junto à Estação Vila Cardoso. Foi elaborado o projeto operacional das linhas de ônibus nos Terminais Brasilândia e Vila Cardoso e a análise de itinerários e dimensionamento das linhas previstas para operar nos novos Terminais. Elaboração de Relatório Técnico com as diretrizes para o sistema viário (em parceria com a CET) e proposições para os projetos de circulação e acesso aos terminais.

Linha 19 - Celeste (planejada)

Representação técnica da SPTrans no Comitê Diretor de Transporte Integrado (CDTI) nas reuniões dos subgrupos das câmaras temáticas que tratam da implantação dessa linha. Colaboração técnica e troca de informações entre os representantes da SPTrans e demais técnicos do CDTI para o desenvolvimento dos projetos.

Linha 20 Rosa (planejada)

Representação técnica da SPTrans no Comitê Diretor de Transporte Integrado (CDTI) nas reuniões dos subgrupos das câmaras temáticas que tratam da implantação dessa nova linha.

Visando a melhoria da integração intermodal, foi realizado levantamento do volume de passageiros que fazem transferência para os ônibus municipais no Terminal Lapa, oriundos das estações Lapa das linhas 7 Rubi e 8 Diamante, para definição de localização e subsídio de informações para projeto e dimensionamento dos acessos para a futura Estação Lapa da Linha 20 Rosa do Metrô, que deverá ser implantada na região.

Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans - CPTM

Linha 9 - Esmeralda



Obras da estação e terminal de ônibus Variginha da Linha 9 - Esmeralda em 2022

A SPTrans realizou análise do projeto apresentado pela CPTM para a estação e Terminal de Ônibus Varginha, que pertence ao prolongamento Sul da Linha 9 - Esmeralda. Nesse contexto, foi verificada a circulação das linhas de ônibus que servem a região, com revisão do projeto operacional, considerando inclusive as novas transposições viárias e acessos à estação.

Linha 11 - Coral

Colaboração com a CPTM em estudos técnicos para a implantação da nova Estação Lajeado, localizada entre as estações Guaianases e Antônio Gianetti Neto. Avaliação do projeto e das intervenções previstas no entorno da estação.

Linha 12 - Safira

Colaboração com a CPTM em estudos técnicos para a implantação da futura Estação União de Vila Nova. Troca de informações sobre projetos colocalizados e outras intervenções e ações previstas para a região.

Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans – EMTU

Corredor BRT ABC



Reprodução de imagem promocional do BRT ABC

O Corredor BRT ABC é um projeto de ligação entre os municípios de São Bernardo do Campo, Santo André e São Caetano e a estação Tamanduateí da CPTM em São Paulo. Esse corredor de ônibus substituiu a proposta anterior de ligação utilizando a tecnologia monotrilho (antiga Linha 18 - Bronze). Para o desenvolvimento desse projeto foi criado, no âmbito do CDTI, uma câmara temática do BRT ABC, que conta com a representação da SPTrans.

Projetos em Cooperação Técnica: SPTans – CET

Faixas Exclusivas

A análise da viabilidade de implantação e de melhorias na sinalização das faixas exclusivas é parte de um esforço coordenado de cooperação entre a SETRAM, SPTans e CET, no sentido da unificação de uma política de mobilidade e transporte que atenda às diretrizes do PlanMob:

“A política de mobilidade urbana de São Paulo, conforme expressa nas diretrizes do PDE 2014, estabelece a prioridade do transporte público sobre o individual, em todas as situações em que essas duas formas de transporte entrem em disputa pelo espaço. Visando a aplicação desse princípio de gestão do sistema viário, a SMT tem como um dos seus programas de ação a ampliação da infraestrutura para os ônibus utilizando faixas exclusivas.”



Faixa exclusiva de ônibus na Av. 23 de Maio - São Paulo

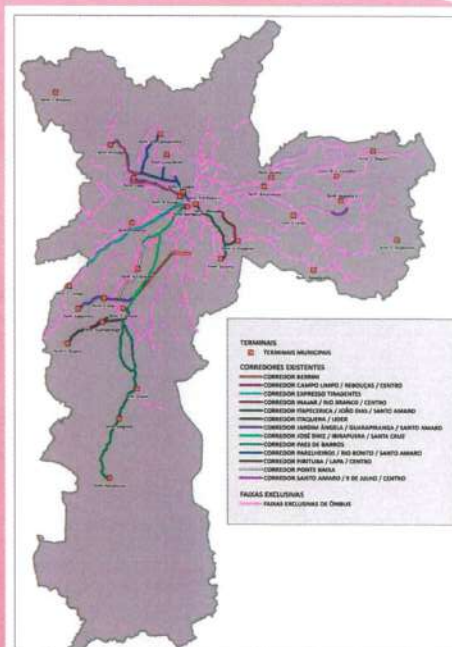
Além de propor novos trechos para implantação de faixas exclusivas, baseados em critérios técnicos que consideram o volume de ônibus/hora, a quantidade de passageiros beneficiados e as condições do viário, a SPTans acompanha o desempenho das linhas que utilizam os trechos prioritários, nos aspectos velocidade e tempo de percurso.

Em função das demandas recebidas, são avaliados os impactos que podem ser gerados pela desativação ou supressão de horários de funcionamento. No período, foram recebidas e avaliadas demandas externas solicitando a desativação, alteração ou ampliação de horário de diversas faixas existentes, assim como selecionados novos trechos para implantação. Os estudos e pareceres emitidos foram embasados nos critérios técnicos preestabelecidos, na avaliação do desempenho das faixas, assim como no atendimento às diretrizes de transporte quanto à priorização do viário para o Sistema de Transporte.

Para atender à Meta 48 do PdM, que prevê a ampliação da extensão de faixas exclusivas em mais 50 quilômetros, estudos técnicos têm sido realizados para identificar vias com potencial de implantação. O trabalho envolve, entre outros:

- Os procedimentos adotados pela SPTrans são referência para outras cidades do Brasil. Em 2022, uma comitiva de Salvador veio conhecer o fluxo para implantação de faixas exclusivas adotado por São Paulo, que tem 699 km de vias com prioridade para ônibus, que representam 3,5% das vias da Cidade, o maior percentual de vias dedicadas do país.

- **568 km de Faixas Exclusivas**
 - Até 2012: 91,74 km
 - Até 2013: 320,7 Km
 - Até 2018: 512 km
 - Em 2020: 24,11 km
 - Em 2021: 16,6 km
 - Em 2022: 15,14 km
- **131,2 km de Corredores Exclusivos**
- **Meta PMSP 2021/2024 – 50 km de novas faixas**



Requalificação dos Calçadões no Centro Histórico

Trabalho de cooperação entre a SPTrans, CET, SPURbanismo e SPObras, órgãos envolvidos na concretização do projeto de requalificação do Calçadão da área central, cujo objetivo é melhorar as condições de circulação dos pedestres e usuários do transporte público coletivo, abrangendo itens como: segurança nas travessias; acesso a paradas de ônibus; largura de calçadas; baias; faixas de tráfego; geometria; sinalização; e outros itens para a adequação do viário interno e perímetro do setor de calçadas.

EP DG DT DG DA DE

Projetos em Cooperação Técnica: SPTans - SPParcerias

Corredor Cultural 9 de Julho



Participação no “Programa de Baixos de Viadutos”, coordenado pela SPParcerias, avaliando o impacto do fechamento do Viaduto Dr. Plínio de Queirós, parte do Corredor Santo Amaro/9 de Julho/Centro, no transporte público de passageiros nos finais de semana (em parceria com a CET). Levantamento de dados e informações de tráfego e sinalização para elaboração de cenários de microsimulação do comportamento dos fluxos trânsito e transporte coletivo. Em conjunto com a CET, encaminhamento de propostas de ajustes semafóricos do projeto para otimização do fluxo operacional do corredor de ônibus e do viário compreendido no projeto.

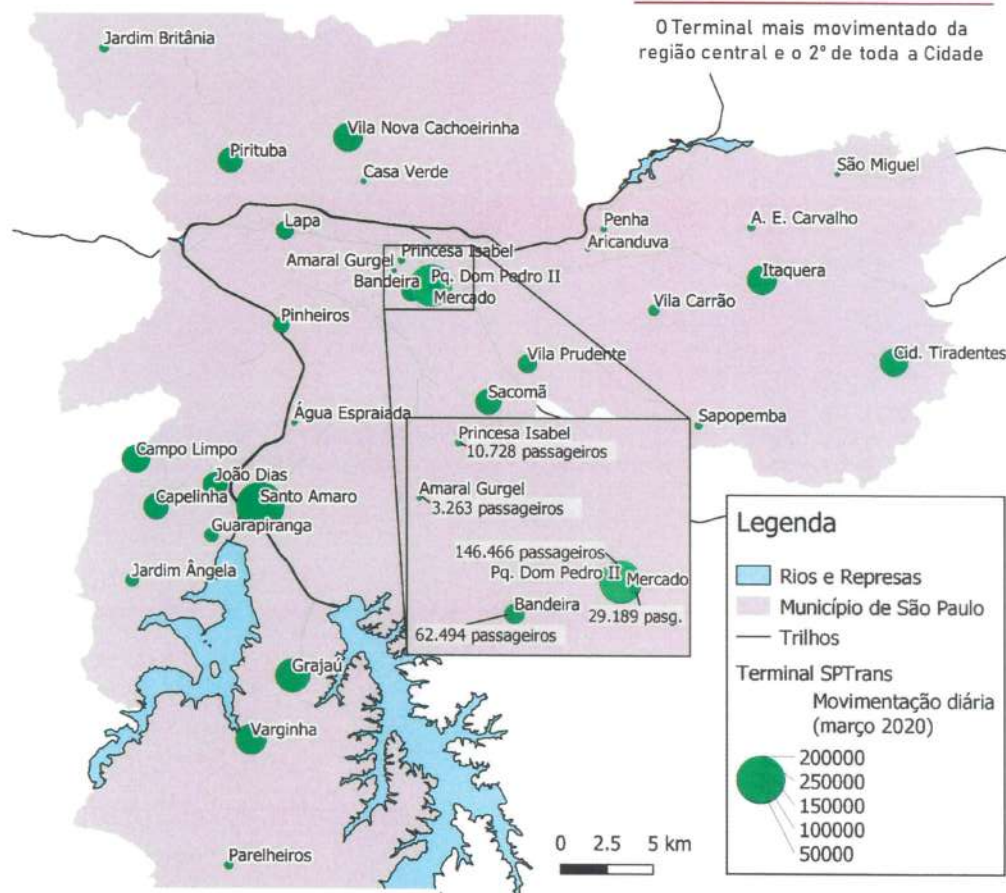
Terminal Pq. D.Pedro II

Levantamento de informações sobre a capacidade e dimensionamento atual do Terminal de Ônibus em virtude do mais recente projeto de revitalização do centro da Cidade. Esse projeto da SPParcerias compreende, entre outras intervenções, a possibilidade de transferência do Terminal para uma nova construção em outro local no Pq. D. Pedro II.

DP DO DT DG DA DE

Movimentação de Passageiros

147 mil



Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans - Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo

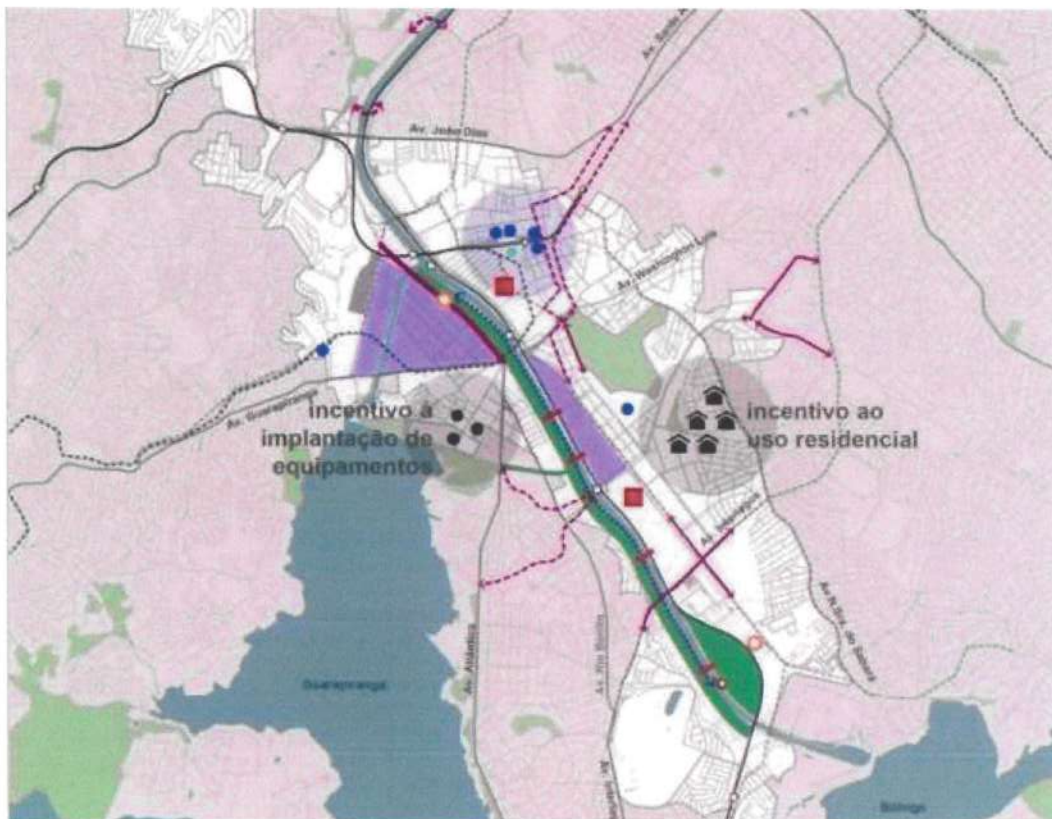
Projeto T Land

O Projeto T Land é uma iniciativa da Secretaria de Turismo do Estado de São Paulo que procura potencializar e fomentar os parques do Estado, incrementando ações de marketing em atividades de cultura, esportes e lazer, formando uma grande área com potencial para atração de público.

Levantamento de informações acerca do transporte por linhas de ônibus municipais que fazem atendimento ao Parque do Estado e aos equipamentos localizados junto ao Parque, como o Zoológico, o Jardim Botânico, Zoo Safari e Expo Imigrantes, visando subsidiar o Projeto T Land.

Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans - PMSP**Operações Urbanas e Planos de Intervenção Urbana – PIU**

GRI 102-42, 102-43, 413-1



PIU Arco Jurubatuba - Estudos para definição de intervenções

A participação da SPTrans nas Operações Urbanas Consorciadas e Projetos de Intervenção Urbana é fundamental e contribui para o desenho de propostas de melhoria para a mobilidade urbana em áreas sob intervenção da PMSP.

A atividade consiste em representar a SPTrans e assegurar os interesses do transporte coletivo público, frente às demais demandas da gestão municipal e de membros da sociedade civil que participam das Operações Urbanas e Projetos de Intervenção Urbana. Dessa forma, a SMT e SETRAM prestam auxílio aos grupos de trabalho no desenvolvimento de projetos da Prefeitura, avaliando a viabilidade das propostas para o tema da mobilidade urbana.

Entre os projetos em andamento no período sob gestão da PMSP e da SMUL, e que não tenham sido suspensos temporariamente, podem ser destacados:

- PIU Arco Jurubatuba; PIU Arco Pinheiros; PIU Ginásio do Ibirapuera; PIU Vila Leopoldina-Villa Lobos, em processo de votação ou avaliação pela Câmara Municipal de São Paulo – CMSP;
- PIU Minhocão; PIU Arco Leste; PIU Polo Barra Funda; PIU Jockey Clube, em elaboração ou sob consulta pública pelo Executivo;
- PIU Anhembi, aprovado no âmbito da CMSP ou por decreto;
- PIU Pacaembu e PIU Setor Central, entre os aprovados e em processo de implantação.

DP DG DT DG DA DE

Corredores Exclusivos de Ônibus – SPTans

GRI 102-2, 102-6, 103-1

Os corredores de ônibus são as principais infraestruturas de transporte coletivo construídas no sistema viário da Cidade. São importantes para a obtenção de um melhor desempenho dos fluxos, reduzindo os custos de mobilidade urbana com aumento da qualidade e eficiência do serviço. Os corredores promovem a redução do tempo de viagem dos usuários e contribuem para a integração com o sistema de transporte sobre trilhos. São infraestruturas que permanecem por muito tempo na Cidade, sendo reconhecidos pelos usuários e utilizados como referência urbana relevante. Devido a essa característica, os corredores são concebidos de maneira a obter a melhor inserção urbana possível, agregando elementos paisagísticos e arquitetônicos consagrados a um desenho urbano correto e eficiente.

Propostas para Corredores Previstos em Planos e Programas

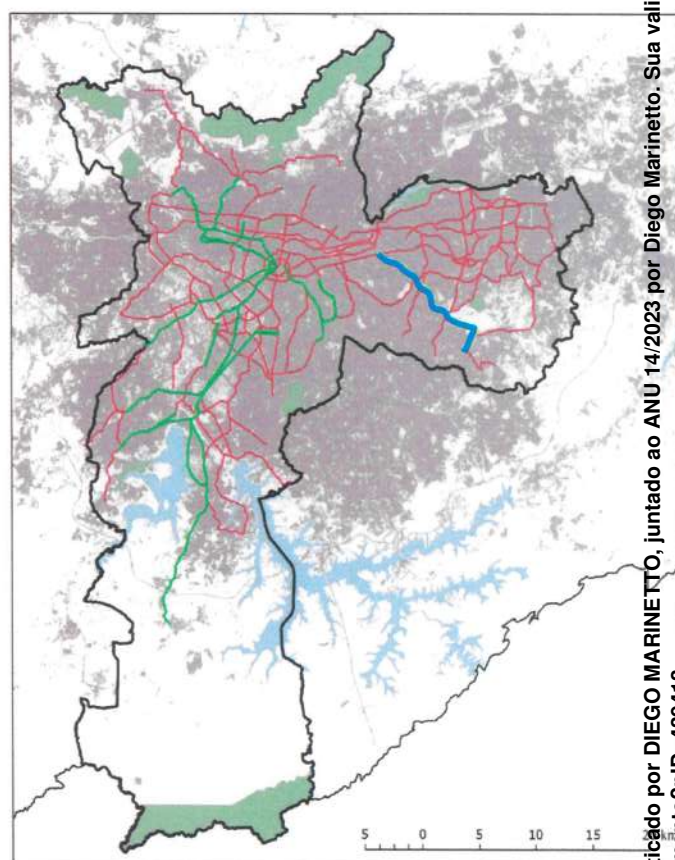
Os corredores planejados e/ou em fase de implantação precisam receber atualização dos estudos operacionais realizados ainda no período do projeto funcional. Novos corredores trazem benefícios à população, sobretudo se realizados em áreas que ainda não contam com essa infraestrutura. O estudo operacional objetiva aperfeiçoar o desempenho das linhas existentes e excelência na operação das novas linhas associadas ao novo corredor, com expectativa de um melhor atendimento da demanda estimada e ampliação do número de usuários do transporte coletivo devido à maior atratividade que esse equipamento de transporte oferece.

A seguir estão apresentadas ações referentes a futuros corredores, que estão incluídos nas metas do Programa de Metas 2021 - 2024.

Corredor BRT Aricanduva

A proposta do Corredor BRT Aricanduva visa melhorar o fluxo de ônibus e o desempenho das linhas que utilizam o eixo viário da Av. Aricanduva, com reflexos positivos em uma ampla área de influência da região Leste de São Paulo, trazendo benefícios sociais e econômicos para os usuários e para a população. O BRT Aricanduva faz parte da Meta 45 do PdM 2021-2024.

O projeto do Corredor BRT Aricanduva tem financiamento do Banco Mundial – BIRD, tendo a SPTans atendido a várias missões do BIRD voltadas à elaboração do relatório para concessão do empréstimo. O trabalho envolveu o levantamento de dados e informações do projeto do corredor e sua área de influência, e aspectos operacionais, econômico-sociais, a definição de indicadores e metas e a simulação das diversas etapas de implantação.



Legenda

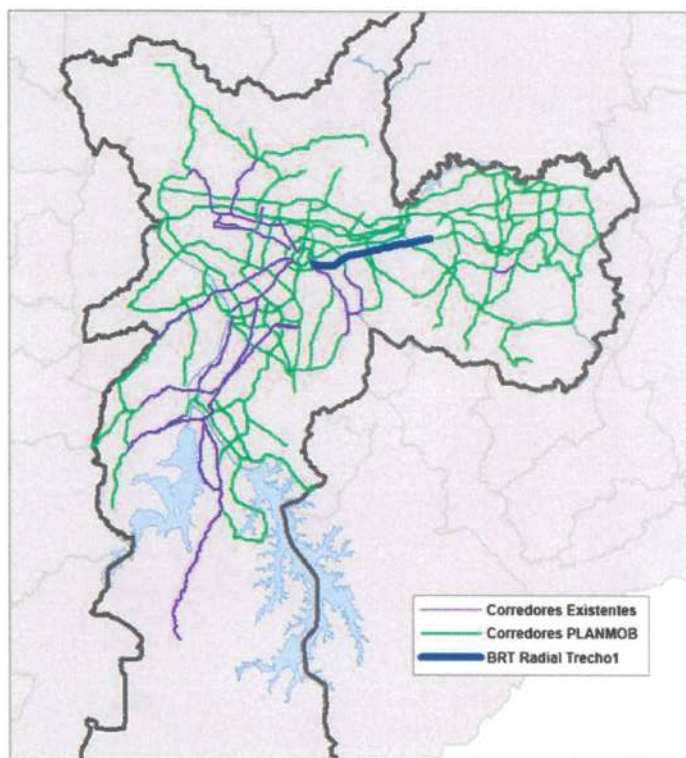
- Corredor Aricanduva
- Corredores existentes
- Corredores planejados
- Município limite
- RMSP limite
- Áreas verdes
- Represas
- Área urbana

A partir da aprovação do financiamento do projeto, outras frentes de trabalho foram abertas, envolvendo discussões técnicas da equipe do Banco Mundial com as áreas técnicas da SPTans. Participaram dessa etapa a CET e a São Paulo Obras – SPObras, empresa que ficou responsável pela implantação do corredor.

Nesse período, de 2022, foi realizado levantamento dos pontos de ônibus lindeiros ao BRT para integração com o corredor, apresentação de informações sobre volumes de embarques e desembarques de passageiros nas paradas para desenvolvimento do projeto com a SPObras e elaboradas simulações e estimativa de frota das linhas propostas no projeto operacional, inclusive considerando cenário com frota de veículos elétricos.

Corredor BRT Radial Leste

Importante viário estruturador da Zona Leste de São Paulo, o conjunto de avenidas que formam a chamada Radial Leste receberá investimentos para implantação de um novo corredor de ônibus. O Corredor BRT Radial Leste, incluído na Meta 45 do PdM 2021-2024, será implantado, em uma primeira fase, no trecho da Av. Aricanduva até o centro da Cidade, na região do Parque Dom Pedro II.



Localização do BRT Radial Leste - Trecho 1 no município de São Paulo

Além de permitir a conexão com estações da linha 3 do Metrô e das linhas 11, 12 e 13 da CPTM, ao longo do eixo da Radial, o Corredor Radial Leste, também, possibilitará a conexão com os futuros corredores BRT Aricanduva e Itaquera-Líder e com a futura extensão da Linha 2 do Metrô.

Nesse período foi realizada revisão do projeto operacional e estudada a necessidade de utilização de pontos de parada à direita em trechos do corredor e elaborada a atualização de bases do traçado e pontos de parada do BRT, conforme projeto recebido.

Corredor Itaquera-Líder

O Corredor Itaquera configura uma importante interligação entre o futuro Corredor Aricanduva e Terminal Carrão com a região do polo de comércio e serviços da ET Itaquera. O corredor teve seu primeiro trecho de obras concluído em 2020 e, nesse período, foram realizados estudos sobre o projeto do binário Tomazzo Ferrara/Itaquera com levantamento de volumes e circulação de ônibus.



Trecho do Corredor Itaquera-Líder em operação

Corredores Miguel Yunes e Sabará

Os corredores Miguel Yunes e Sabará fazem parte do grupo de corredores prioritários para estudo e implementação no período 2021 a 2024 e estão incluídos na Meta 46 do PdM.

Em 2022, a SPTtrans trabalhou nos estudos para definição do projeto operacional, identificando as linhas atuais das bacias de contribuição e os principais destinos de viagens com origens na área influência, elaborando simulações de carregamento e análise de demanda.

Nesse período foi realizado estudo de caracterização dos viários onde serão construídos os corredores, perfil urbanístico da área de influência, compatibilização das linhas dos corredores com os operacionais do transporte hidroviário (Terminal Cocaia e Terminal Pedreira) e análise das origens e destinos dos passageiros utilizando dados da Bilhetagem Eletrônica. Com esses dados reunidos foi elaborada uma proposta operacional de linhas para os dois corredores e realizada simulação e análise preliminar dos carregamentos de passageiros nas linhas para dimensionamento da frequência das linhas e volume de ônibus nos corredores.



Corredores Miguel Yunes e Sabará
Conexão com o Aquático SP



Corredor Jardim Ângela - Guarapiranga - Santo Amaro

Análise e elaboração de relatório técnico com diretrizes do corredor, face a execução das obras e serviços de duplicação e melhorias da Estrada do M'Boi Mirim. Parecer técnico para responder questionamentos da CET, quanto ao fechamento de viários. Levantamento de volume das linhas intermunicipais que trafegam nos viários do prolongamento do corredor.

Corredor Expresso Tiradentes

Análise das transferências e destinos finais dos passageiros de quatro linhas que atendem ao Corredor Expresso Tiradentes, com avaliação da proposta de prolongamento das linhas até Estação Alberto Lion.



Expresso Tiradentes

Inventário de Corredores

Ainda sobre Corredores de Ônibus, em colaboração com o Banco Mundial, foi iniciado o desenvolvimento de um completo inventário dos corredores do Município. A parceria com o Banco envolve a contratação de empresa especializada em consultoria na área de transporte, para avaliação dos aspectos físicos, condições de implantação e uso efetivo das infraestruturas existentes. O propósito desse trabalho é avaliar as condições da infraestrutura e categorizar os corredores de São Paulo em função de seus atributos físicos e características operacionais. O objetivo é criar um diagnóstico para identificar trechos passíveis de intervenção e melhoria e colaborar com o planejamento da gestão dos corredores.



Fonte: Banco Mundial

Terminais de Integração – SPTrans

GRI 102-2, 102-6, 103-1

Os terminais de ônibus são componentes fundamentais do Sistema de Transporte. Além de melhorar o desempenho e a integração das linhas, favorecendo os deslocamentos na Cidade, sua implantação tem potencial para impactos sociais e econômicos positivos para os usuários e para a Cidade.

O desempenho dos Terminais existentes é sistematicamente acompanhado pela SPTrans e, sempre que verificada a necessidade, são realizados estudos com objetivo de identificar oportunidades de implementar melhorias em termos de desempenho e condições de operação.

Projetos de novos Terminais de Ônibus constam dos planos urbanos da Cidade (PDE 2014 e PlanMob/SP 2015) e têm horizontes de implantação a médio e longo prazo, a depender do porte, localização e tipo de empreendimento. Estudos são realizados com a finalidade de garantir o correto dimensionamento e as condições ideais de acesso e operação, frente às restrições viárias e de topografia. O objetivo é garantir o melhor desempenho operacional possível das linhas que atendem aos Terminais.

A seguir estão apresentadas ações referentes a futuros Terminais, que estão incluídos nas Metas do PdM 2021-2024.

Estudos de Novos Terminais Previstos para o Sistema de Transporte

GRI 102-2, 102-6, 102-10, 102-11, 103-1

Terminais previstos no PdM 2021-2024

Terminal Jardim Miriam

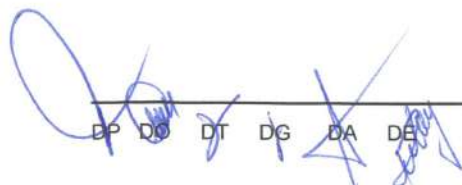
Com localização nas proximidades do largo do Jardim Miriam, na Avenida Cupecê, o projeto do Terminal deverá acomodar as diversas linhas daquela bacia de alimentação, possibilitando sua organização e integração, beneficiando os moradores e usuários de São Paulo e municípios vizinhos. Esse Terminal está entre os previstos na Meta 47 do PdM 2021-2024 da PMSP.

Nesse período foram realizadas análise do perfil populacional e socioeconômico da área de influência do Terminal, identificação dos principais destinos de viagens, caracterização do sistema de transporte coletivo atual, elaboração de proposta operacional de linhas para o Terminal e, logo em seguida, um ajuste na proposta operacional das linhas em virtude da nova diretriz dos corredores Miguel Yunes e Sabará.

O projeto operacional do Terminal contou com simulação e análise preliminar dos carregamentos de passageiros e dimensionamento de frequência das linhas. Análise de propostas e elaboração de relatório técnico de nova localização para o Terminal Jardim Miriam, sugeridas pelos moradores da região em reunião na Subprefeitura de Cidade Ademar.

Terminal Itaim Paulista

Desenvolvimento de estudos e levantamento de dados preliminares para o projeto operacional das linhas previstas para atendimento no Terminal. Reavaliação da prioridade de implantação para atualização de diretrizes técnicas após a retirada do Corredor Itaim-São Mateus do escopo de implantação em médio prazo do PdM 2021-2024.



Novo Terminal São Mateus

Análise do projeto, levantamento do perfil populacional e socioeconômico da área de influência do Terminal, passageiros beneficiados e identificação dos principais motivos e modos de viagens na região em que será construído o Terminal. Foram discutidas, junto à Subprefeitura de São Mateus e moradores do entorno, as principais funções e a importância da implantação desse novo equipamento de transporte na região.

Demais Terminais não incluídos no PdM 2021-2024

Apesar de não estarem incluídos no PdM 2021-2024, a SPTrans, também, elaborou estudos para os Terminais planejados, citados a seguir.

Terminal Reserva Raposo

Revisão do operacional para o Terminal Reserva Raposo com levantamento de informações para composição de cenários das linhas do projeto do Terminal. Alternativas de operação com e sem a implantação dos viários e viaduto previstos no entorno do Terminal. Levantamento de velocidades médias das linhas atuais que operam na Raposo Tavares e região de entorno do Terminal, para compor comparativos de tempos de viagem com e sem a infraestrutura completa. Análise do projeto funcional, no que diz respeito à extensão de plataformas, acessos de entradas/saídas do terminal e a circulação dos ônibus.

Novo Terminal Santana

Elaboração de manifestação de interesse sobre a continuidade da diretriz de implantação de um novo Terminal no Subcentro Santana. Conforme definido nos planos municipais o novo Terminal Santana, é um dos componentes fundamentais para a operação do futuro Corredor Norte-Sul.

Terminal Vila Maria

Levantamento de dados e informações relativas ao plano do Terminal Vila Maria e seu corredor correspondente, o Corredor Guilherme Cotching. Elaboração de estudo das linhas de ônibus na área de influência da Linha 19 - Celeste, no entorno do Terminal.

Terminal Vila Sônia

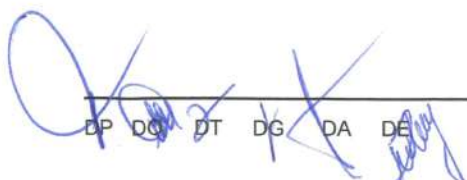
Análise e levantamentos referentes à implantação do Terminal, faixas exclusivas e pontos de parada no entorno, e discussão com a CET sobre a realocação de pontos de táxi.

Terminal Amaral Gurgel

Elaboração de manifestação de interesse, ratificando a importância do Terminal Amaral Gurgel para a integração das linhas centrais e demais linhas do sistema municipal, para a transferência de passageiros no Centro da cidade, incluindo as linhas do sistema Noturno e o favorecimento da integração intermodal com o sistema metroviário na Estação Santa Cecília da Linha 3 - Vermelha.

Terminal Anhanguera e Terminal Jd. Britânia

Levantamento de informações sobre as condições atuais do Terminal Jardim Britânia para avaliação da possibilidade de ampliação. Em paralelo a essa ação foi elaborado estudo sobre as condições do transporte na região Noroeste da cidade incluindo uma revisão do operacional existente para o projeto do novo Terminal Anhanguera.



DP DC DT DG DA DE

60/239

Terminal Baronesa

Elaboração de manifestação sobre a viabilidade de implantação do Terminal Baronesa na região Sul de São Paulo. Levantamento de dados sobre as linhas municipais e intermunicipais que circulam pela área de influência do Terminal, incluindo levantamento de informações sobre o projeto do Terminal e demais planos municipais para a região, tais como intervenções viárias. Levantamento dos destinos das viagens com origem no entorno, para embasar o estudo de viabilidade técnica e projeto operacional para implantação do Terminal.

Plano Integrado dos Sistemas de Transporte por Ônibus e Hidroviário

Aquático: Sistema de Transporte Público Hidroviário na Represa Billings Região Sul de São Paulo

GRI 102-2, 102-6, 102-11, 102-12, 103-1



Região do Cocaia - Represa Billings

O “Aquático” - Sistema de Transporte Público Hidroviário na Represa Billings é um dos projetos da Prefeitura de São Paulo que constam do PdM 2021-2024 (Meta 44), para atendimento das áreas urbanizadas no entorno da represa Billings. O Sistema foi instituído pela Lei Municipal nº 16.010/2014 e será o primeiro transporte público da Cidade de São Paulo, sendo totalmente sustentável. Esse equipamento permitirá que o tempo de deslocamento na região abrangida seja circunstancialmente reduzido em aproximadamente 1h40 min.

Com a expansão urbana para a região Sul do Município, vem crescendo a necessidade de travessia do reservatório. Dessa forma, torna-se imprescindível a elaboração de um projeto para ligar os bairros separados pelo reservatório com uma linha de transporte hidroviário.

Foi elaborado um amplo diagnóstico das condições sociais, urbanas e de transporte coletivo na área da Billings, assim como os condicionantes da legislação atual. Foram estudadas as linhas da região e elaborado o projeto operacional para alocação das linhas nos Terminais componentes do Aquático.

BP DO DT DG DA DE

Para o desenvolvimento do projeto, foi instituída uma parceria (acordo de cooperação técnica) com a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, especificamente com seu Laboratório de Projetos de Edificações Públicas - Grupo MetrÓpole Fluvial, para contribuir com as discussões técnicas acerca do Projeto Aquático SP, que conectará as regiões de Cocaia e Pedreira.

Os estudos desenvolvidos em parceria com a USP incluem os percursos previstos para as embarcações e um projeto operacional para o serviço proposto de linhas de ônibus a serem integradas ao Aquático. O estudo também apresenta uma proposta de locação dos pontos de embarque e desembarque, os atracadouros, incluindo um descritivo dos equipamentos de integração, os Terminais de Ônibus, e um estudo de simulação que traz uma análise dos deslocamentos, dos tempos de viagem e estimativas de carregamento em diversos cenários e a metodologia utilizada.

Em 2022, o primeiro semestre de trabalhos da Cooperação foi finalizado após dezenas de reuniões e sessões técnicas presenciais e remotas entre as equipes da FAU-USP e das áreas técnicas da SPTans, sendo agregada também a participação do Departamento de Engenharia Naval e Oceânica da Escola Politécnica e outros institutos, como o de Energia e Estudos Avançados da mesma Universidade. Como resultado, uma série de documentos com orientações técnicas foram produzidos, para serem utilizados como referência durante o desenvolvimento do Projeto, em especial com relação à Infraestrutura Hidroviária necessária para a operação e bom funcionamento do Sistema.



Ligação da 1ª fase do projeto Aquático



Dentre as características desse novo modal, o cunho sustentável associa-se a todos os benefícios:

- Menor tempo de deslocamento;
- Qualidade ambiental das infraestruturas de apoio, com edificações sustentáveis atentas aos aspectos da resiliência climática e do uso eficiente dos recursos naturais (energia e água);
- Harmonização e integração entre os meios de transporte coletivo;
- Compatibilização com outras intervenções do Município que possibilitam fomentar a qualidade ambiental do território e da represa;
- Promover o desenvolvimento das ações associadas entre o Município e o Estado que contribuam para diversos usos dos territórios e a melhoria das condições nos eixos que o Projeto está inserido;

- Desenvolvimento socioeconômico alinhado e assegurado nas bases sustentáveis.





Em 2022, as etapas percorridas para implantação do novo Sistema de Transporte Aquático foram:

- Articulação e reuniões com órgãos para adoção de medidas eficientes e modernas, pautadas no controle e celeridade;
- Estudos de pré-caracterização socioeconômica e socioambiental, identificando os principais impactos do empreendimento, bem como os benefícios e oportunidades que a implantação promoverá com a articulação e ações de comunicação social que atenuem os potenciais impactos;
- Identificação de riscos e oportunidades com a indicação de ações e medidas para compensar, remediar, mitigar e evitar impactos do meio ambiente e a comunidade diretamente afetada;
- Estudo e mapeamento georreferenciados das interferências dos locais de implantação;
- Consulta à CETESB, tendo em vista que o empreendimento está localizado em APRM - Área de Proteção e Recuperação de Mananciais;
- Vistorias nos locais de implantação para a presença das condições de vegetação e arborização dos locais de implantação.

DP DO DT DG DA DE

65/239

- Contratação de empresa para elaboração dos Estudos Ambientais a partir de EIA/RIMA.

Vistorias



Os indicadores para os estudos contratados para o licenciamento ambiental do Sistema Aquático contemplam, também, a elaboração de:

- atendimento a todos os requisitos do licenciamento ambiental e fornecer subsídios para identificação, mitigação, remediação ou compensação dos impactos ambientais que decorrerão da implantação das obras e da operação do empreendimento;
- Preservar os exemplares arbóreos existentes sempre que possível, promover a arborização das vias e garantir a manutenção das áreas permeáveis;
- Desenvolvimento de projetos e estudos inovadores que priorizem a manutenção das condições naturais dos territórios, bem como, assegurar a qualidade das comunidades locais;
- Incentivo na busca por construções sustentáveis, menos impactantes e que possam agregar variáveis ambientais em seu processo de construção;
- Adoção de medidas efetivas e inovadoras para alinhar e assegurar a qualidade ambiental das infraestruturas.
- Desenvolvimento Sustentável;
- Tecnologias limpas;
- Promover segurança e conforto aos usuários na garantia da acessibilidade universal aos meios de transporte, no tratamento dos passeios, calçadas e travessias ao longo do viário, eliminando barreiras e melhorando a iluminação pública, além da proteção contra intempéries e etc. Obedecendo aos parâmetros da Normatização Brasileira;
- Apresentar soluções para a melhoria das condições de viagens a pé, por meio de tratamento dos passeios, eliminação de barreiras arquitetônicas, tratamento paisagístico e de travessias adequados.



Terminal Cocaia e Terminal Pedreira

No período foi realizado estudo do viário de acesso das linhas de ônibus ao Terminal Cocaia para subsidiar a área que trata de licenciamento ambiental. Com referência ao Terminal Pedreira, foi feita a revisão do projeto operacional de linhas e seus acessos no viário, à luz da nova localização do Terminal Pedreira, às margens da Billings, nas proximidades da Rua do Mar Paulista.

Estudos para Melhorias no Sistema Viário

GRI 102-2, 102-6

O sistema viário da Cidade é a infraestrutura de base para a operação da SPTTrans. Participar de estudos de intervenção no sistema viário é importante para garantir que qualquer intervenção nas vias existentes ou o projeto de novas vias estejam de acordo com as especificações do transporte público coletivo e atendam às necessidades operacionais do Sistema de Transporte.

A participação da SPTTrans no fornecimento de informações para elaboração de estudos para aperfeiçoamento, melhoria ou abertura de novas vias é importante para assegurar o suporte da Empresa a projetos específicos da Secretaria de Infraestrutura Urbana – SIURB ou daqueles que são resultado de colaboração entre a SMT/SETRAM e outras secretarias da PMSP.

Av. Senador Teotônio Vilela e Av. Jaceguava

Análise e elaboração de relatório técnico com as diretrizes para o alargamento do trecho da Estrada Ecoturística de Parelheiros, entre a Av. Senador Teotônio Vilela e Av. Jaceguava.

Ligação Viária Pirituba – Lapa



Ligação viária Pirituba-Lapa - nova ponte sobre a Marginal Tietê

No período a SPTTrans forneceu informações sobre o transporte coletivo na região do projeto. Trata-se de uma ligação viária importante, que viabiliza o corredor planejado na Av. Raimundo Pereira de Magalhães, entre o Terminal Lapa e o Terminal Pirituba, passando por uma série de intervenções viárias propostas, desde o binário na região da Lapa, com passagem sob a via da CPTM, até a nova ponte sobre a Marginal Tietê.

DP DU DT DG DA DE

Viadutos na Av. Santos Dumont sobre a Av. do Estado

Avaliação da proposta de reativação desse antigo projeto da EMURB (atual SPUrbanismo) de 2010, de construção de viadutos por solicitação de SPObras, e elaboração de relatório com informações técnicas para atualização dessa diretriz viária, que não constava no PDE 2014. Estudo com ênfase nos aspectos relativos ao serviço de transporte coletivo por ônibus nesse eixo que tem previsão de implantação do Corredor Norte-Sul.

Estudos para Modelos e Cenários de Simulação

A construção de cenários de simulação em projetos de transporte objetiva dotar a SPTrans de informações para o planejamento operacional e de novas infraestruturas, além de responder questões relativas às demandas de transporte, presentes e futuras. É um trabalho com diversas atividades contínuas, fundamental para o planejamento do Sistema de Transporte por justificar os investimentos necessários em linhas de ônibus, faixas exclusivas e demais infraestruturas de transporte:

- **Atualização da Rede de Simulação de Transporte Público** - Codificação da base viária, *links* de acesso e de linhas de ônibus, metrô e trem. Atividade elaborada dentro de um processo permanente de desenvolvimento dos modelos de demanda, com base nas informações das pesquisas de Origem e Destino de viagens na RMSP, entre outras bases geográficas e bancos de dados.
- **Calibração dos Modelos de Demanda da Rede de Simulação** - Atividade de atualização de algoritmos e revisão de parâmetros da rede de transporte para simulações de cenários utilizados em projetos.
- **Desenvolvimento de Modelos de Demanda e Oferta de Transporte para a RMSP** - Atividade de desenvolvimento e aperfeiçoamento desses modelos, em colaboração com as demais entidades da Região Metropolitana que utilizam essa ferramenta de planejamento de transporte: Metrô, CPTM, EMTU e CET.
- **Elaboração da nova Rede de Simulação de Transporte Público** - Revisão de rede viária e de transportes coletivos. Revisão de atributos para utilizar no software EMME. Correção de *links* viários incompatíveis, verificações e correções nos desenhos de linhas de ônibus e complementação de Terminais na rede de simulação.

Com referência aos Corredores e Terminais em desenvolvimento, foram elaboradas atividades de simulação referentes aos seguintes projetos:

- **Corredor BRT Radial Leste** - Cálculo estimativo de indicadores operacionais de passageiro por quilômetro e veículo por quilômetro.
- **Corredor BRT Aricanduva** - Preparação de material, com estimativas de volumes de embarques e desembarques de passageiros nas paradas do BRT, para subsidiar projeto em andamento pela SPObras. Acompanhamento e fornecimento de informações para as simulações microscópicas elaboradas pela equipe do Banco Mundial, com suporte da CET, para definições sobre geometria viária, obras de arte, semáforos e segurança viária.
- **Corredores Miguel Yunes e Sabará** - Preparação de cenários para inserir propostas operacionais a serem simuladas. Codificação das linhas de ônibus alteradas no operacional referente ao cenário com os corredores Miguel Yunes e Sabará, que também inclui as mudanças do Terminal Jardim Miriam.

Manutenção de Base de Dados para Apoio à Modelagem e Simulação do Transporte Público**Reconstrução dos Modelos de Demanda e Oferta em 4 Etapas**

No período foram desenvolvidas análises de dados da Pesquisa Origem e Destino 2017 do Metrô, dados do Bilhete Único, entre outras fontes de informação como subsídio às atividades de modelagem, bem como definição sobre critérios e metodologia a ser utilizada. Preparação de um banco de dados com informações classificadas por motivos de viagem, modos analisados, períodos considerados para tabulação, faixas de renda e faixas etárias para aplicar ao modelo de quatro etapas: geração, distribuição, divisão modal e alocação. Agrupamento das informações para associar às variáveis socioeconômicas. Levantamento de dados necessários ao estudo, análise e desenvolvimento das três primeiras etapas já concluídas. Em continuidade, teve início a etapa 4, referente à alocação de viagens e calibração final do modelo.

Participação em Programas, Grupos de Trabalho, Conselhos e Comissões

GRI 102-2, 102-6, 102-11, 102-13, 102-21, 102-40, 102-43, 102-44

Revisão do Plano Diretor de São Paulo – PDE2014

A PMSP iniciou em 2021 a revisão do Plano Diretor Estratégico. Sob coordenação da SMUL foram constituídos grupos técnicos intersecretariais do Poder Executivo para as diversas discussões temáticas. A SETRAM participa das discussões do Grupo de Mobilidade Urbana com apoio de representantes da SPTrans e da CET. Em 2022, foi consolidada e enviada à SMUL uma revisão dos horizontes dos corredores e Terminais da SPTrans que estavam previstos no PDE 2014.

Plano Integrado de Transporte Urbano - PITU 2040

A SPTrans e a CET participam da elaboração da revisão do PITU, plano de transporte metropolitano elaborado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, órgão ligado ao GESP. O PITU 2040 tem como objetivo desenvolver e nortear a política de mobilidade do GESP para a RMSP, sobretudo as ações da EMTU, do Metrô e da CPTM para os próximos 20 anos. Esse plano substituirá as versões anteriores elaboradas para os horizontes 2020 e 2025.

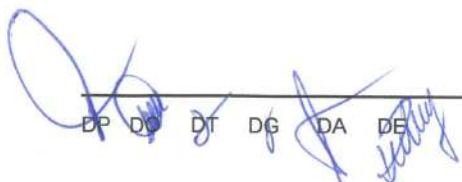
Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT

A SPTrans acompanha as audiências e tramitações do CMTT (conselho coordenado pela SMT) cumprindo seu papel no fomento à participação da sociedade civil, por meio de um fórum público de discussão. Promove, também, devolutivas e esclarecimentos públicos, além de melhor captar as demandas sociais relativas ao transporte coletivo. A Empresa participou ativamente de todas as reuniões ordinárias e extraordinárias promovidas pelo CMTT durante 2022.

Câmaras Temáticas do CMTT

A SPTrans mantém representação regular nas Câmaras Temáticas de Serviços de Transporte do CMTT, tais como: Câmara de Bicicleta e de Mobilidade a Pé.

A representação nas câmaras ligadas ao CMTT tem a finalidade de prestar esclarecimentos sobre questões relativas ao transporte público coletivo que afetam os projetos cicloviários e de mobilidade a pé, assim como debater e recolher contribuições ou questionamentos dos demais membros sobre os temas relacionados à mobilidade urbana.



Comitê Diretor de Transporte Integrado - CDTI

Comitê intergovernamental entre o GESP e a PMSP, para tratar de projetos de interesse comum ou colocalizados no setor de transporte público. A SPTrans tem representação mensal nas câmaras temáticas de planejamento de transporte, meio ambiente e tecnologia, bilhetagem e arrecadação, trânsito e operação.

Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CTLU

A SPTrans e a CET participam da Câmara Técnica de Legislação Urbanística representando formalmente SMT e SETRAM. Essa Câmara Técnica foi constituída pela PMSP na Lei nº 13.430/2002 com representantes do Poder Executivo e da sociedade civil, com o objetivo de analisar os casos encaminhados pelos setores público ou privado, em que a aplicação da Lei de Parcelamento Uso e Ocupação do Solo – LPUOS (Lei nº 16.704/2016) omitiu uma designação específica ou permite margem de dúvida em seus limites ou aplicação.

A SPTrans participou das reuniões ordinárias e extraordinárias promovidas pela CTLU durante o ano de 2022. A CTLU é responsável, também, por emitir pareceres técnicos sobre propostas de alteração das legislações de interesse urbanístico e ambiental assim como propostas de alteração do PDE 2014. Da mesma forma, a Câmara apoia tecnicamente as deliberações do Conselho Municipal de Política Urbana – CMPU.

Comissão de Aprovação de Projetos de Parcelamento do Solo – CAPPs

A SPTrans auxilia a representação da SMT/SETRAM na CAPPs frente aos demais órgãos da Gestão Municipal, analisando os projetos de parcelamento do solo sob a liderança da SMUL. Naquilo que concerne à mobilidade urbana, a SPTrans atua instruindo a obtenção de certidão de diretrizes para novos empreendimentos, considerando as necessidades para o transporte público coletivo.

Em trabalho conjunto das áreas de Planejamento Estrutural e Planejamento Operacional da SPTrans, são desenvolvidas análises para avaliar a estimativa de demanda e a necessidade de incremento na oferta do transporte de linhas municipais e de infraestrutura necessária para o atendimento da demanda dos empreendimentos. Para tanto, é realizado um levantamento dos serviços de transporte coletivo existentes e planejados, incluindo o transporte metropolitano.

Grupo Técnico Intersecretarial do Sistema de Informação Geográfica do Município - GTI/SIG

A finalidade do trabalho de cooperação entre a SPTrans e os demais órgãos da PMSP no GTI/SIG é o aprimoramento do Sistema GeoSampa, importante ferramenta de planejamento, gestão e informação ao público.

O GeoSampa é uma plataforma de mapeamento e geoprocessamento de uso público. A participação da SPTrans é oportuna por poder contribuir no aprimoramento dessa ferramenta que gera benefícios para a sociedade.

A SPTrans participa desde 2013 do grupo de estudo da antiga Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU (atual SMUL) que trabalhou na unificação das bases de dados do Mapa Digital da Cidade – MDC com o novo GeoSampa e com as demais bases disponíveis nas Secretarias da PMSP. Como parte desse trabalho é realizada anualmente uma revisão da base de corredores e Terminais de Ônibus existentes no perímetro do Município, para ser disponibilizada no GeoSampa.

DP DG DT DA DE

Operações Urbanas Consorciadas - OUC

A SPTrans prestou suporte técnico à SMT e a SETRAM nas consultas realizadas pela SMUL e pela PMSP no que concerne às questões de transporte público e mobilidade urbana no escopo dos projetos urbanos relacionados com as Operações Urbanas Consorciadas vigentes. As operações atualmente em vigor são:

- OUC Centro;
- OUC Água Branca;
- OUC Faria Lima;
- OUC Água Espraiada;
- OUC Bairros do Tamanduateí.

Operações Urbanas são instrumentos de intervenção pública com força de Lei que se sobrepõem à atual Lei de Uso, Parcelamento e Ocupação do Solo - LPUOS (Lei Municipal nº 16.402/2016). As OUC podem, inclusive, aprovar um novo plano viário que, por sua natureza, podem ter impacto na operação do transporte coletivo.

PLANEJAMENTO OPERACIONAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE

GRI 102-2; 102-6

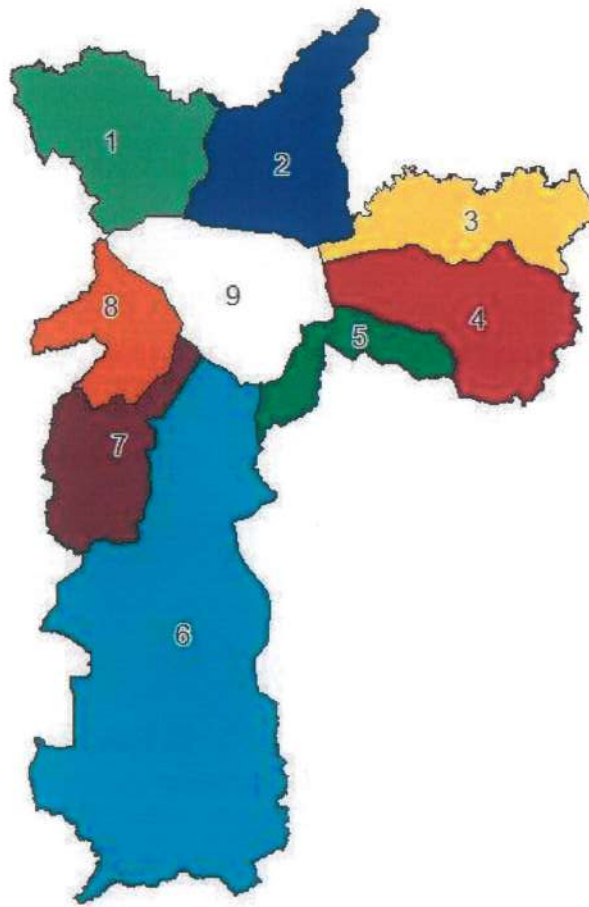


Aproximadamente 11,3 milhões de habitantes fazem com que a Cidade de São Paulo seja a mais populosa do Hemisfério Sul. O Sistema de Transporte transporta em média 9 milhões de passageiros por dia útil, para isso, conta com 1.344 linhas e uma frota de 13.292 (base dez/2022).

O Sistema de Transporte é dividido em oito Áreas de Operação, circundando uma nona, a Área Central. Essa divisão demográfica foi elaborada para garantir a delegação dos serviços de transporte e por meio dela foram elaborados os parâmetros para a operação de cada serviço em 32 contratos de concessão.

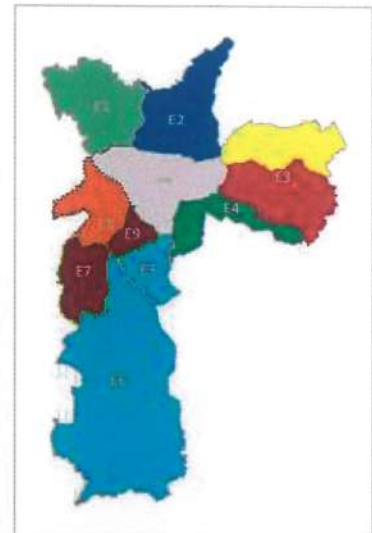
A seguir, segue o mapa da Cidade de São Paulo, dividido por Área de Operação e contratos de concessão:

DP DG DT DG DA DE



Contrato Estrutural

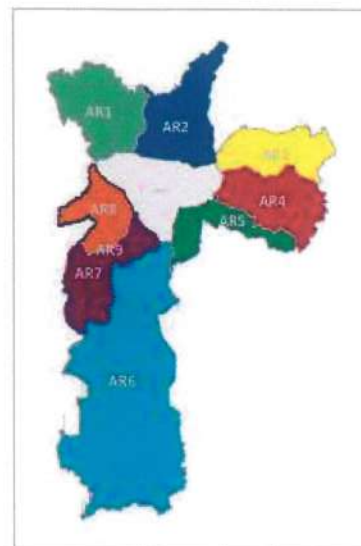
LOTE	CONSÓRCIO / EMPRESA
E1	Bandeirante
	Santa Brígida
	Gato Preto
E2	Sambaíba
E3	Metrópole
E4	Via Sudeste
E5	Mobibrasil
E6	Grajaú
E7	Metrópole
E8	Transvida
	Campo Belo
	Ambiental
	Transpass
	RVTRANS
E9	Gatusa



DP DO DT DG DA DE

Contrato de Local de Articulação Regional

LOTE	CONSÓRCIO / EMPRESA
AR0	Transvida
	Campo Belo
	Ambiental
	Transpass RVTRANS
AR1	Bandeirante
	Santa Brígida Gato Preto
AR2	Sambaíba
AR3	Metrópole
AR4	Express
AR5	Via Sudeste
AR6	Mobibrasil
AR7	KB PX
	KBPX
	Kuba
AR8	Gato Preto
AR9	Transvida
	Campo Belo
	Ambiental
	Transpass RVTRANS



Contrato de Local de Distribuição

LOTE	CONSÓRCIO / EMPRESA
D1	Transnoroeste
	Norte Buss Spencer
D2	Transnoroeste
	Norte Buss Spencer
D3	Transunião
D4	UPBUS
D5	Pêssego
D6	Allibus
D7	Transunião
D8	Movebuss
D9	A2
D10	Transwolff
D11	Transwolff
D12	Transcap
D13	Alfa Rodobus



É uma das funções prioritárias da SPTrans manter adequada a relação entre oferta e demanda do Sistema Transporte, considerando cada região da Cidade e seu desenvolvimento, de acordo com suas características estruturais, implantando novos serviços e realizando melhorias nos existentes, conforme as necessidades das pessoas que utilizam os serviços e as diretrizes da SMT.

Os quadros a seguir sintetizam a operação das linhas do Sistema de Transporte de cada Área de Operação e Contrato de Concessão.

			LINHAS			
GRUPO	LOTE	CONSORCIO / EMPRESA	BASE	ATENDIMENTO	NOTURNA	TOTAL
ESTRUTURAL	E1	Bandeirante	38	12	6	56
	E2	Sambaiba	32	7	2	41
	E3	Metrópolis	36	18	8	62
	E4	Via Sudeste	25	9	7	41
	E5	Mobibrasil	20	8	2	30
	E6	Grajaú	18	21	4	43
	E7	Metrópolis	22	10	4	36
	E8	Transvida	36	17	1	54
	E9	Gatusa	13	1	1	15
	GRUPO		239	103	35	377
LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL	AR0	Transvida	12	4	2	18
	AR1	Bandeirante	26	6	7	39
	AR2	Sambaiba	58	4	17	79
	AR3	Metrópolis	50	6	11	67
	AR4	Express	33	5	11	49
	AR5	Via Sudeste	38	3	8	49
	AR6	Mobibrasil	13	7	2	22
	AR7	KBPX	14	1	2	17
	AR8	Gato Preto	26	4	6	36
	AR9	Transvida	48	10	14	72
GRUPO		317	50	80	447	
LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO	D1	Transnoroeste	47	14	6	67
	D2	Transnoroeste	31	6	4	41
	D3	Transunião	34	6	1	41
	D4	UPBUS	12	0	1	13
	D5	Pêssego	36	6	2	44
	D6	Allibus	40	8	3	51
	D7	Transunião	8	2	0	10
	D8	Movebuss	30	8	3	41
	D9	A2	23	9	2	34
	D10	Transwolff	52	25	4	81
	D11	Transwolff	39	17	7	63
	D12	Transcap	21	5	1	27
	D13	Alfa Rodobus	9	0	1	10
	GRUPO		382	106	35	523
SISTEMA		936	258	150	1.344	

Fonte: Área de Avaliação de Transporte

Em 2022, foram elaborados planos operacionais de linhas, reprogramações horárias e ajustes na frota, além de alteração de itinerários para atender eventos, obras, interdições, entre outras demandas necessárias para os usuários. O Quadro a seguir sintetiza o volume de atividades de Planejamento Operacional realizadas, as quais são precedidas de vistorias, reuniões técnicas com órgãos e empresas envolvidas, estudos e projetos de readequação.

Atividades - 2022	Áreas																								TOTAL		
	1			2			3			4			5			6			7			8					
	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D
Criação de Linhas	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	6	1	0	4	1	4	1	4	5	14
Alteração de Itinerários	5	8	15	6	29	7	28	13	20	14	30	7	17	28	17	2	35	38	8	19	3	32	21	104	123	175	
Alteração de Denominação	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	
Reativação operação de Linha	0	0	1	6	12	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	10	13	3	
Cancelamento de Linhas	0	1	1	9	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	11	3	3	
Alteração de TP / TS	15	12	32	1	1	0	9	3	3	8	12	3	2	3	3	1	3	0	5	5	0	0	2	31	32	60	
Reprogramação Horária	258	114	277	102	158	237	623	637	567	443	583	209	233	350	430	106	721	378	313	501	167	461	322	2.167	2.465	3.568	
Seccionamento de Linhas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	2	2	
Alteração de Frota	117	45	91	111	162	188	246	270	306	313	282	159	179	310	337	98	714	340	234	411	123	348	309	1.433	1.649	2.611	
Transferência de Linhas	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4		
DOP's	39	28	37	31	31	32	21	23	33	56	72	22	23	38	59	18	48	63	25	29	23	70	41	258	274	330	
OSO's	5	7	8	11	4	5	6	4	4	7	6	4	4	5	18	5	10	7	5	5	2	20	8	53	56	51	
Anexos da OSO	345	172	389	142	206	250	327	358	297	475	640	209	236	381	440	111	759	347	290	468	171	421	298	1.981	2.269	3.482	

Observações:

D = Grupo Local de Distribuição
AR = Grupo Local de Articulação Regional
E = Grupo Estrutural
TP = Terminal Principal
TS = Terminal Secundário
DOP = Dados Operacionais Previstos
OSO = Ordem de Serviço Operacional

Pontos de Parada do Sistema de Transporte

GRI 413



O ponto de parada é um elemento essencial da infraestrutura do Sistema de Transporte para embarque e desembarque de passageiros e está diretamente relacionado à facilidade de utilização dos serviços, que inclui requisitos relacionados ao calçamento e iluminação adequados, sinalização do espaço exclusivo para os ônibus, abrigo contra intempéries e disponibilidade de informações sobre como utilizar os serviços.

A implantação, manutenção e readequação dos pontos de paradas, sejam totens ou abrigos, faz parte de um processo sistemático que garante o atendimento às características de qualidade requeridas. Existem instalados 20,6 mil pontos de parada na Cidade.

Além do atendimento às necessidades do planejamento operacional das linhas, recebemos, analisamos e tratamos demandas de pessoas físicas ou jurídicas e de órgãos públicos, considerando as condições do passeio público, distanciamento entre paradas, dentre outros itens estipulados em norma e procedimentos internos.

Esse processo envolve a realização de vistorias, elaboração de croquis e de relatórios técnicos indicando ou não a viabilidade do atendimento à demanda, conforme critérios estabelecidos. Quando viáveis, as demandas são encaminhadas à SPObras, empresa responsável pelas implantações e alterações.

As necessidades identificadas para implantação de sinalização horizontal junto aos pontos de parada, onde ocorrem estacionamentos irregulares, são encaminhadas à CET para garantir que os coletivos possam atender aos embarques e desembarques de passageiros parando próximo às calçadas, objetivando a melhoria do acesso, promovendo conforto e segurança para os usuários, em especial àqueles com mobilidade reduzida.

Resultados das Vistorias aos Pontos de Parada:

Por Tipo / Área	2022								TOTAL
	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	
Implantação	53	22	62	96	44	63	24	14	378
Remanejamento	31	33	39	62	29	40	27	34	295
Reinstalação	1	4	7	13	2	10	2	5	44
Restabelecimento	6	10	4	9	5	10	4	5	53
Substituição	4	1	1	3	3	14	0	4	30
Supressão	3	4	1	7	4	8	4	4	35
Total de Vistorias	98	74	114	190	87	145	61	66	835

Fonte: Área de Pontos e Abrigos

DP DO DT DG DA DE

Informações ao Usuário

Nossa Empresa vem aprimorando os mecanismos de comunicação com os usuários.

As informações referentes às linhas de ônibus, com respectivos intervalos por período do dia e indicação de integração com modal trilho, são disponibilizadas por meio de adesivos afixados nos pontos de parada. Também são prestadas informações por meio de mapas do entorno de cada ponto, com a indicação dos principais serviços públicos em um raio de aproximadamente 300 metros. Foram, também, incluídas as cores correspondentes a cada região da Cidade onde o ponto está implantado, para melhor localização dos usuários.

Visando o aprimoramento do processo de comunicação com os usuários, foi adotada a utilização de QR Code junto aos pontos de parada.

QR Code Ponto de Parada

Permite ao usuário rápido acesso à posição dos veículos da linha desejada por meio do sistema “Olho Vivo” e obtenção de outras informações, como: quadro de horário, itinerários, pontos de parada no trajeto e alterações operacionais, desvios no itinerário devido às obras e eventos.

QR Code Linha

Instalado junto ao ponto de controle da linha (TP-Terminal Principal ou TS-Terminal Secundário), permite ao usuário mantê-lo no smartphone para acessar informações atualizadas referentes à sua linha usual, sempre que desejar.

PLANEJAMENTO ENGENHARIA VEICULAR

GRI 102-2

Padrões Técnicos Veiculares

Tanto as especificações técnicas veiculares como as relativas à identidade visual dos veículos do Sistema de Transporte passam por revisões periódicas induzidas pela evolução tecnológica, por reclamações e sugestões de usuários e pelo atendimento à legislação.

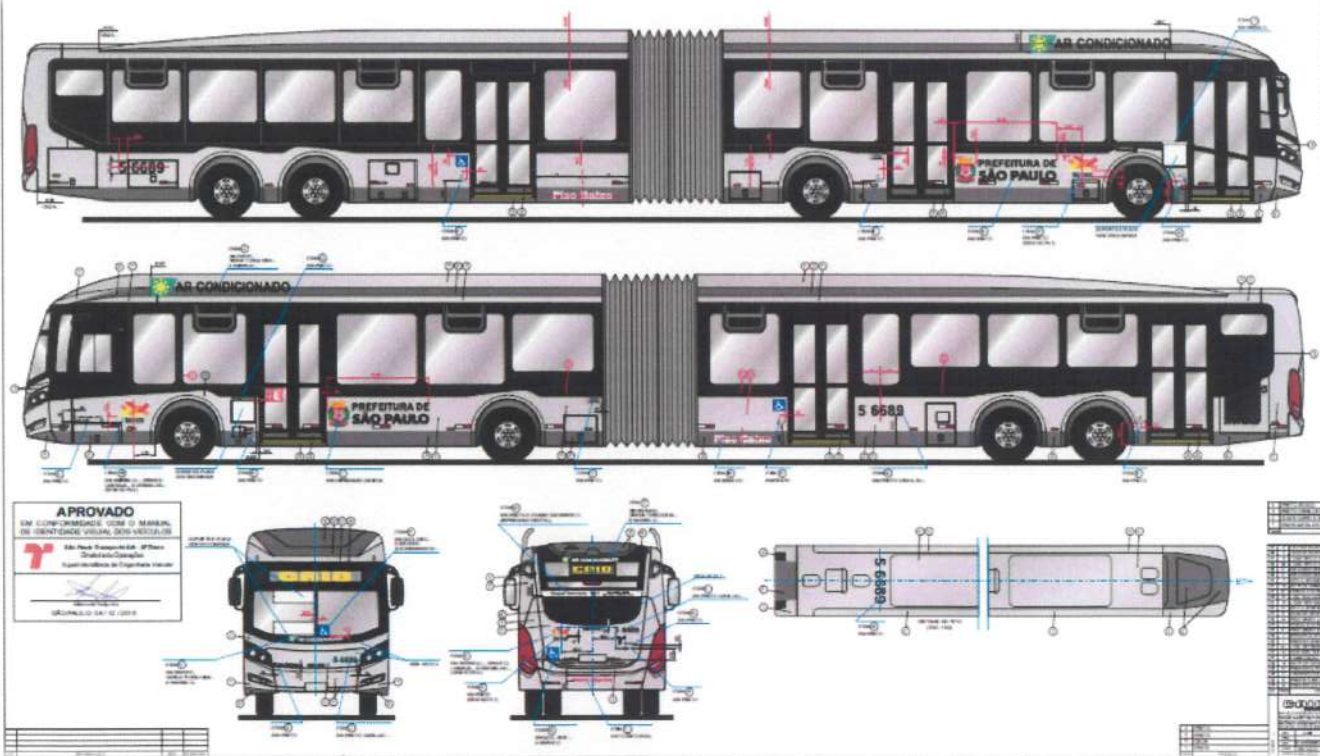
Em 2022, foram analisados 48 desenhos entre anteprojetos e projetos de veículos que levaram a produção e posterior análise de conformidade em 16 “veículos cabeça de série”, contemplando os diversos tipos e modelos tanto de chassi como de carroceria. Sendo ainda, iniciada revisão dos Manuais dos Padrões Técnicos de Veículos.

A seguir recorte da Planilha de Gestão de Projetos – Ônibus.

DP DT DG DA DE

77/239

GESTÃO DOS PROJETOS - ÔNIBUS									
Início dos trabalhos									
Nº	TIPO	DATA INICIAL	PROJETOS / TAREFAS	ENCARREGADOR	RESPONSÁVEL	OBSERVAÇÕES	ATUALIZAÇÃO	% STATUS	Planta
59	Padron	20/09/22	MILLENNIUM V - O 580 U EURO V	CAIO	RENATO	A CAIO solicitou a Aprovação da planta. Ela é similar a planta 015.12203 aprovada para a carroceria Millennium IV - APROVADA E NO INFOTRANS	qui 05/10/22	100%	01513017
62	Básico	27/09/22	GRAN VIA - VW 17.236 - EURO 6	MASCARELLO	RENATO	Planta para autorizar fazer o Cabeça de Série	INÚM	3%	SPTRANS-0154
67	Articulado	11/10/22	MILLENNIUM V - MIB 0500UA - EURO VI	CAIO		ANALISE DA PLANTA PARA AUTORIZAR O PRODUÇÃO CABEÇA DE SÉRIE	ter 11/10/22	26%	01513074
68	Midi	19/10/22	GRAN VIA MIDI - VW 15.190 OD EURO V	MASCARELLO	RENATO	APROVAÇÃO DA ATUALIZAÇÃO DA PLANTA APROVADA NO INFOTRANS	qui 10/11/22	100%	SPTRANS-149.3
69	PADRON	04/10/22	MILLENNIUM IV - VOLVO 6250R EURO V	CAIO	Renato	APROVAÇÃO DA PLANTA POR SIMILARIDADE COM A 01512903 INCLUIDA NO INFOTRANS	sex 11/11/22	100%	01513036
70	Midi	09/11/22	HIGER - ELÉTRICO PISO BAIXO - 02 PORTAS	HIGER	Silvio	A Higer solicitou pré análise do croqui para referência para enquadramento do tipo de veículo.	qui 09/11/22	50%	50UBA-00050-012
71	ARTICULADO	23/11/22	MILLENNIUM V - MIB 0500UA EURO V	CAIO	Renato	APROVAÇÃO DA PLANTA POR SIMILARIDADE COM A 01512226 INCLUIDA NO INFOTRANS	ter 29/11/22	65%	01513069
72	Padron	05/12/22	MILLENNIUM - VOLVO BZL ELÉTRICO	CAIO	Renato	PLANTA PARA AUTORIZAR O CABEÇA DE SÉRIE enviada em 22/12/2022	qui 22/12/22	75%	01513089
73	Padron	08/12/22	ATTIV INTEGRAL ELÉTRICO PADRON 83 PORTAS	MARCOPOLO	Renato	PLANTA PARA AUTORIZAR O CABEÇA DE SÉRIE	INÚM	0%	11861193
74	Padron	08/12/22	ATTIV INTEGRAL ELÉTRICO PADRON 84 PORTAS	MARCOPOLO	Renato	PLANTA PARA AUTORIZAR O CABEÇA DE SÉRIE	ter 20/12/22	9%	12667847
75	Midi	25/12/22	ELECTROP - ELÉTRICO PISO BAIXO - 02 PORTAS	LEFENDA	Renato	PLANTA PARA AUTORIZAR O CABEÇA DE SÉRIE	ter 20/12/22	5%	LTD0900001



Identidade Visual de Veículos

Cabe à SPTrans o gerenciamento, controle e a fiscalização da identidade visual dos veículos do Sistema de Transporte, conforme diretrizes estabelecidas no “Manual de Identidade Visual dos Veículos”.

O Manual apresenta as características básicas a serem seguidas para a diagramação e implementação da comunicação visual interna e externa dos veículos vinculados ao Sistema de Transporte.

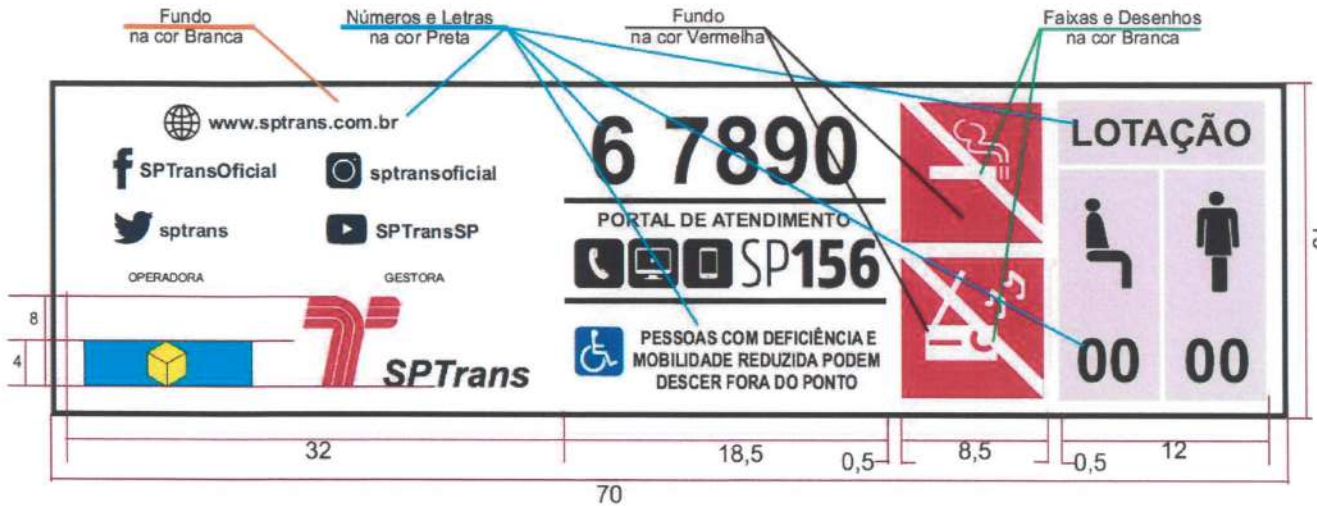
Assim como, há a revisão do Manual de Padrões Técnicos Veiculares quando da implantação de novas tecnologias faz-se necessária, também, a revisão e inclusão de novas informações no Manual de Identidade Visual, para mantê-lo atualizado. Em 2022, destacamos:

- Devido a Pandemia fez se necessária a implantação de informações adicionais aos usuários;

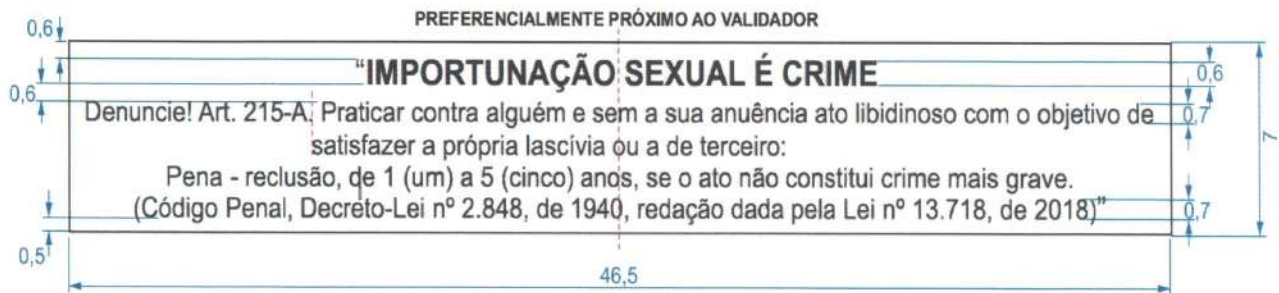


- Os canais de mídias sociais tiveram papel relevante na comunicação com os usuários;

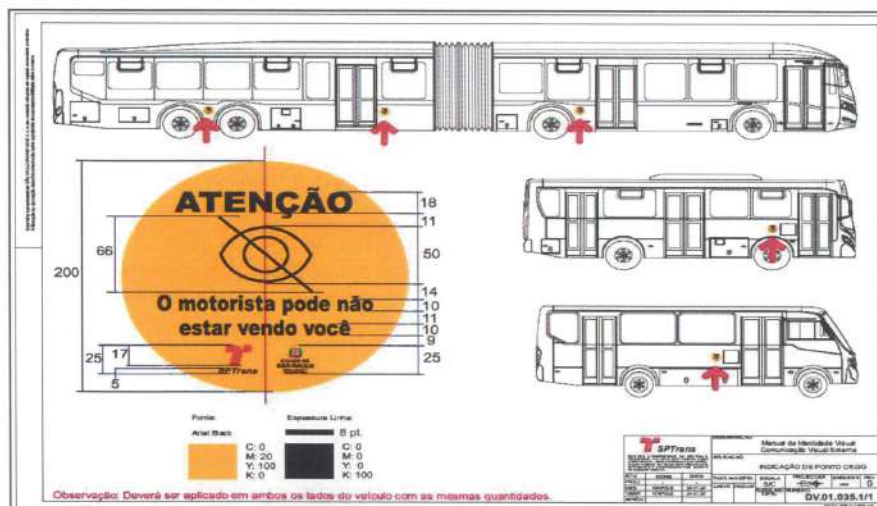
DP DC DT DG DA DE



- A campanha contra a importunação sexual nos ônibus foi reforçada;



- A implantação do adesivo "Ponto Cego" em toda a frota de ônibus do Município de São Paulo para minimizar possíveis acidentes com os pedestres.



Em 2022, foram analisados quinze desenhos e/ou anteprojetos de pintura para aplicação em ônibus novos que foram incluídos no Sistema de Transporte e analisados em média 80 modelos de veículos com a nova identidade visual. Foi atualizado o Manual de identidade visual dos Táxis.

DP DG DT DG DA DE

INFRAESTRUTURA DO SISTEMA DE TRANSPORTE

GRI 203-1

Somos responsáveis por implantar, readequar e manter a infraestrutura do Sistema de Transporte, realizando projetos, reformas, adequações e manutenção da infraestrutura já implantada. Em 2022, realizamos as seguintes atividades:

- Liberação para pagamento de 90 processos de medição, totalizando R\$ 116.768.320,18, referentes aos contratos vigentes, conforme quadro a seguir.

MEDIÇÕES LIBERADAS 2022 (R\$)	
JANEIRO	5.389.544,84
FEVEREIRO	9.300.785,02
MARÇO	7.907.182,84
ABRIL	11.461.607,95
MAIO	11.072.571,30
JUNHO	9.052.738,55
JULHO	9.219.320,51
AGOSTO	8.916.262,96
SETEMBRO	11.356.315,86
OUTUBRO	9.366.105,85
NOVEMBRO	8.500.765,70
DEZEMBRO	15.225.118,80
TOTAL	116.768.320,18

Fonte: Superintendência de Infraestrutura

- Elaboração de Planos de Trabalho - Processos de Solicitação de Recursos (Convênio SMT x SPTrans)

PLANO DE TRABALHO	Ampliação, reforma e requalificação de corredores de ônibus – Adequação de viários / Rede Trólebus.
	Ampliação, reforma e requalificação de corredores de ônibus – Implantação de Paradas / Pavimento do Expresso Tiradentes / Viário de Parelheiros.
	Ampliação, reforma e requalificação de corredores de ônibus – Corredor Leste – Itaquera.
	Ampliação, reforma e requalificação de corredores de ônibus – Viário Celso Garcia.
	Ampliação, reforma e requalificação de terminais – Acessibilidade.
	Implantação de novos corredores de ônibus.
	Construção de novos Terminais.
	Implantação de transporte público Hidroviário - Aquático.
	Implantação do Corredor BRT – Aricanduva.

DP DO DT DG DA DE

PROJETOS E IMPLANTAÇÃO**Acessibilidade nos Terminais Existentes**

De maneira a adequar os equipamentos públicos às normas de acessibilidade, considerando o Decreto nº 5.296/2004, que regulamenta a Lei nº 10.048/2000, no seu Capítulo V – DA ACESSIBILIDADE AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES COLETIVOS, que obriga as instâncias públicas responsáveis pela concessão e permissão dos serviços de transporte coletivo promover a acessibilidade universal aos seus equipamentos, considerando-se integrantes os veículos, Terminais de Ônibus, estações, pontos de parada, vias principais, acessos e operação.

Durante 2022, concluímos os Projetos Executivos de Acessibilidade, no contexto dos quatro contratos, descritos a seguir.

CONTRATO	OBJETO	CONTRATADO
2017/0314-01-00	Contratação de Empresa para elaboração de projeto Executivo para acessibilidade nos Terminais Capelinha, Grajaú, Guarapiranga, Jardim Ângela, Varginha, Parelheiros, Santo Amaro e na Parada 14 BIS. (Agrupamento I)	Systra Engenharia e Consultoria Ltda.
2017/0311-01-00	Contratação de Empresa para elaboração de projeto Executivo para acessibilidade nos Casa Verde, Campo Limpo, Pinheiros, Vila Nova Cachoeirinha, Lapa e João Dias. (Agrupamento II)	Systra Engenharia e Consultoria Ltda.
2017/0309-01-00	Contratação de Empresa para elaboração de projeto Executivo para acessibilidade nos Terminais Parque D. Pedro II, Aricanduva, Bandeira, Amaral Gurgel, Princesa Isabel e nas Estações Pedro II, Alberto Lion, N.S. Aparecida, Rua do Grito, Clube Atlético Ypiranga e Ana Nery. (Agrupamento III)	Systra Engenharia e Consultoria Ltda.
2017/0310-01-00	Contratação de Empresa para elaboração de projeto Executivo para acessibilidade nos Terminais A. E. Carvalho, Mercado, São Miguel, Penha, Sapopemba Teotônio, Sacomã, Cidade Tiradentes e Carrão. (Agrupamento IV)	Systra Engenharia e Consultoria Ltda.

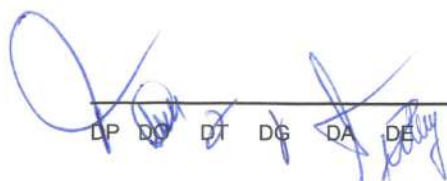
Terminal Estação Varginha

A CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, está implantando o prolongamento da Linha 9 - Esmeralda do Trem Metropolitano, da atual estação Grajaú até à região de Varginha. Tal prolongamento da Linha 9 situa-se na região sul do Município de São Paulo, sendo que a estação final desse tramo, denominada Estação Varginha, localiza-se a cerca de 800 metros do Terminal Varginha da SPTrans, que faz parte do Corredor de Ônibus Parelheiros-Rio Bonito-Santo Amaro, o qual liga Parelheiros à região de Santo Amaro.

O projeto inclui, além da reconstrução do trecho da linha férrea para o mesmo padrão técnico do restante da Linha 9, a implantação de duas novas estações de trem, uma no cruzamento da linha férrea com a Estrada dos Mendes, nas proximidades do Conjunto Habitacional Palmares, a ser denominada Estação dos Mendes. E outra junto ao cruzamento da linha férrea com a Av. Paulo Guilguer Reimberg, a ser denominada Estação Varginha, que passará a ser a estação inicial da linha.

Junto a essa nova Estação Varginha da CPTM, será implantado o Terminal Estação Varginha, que fará a alimentação da citada Linha 9 – Esmeralda.

Para tanto, foi elaborado Convênio entre a SPTrans e a CPTM para desenvolvimento dos Projetos Executivos e Execução das Obras. Das obrigações da SPTrans, restou encaminhar os Projetos Básicos desenvolvidos, analisar e aprovar os Projetos Executivos e acompanhar e fiscalizar, em conjunto com a CPTM, a execução das obras e serviços de engenharia do Terminal e sistema viário de acesso.



Para a análise dos projetos, contratamos apoio à supervisão de Projetos, conforme segue:

CONTRATO	OBJETO	CONTRATADO
2020/0521-01-00	Prestação de serviços técnicos de engenharia de apoio a supervisão realizada pela SPTrans, no acompanhamento da elaboração e análise dos projetos funcionais, básicos e executivos	Oficina – Engenheiros Consultores Associados Ltda.

Recuperação do Pavimento do Expresso Tiradentes

Contratação para o desenvolvimento de estudos, laudos e projeto executivo para recuperação das estruturas, contenções, fundações e pavimento do Corredor Expresso Tiradentes do Sistema de Transporte.

CONTRATO	OBJETO	CONTRATADO
2022/0351-01-00	Prestação de serviços especializados de engenharia para o desenvolvimento de estudos, laudos e projeto executivo para recuperação das estruturas, contenções, fundações e pavimento do Corredor Expresso Tiradentes	TPF Engenharia Ltda.

Demolição do Conjunto Habitacional Guarapiranga

Diante da análise dos vários estudos realizados para avaliar as condições do Conjunto Habitacional Guarapiranga, percebeu-se que duas causas principais provocaram o surgimento dos problemas estruturais encontrados no prédio, principalmente, no trecho entre as escadas de acesso aos blocos A e B.

Uma das principais causas que provocou a ocorrência de problemas na construção, como desequilíbrio de cargas e mudança de rigidezes, com reflexos para a instabilidade estrutural das fundações, foi a alteração da concepção do projeto original, que previa uma construção em concreto armado para toda a estrutura dos 2 blocos e, cuja modificação, conduziu a uma utilização diferente para vários pilares.

O efeito de danos nas fundações do prédio, que causaram fissuras e trincas variadas, culminou com um processo e respectivo auto de interdição do conjunto habitacional, por parte da Subprefeitura de M'Boi Mirim/Defesa Civil e com a retirada de todos os moradores em 2015 e a necessidade de demolição do conjunto.

Diante disso, contratamos a execução de serviços de demolição completa da edificação de forma mecanizada e/ou manual, conforme segue:

CONTRATO	OBJETO	CONTRATADO
2022/0481-01-00	Prestação de serviços para a realização de Demolição da construção e Remoção dos entulhos das Unidades Habitacionais do Conjunto Habitacional Guarapiranga	SP Enge Construtora Ltda.

Programa de Metas 2021-2024

O Programa de Metas 2021-2024 é composto pelas diretrizes estabelecidas pelo Plano de Governo, os critérios determinados pelo Plano Diretor Estratégico e pelos demais documentos de planejamento público de médio e longo prazos, a discussão provocada pela sociedade civil durante o período de consulta pública e o devido alinhamento orçamentário para que as metas nele expressas sejam financeiramente executáveis. A seguir as metas concernentes:

• **Eixo SP Ágil, Meta 44 – Implantar o Aquático: Transporte Público Hidroviário, na Represa Billings**

Contratação de empresa para prestação de serviços especializados de engenharia para desenvolvimento de estudos, laudos, projetos funcional e básico, estudos e licenciamento ambiental para o AQUÁTICO SP - Transporte Público Hidroviário, no município de São Paulo, conforme segue:

CONTRATO	OBJETO	CONTRATADO
2022/0502-01-00	Prestação de serviços especializados de engenharia para desenvolvimento de estudos, laudos, projetos funcional e básico, estudos e licenciamento ambiental para o AQUÁTICO SP - Transporte Público Hidroviário.	Consórcio Projetista EAB

• **Eixo SP Ágil, Meta 46 – Viabilizar 40 Quilômetros de novos Corredores de Ônibus**

Contratação de empresa para prestação de serviços especializados de engenharia para desenvolvimento de estudos, laudos, projetos funcional e básico, estudos e licenciamento ambiental, para os seguintes corredores:

Corredor Celso Garcia

Contratação de empresa para prestação de serviços especializados de engenharia para consolidação do projeto básico e desenvolvimento do projeto executivo da Requalificação da Av. Celso Garcia.

CONTRATO	OBJETO	CONTRATADO
2021/0551-01-00	Prestação de serviços especializados de engenharia para a consolidação do projeto básico e desenvolvimento do projeto executivo da Requalificação da Av. Celso Garcia	Probse Engenharia Ltda.

Corredor Miguel Yunes

Contratação de empresa para prestação de serviços especializados de engenharia para consolidação do projeto básico e desenvolvimento do projeto executivo do Corredor Miguel Yunes.

CONTRATO	OBJETO	CONTRATADO
2022/0384-01-00	Prestação de serviços especializados de engenharia para a consolidação do projeto básico e desenvolvimento do projeto executivo das obras do Corredor Miguel Yunes	Maubertec Tecnologia em Engenharia Ltda.

Corredor Sabará

Contratação de empresa para prestação de serviços especializados de engenharia para consolidação do projeto básico e desenvolvimento do projeto executivo do Corredor Sabará.

Foi publicado o Edital em 09/09/2022, com abertura das propostas em 21/11/2022. Foi homologada a contratação em 13/12/2022 com a Systra Engenharia e Consultoria Ltda.

Corredor Leste Itaquera II

Contratação de empresa para prestação de serviços especializados de engenharia para consolidação do projeto básico, desenvolvimento do projeto executivo e licenciamento ambiental, para as obras do Corredor de Ônibus Leste – Itaquera II, Trecho 1 - Av. Itaquera desde a Av. Rio das Pedras até a Av. Aricanduva e Trecho 2 - Av. Itaquera, desde a Rua Harry Dannenberg até a Rua Heitor; Rua Heitor até a Rua Américo

DP DS DT DG DA DE

Salvador Novelli; Rua Américo Salvador Novelli, Viaduto Ladeira do Xisto, Rua Geraldo Vieira de Castro, Estação de Transferência Jacu Pêssego, no município de São Paulo.

CONTRATO	OBJETO	CONTRATADO
2022/0185-01-00	Prestação de serviços especializados de engenharia para a consolidação do projeto básico e desenvolvimento do projeto executivo e Licenciamento Ambiental para as obras do Corredor Leste Itaquera II	Sener Setepla Tecnometal Engenharia e Sistemas S/A

• **Eixo SP Ágil, Meta 46 – Implantar Quatro Novos Terminais de Ônibus**

Contratação de empresa para prestação de serviços especializados de engenharia para desenvolvimento de estudos, laudos, projetos funcional e básico, estudos e licenciamento ambiental, para os seguintes Terminais:

Novo Terminal São Mateus

Contratação de empresa para prestação de serviços especializados de engenharia para consolidação do projeto básico, desenvolvimento do projeto executivo e licenciamento ambiental, para as obras do Terminal São Mateus.

CONTRATO	OBJETO	CONTRATADO
2022/0329-01-00	Prestação de serviços especializados de engenharia para a consolidação do projeto básico, desenvolvimento do projeto executivo e elaboração de estudos ambientais e territoriais, para as obras do Terminal São Mateus	Planserv Engenharia Ltda.

Terminal Jardim Miriam

Contratação de empresa para prestação de serviços especializados de engenharia para consolidação do projeto funcional, desenvolvimento do projeto básico e licenciamento ambiental, para as obras do Terminal Jardim Miriam.

Foi publicado o Edital em 01/09/2022, com abertura das propostas em 09/11/2022. Será homologada em 01/2023 a contratação do Consórcio GPO-Prime.

Centro de Operações – COP

Apoio à SMT/SETRAM na elaboração de Termo de Referência, Condição Geral de Contratação, elaboração de Planilha Estimativa de Quantidades e Preços, visando a contratação de Projetos Executivos, Execução das Obras e Aquisição de Equipamentos para o Centro de Operações da SPTrans – COP, com licitação sob a responsabilidade da SMT/SETRAM.

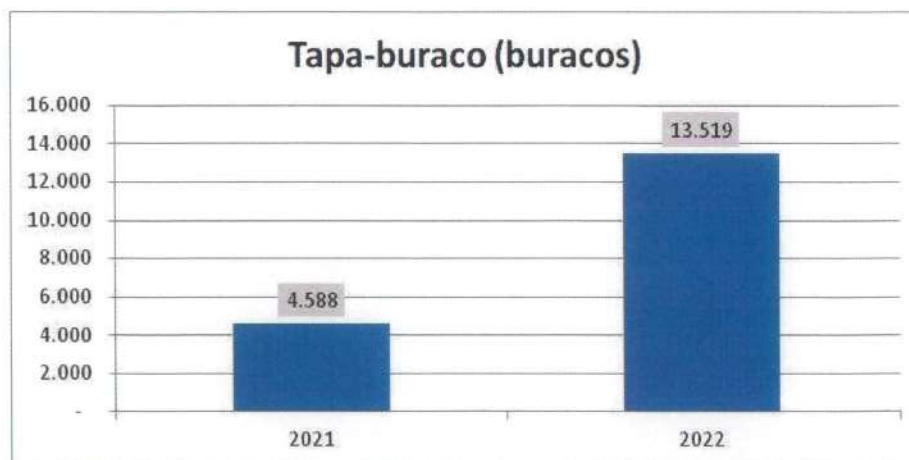
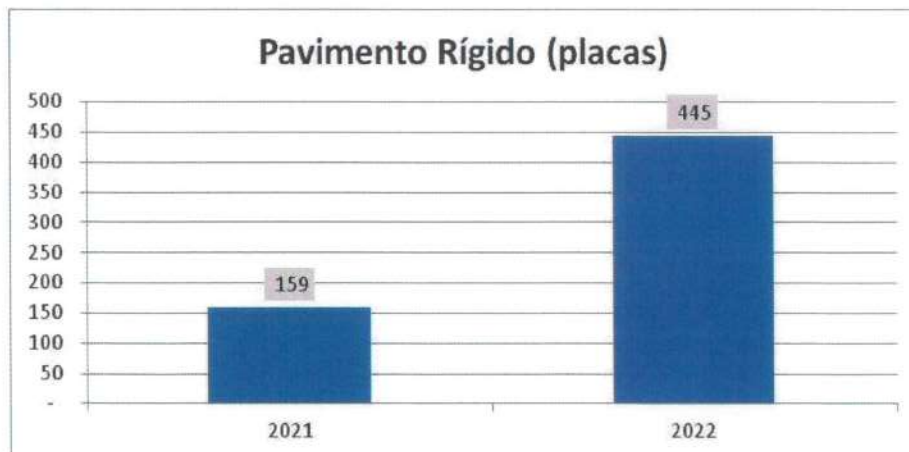
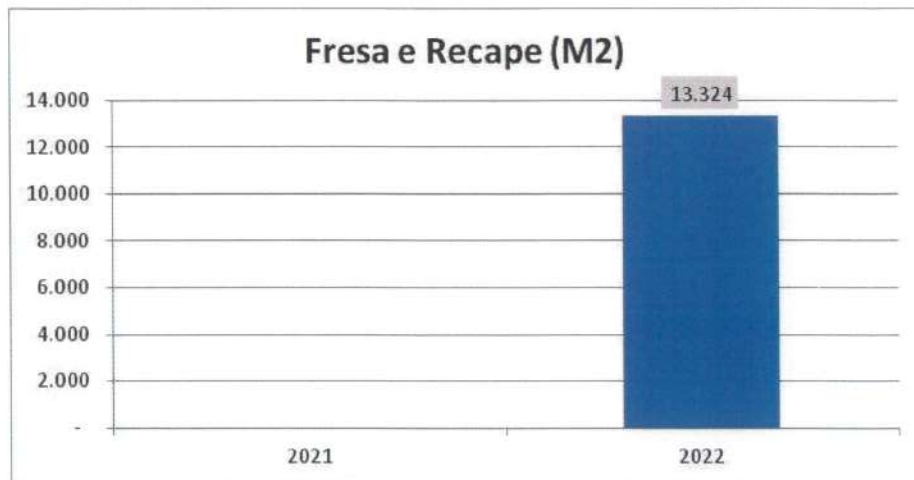
DP DC DT DG DA DE

SERVIÇOS E QUANTIDADES EXECUTADOS EM 2022

A map of the United Kingdom divided into four colored regions representing the constituent countries. The regions and their percentages are: England (blue, 81%), Scotland (green, 8%), Wales (orange, 5%), and Northern Ireland (red, 6%).

Country	Percentage
England	81%
Scotland	8%
Wales	5%
Northern Ireland	6%

Região Norte		
Serviços	Área (m2)	Abrangência
Recuperação de sarjetas, guias, BL	380,47	783,16 m
Reconfiguração Geométrica de viário	181,07	75,6 m
Operação tapa-buraco	12.441,00	754 buracos
Implantação de sinalização horizontal	-	4 placas
Região Oeste		
Serviços	Área (m2)	Abrangência
Recuperação de sarjetas, guias, BL	329,46	639,00 m
Operação tapa-buraco	38.841,50	2.354 buracos
Implantação de sinalização horizontal	-	6 placas
Região Centro		
Serviços	Área (m2)	Abrangência
Recuperação de pavimento rígido	88,94	5 placas
Operação tapa-buraco	21.417,00	1.298 buracos
Recuperação de sarjetas, guias, BL	391,91	659,5 m
Implantação de sinalização horizontal	-	6 placas
Região Leste		
Serviços	Área (m2)	Abrangência
Recuperação de sarjetas, guias, BL	1.873,94	3.261,4 m
Operação tapa-buraco	79.135,00	4.796 buracos
Implantação de sinalização horizontal	-	16 placas
Região Sul		
Serviços	Área (m2)	Abrangência
Recuperação de pavimento rígido	7.473,46	440 placas
Fresagem e Recapeamento	13.323,52	3.718,0 m
Pavimento flexível (reparo profundo)	1.781,59	538,9 m
Recuperação de sarjetas, guias, BL	1.944,63	3.585,8 m
Reconfiguração Geométrica de viário	973,69	181,4 m
Regularização de passeio	17,55	27,0 m
Levantamento de Condições do Pavimento	44.657,24	13.983,0 m
Operação tapa-buraco	71.232,50	4.317 buracos
Implantação de sinalização horizontal	-	20 placas



Fonte: Gerência de Infraestrutura

DP DW DT DG DA DE

RECURSOS DISTRIBUIDOS NOS MESES (R\$ - REAJUSTADO)					
PERÍODO	PRINCIPAIS SERVIÇOS				TODOS OS SERVIÇOS
	Operação tapa-buraco	Recuperação de pavimento rígido	Recuperação de sarjetas, guias, BL	Fresagem e Recapeamento	
jan/22	3.464.988,84	-	19.860,74	-	3.815.378,77
fev/22	7.277.602,74	-	51.443,60	-	7.726.618,95
mar/22	5.330.088,25	-	89.257,60	-	6.285.204,08
abr/22	8.476.830,18	314.591,33	16.814,19	-	9.835.917,58
mai/22	5.794.505,20	592.251,07	203.067,14	1.672.257,73	9.427.893,40
jun/22	5.126.291,73	760.322,93	434.773,94	-	7.260.631,51
jul/22	5.125.607,03	758.592,77	534.505,48	-	6.962.939,06
ago/22	5.137.847,83	920.692,02	535.609,25	-	7.249.965,88
set/22	4.468.225,58	1.240.301,70	283.582,52	-	6.470.298,11
out/22	3.930.202,21	721.822,56	236.789,91	-	5.539.906,49
nov/22	1.146.875,93	69.282,91	212.038,48	-	2.036.265,03
dez/22	7.781.757,75	965.897,44	64.037,31	-	9.329.841,90
TOTAL	63.060.823,27	6.343.754,73	2.681.780,16	1.672.257,73	81.940.860,76

Fonte: Gerência de Infraestrutura

GERENCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

GRI 102-2, 102-6, 102-15

Contratada pela SMT, a SPTrans cumpre papel importante no gerenciamento dos contratos de concessão, compreendendo, em linhas gerais, a avaliação da qualidade dos serviços prestados, negociação com as Concessionárias, gestão de cláusulas contratuais e aplicação de penalidades previstas.

Avaliação do Desempenho e da Qualidade dos Serviços de Transporte

GRI 102-2, 102-6, 102-15, 102-29, 102-31, 102-40, 102-43, 103-1, 103-2, 103-3



DP DG DT DG DA DE

Impactos da Pandemia: elementos para avaliação na mudança de comportamento do usuário

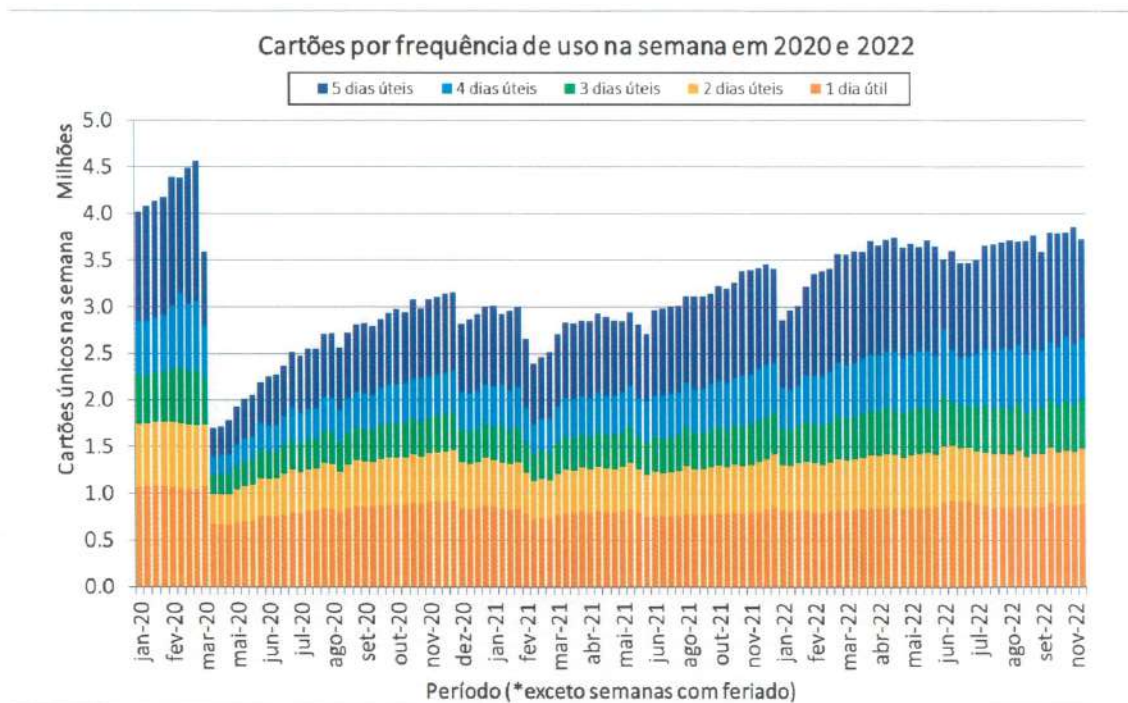
GRI 103-1

Frequência de Uso do Bilhete Único

Devido à grande modificação no padrão de uso do Sistema de Transporte, as equipes da SPTrans deram continuidade ao processo de análise investigativa, explorando os diversificados dados de bilhetagem eletrônica, GPS dos veículos, Receita Federal, Ministério do Trabalho, entre outros, para melhor responder a essas mudanças na demanda de transporte.

A finalidade desse estudo foi mapear a mudança de comportamento na utilização do Sistema de Transporte pelos usuários de Bilhete Único, considerando a análise de frequência de uso nos dias úteis. Esse mapeamento beneficia tanto a SPTrans, auxiliando em suas projeções de retomada da demanda no cenário pós pandemia, permitindo identificar pelo cruzamento de informações novas oportunidades, simular e avaliar a implantação, impactos e benefícios de novos modelos de operação, como também os demais órgãos gestores de transporte. Para cada semana do ano, analisou-se qual foi a frequência de uso do bilhete único nos ônibus, considerando a quantidade de dias úteis em que o usuário fez, pelo menos, uma transação.

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

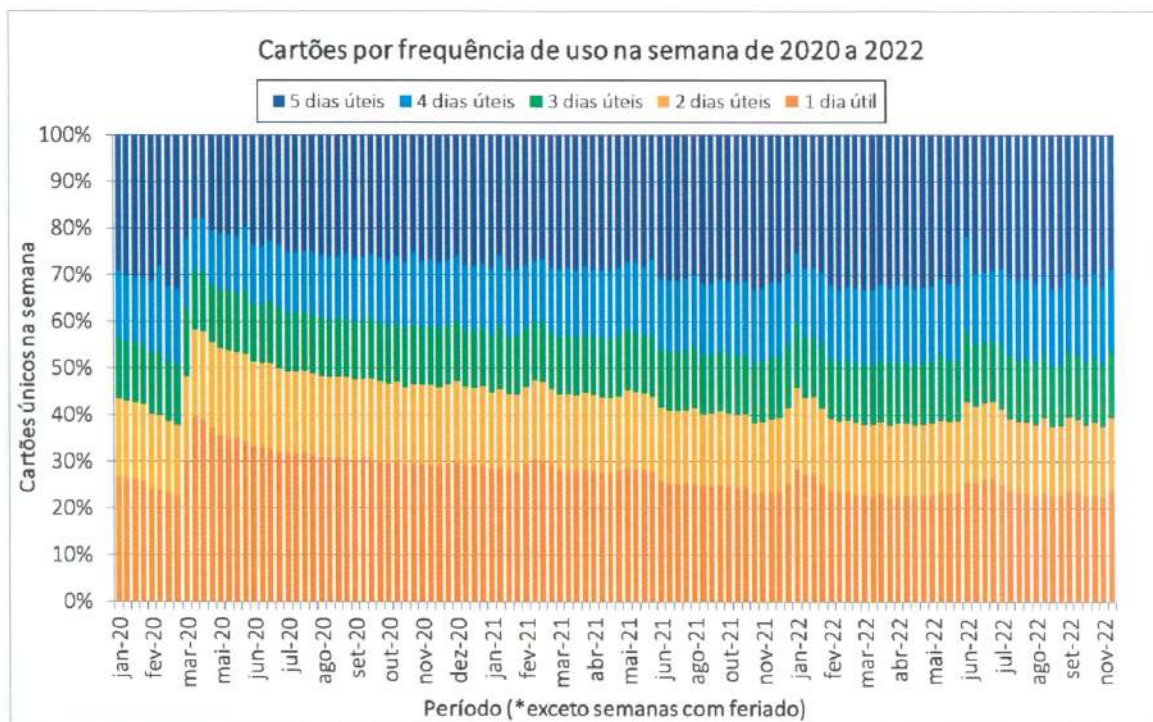


Cartões por frequência de uso na semana em 2020 e 2022

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Em termos gerais, o volume de cartões utilizados no Sistema de Transporte aumentou gradualmente entre o final de março de 2020 e novembro de 2022. Vale ressaltar algumas oscilações a menor, quando a pandemia da COVID-19 passou por momentos mais críticos de contaminação (como a fase vermelha), e, também, em dezembro, devido à redução comum das atividades pelas festas de final de ano e férias escolares.

O gráfico a seguir demonstra a proporção de utilização por quantidade de dias na semana com o bilhete único.



Cartões por frequência de uso na semana em 2020 e 2022

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

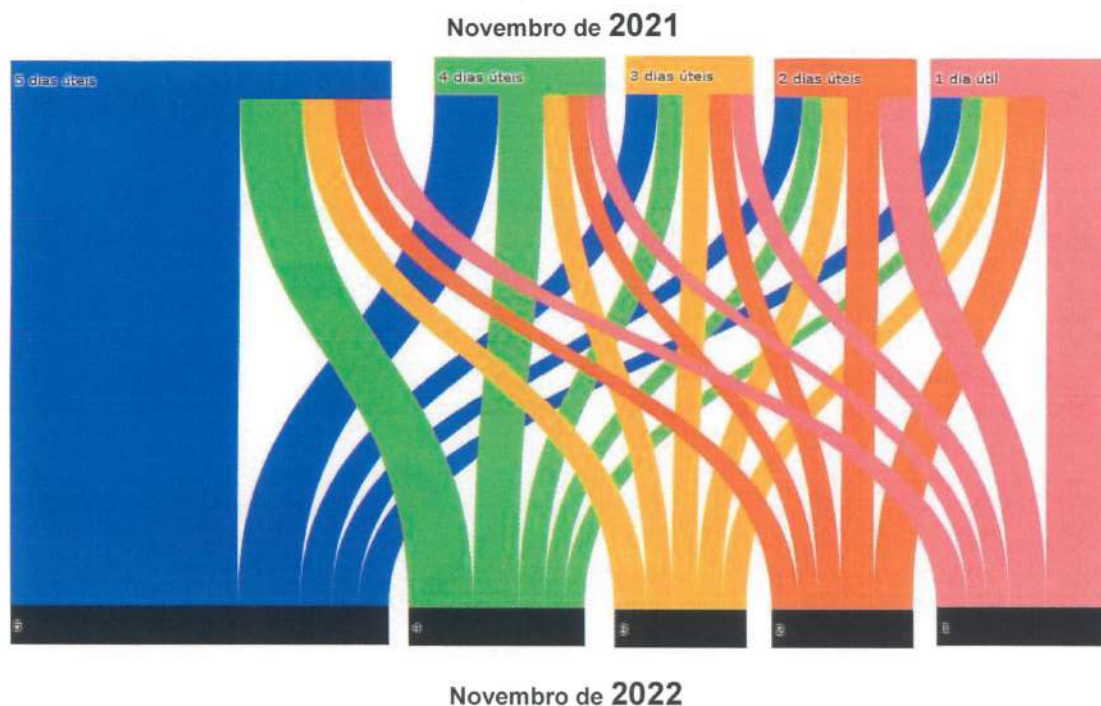
Nota-se que houve uma estabilização no comportamento padrão de uso, a partir de junho/2022, com variação de -4 pontos percentuais para utilização de 5 vezes por semana e acréscimo de 1 ponto percentual para as demais quantidades de dias. Uma hipótese para essa variação é a consolidação da modalidade de trabalho *home-office*, o que reduz a quantidade de viagens no decorrer da semana.

Percentual de usos na semana	1ª semana de março/2020	4ª semana de novembro/2022
1 x por semana	23%	24%
2 x por semana	15%	16%
3 x por semana	13%	14%
4 x por semana	16%	17%
5 x por semana	33%	29%

Proporção de utilização do Sistema e Transporte com o Bilhete Único

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Outra análise do perfil de frequência de uso do Sistema de Transporte, durante a semana, é a realização da comparação do mesmo conjunto de usuários (os mesmos cartões) em diferentes períodos do ano, ou seja, excluindo-se, para essa análise, os cartões que deixaram ou passaram a fazer transações em uma das semanas avaliadas, conforme demonstra o gráfico a seguir.



Migração na frequência de uso

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Essa análise verificou que o grupo de usuários que utiliza o bilhete em 5 dias da semana, apesar da redução de 4 pontos percentuais em relação ao período pré-pandemia, foi o grupo que apresentou maior “fidelidade” de utilização, com 60% dos cartões mantendo a frequência de uso.

Permanência na frequência de uso por semana (mantém o padrão)		Novembro de 2022				
		1 dia por semana	2 dias por semana	3 dias por semana	4 dias por semana	5 dias por semana
Novembro de 2021	1 dia por semana	36%				
	2 dias por semana		23%			
	3 dias por semana			20%		
	4 dias por semana				26%	
	5 dias por semana					60%

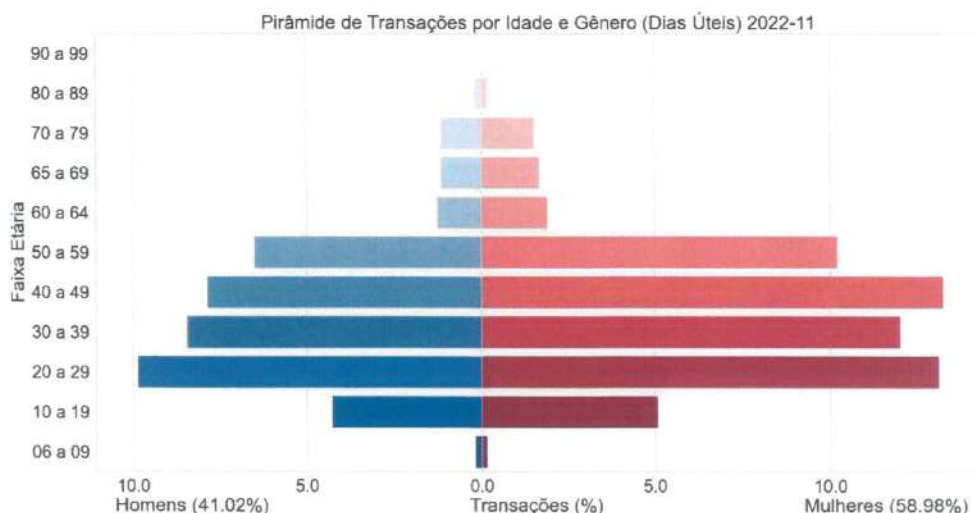
Manutenção na frequência de uso

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DD DT DG DA DE

Caracterização por Gênero e Idade

Para melhor entender o comportamento dos passageiros do transporte público, a SPTrans busca conhecer qual o perfil de usuário que utiliza os ônibus diariamente, por meio dos dados extraídos do bilhete único. A distribuição de gêneros e idade, em novembro de 2022, é apresentada em detalhe na pirâmide etária a seguir, onde é possível observar que a maior parte dos usuários é composta por mulheres com idade entre 20 e 49 anos.



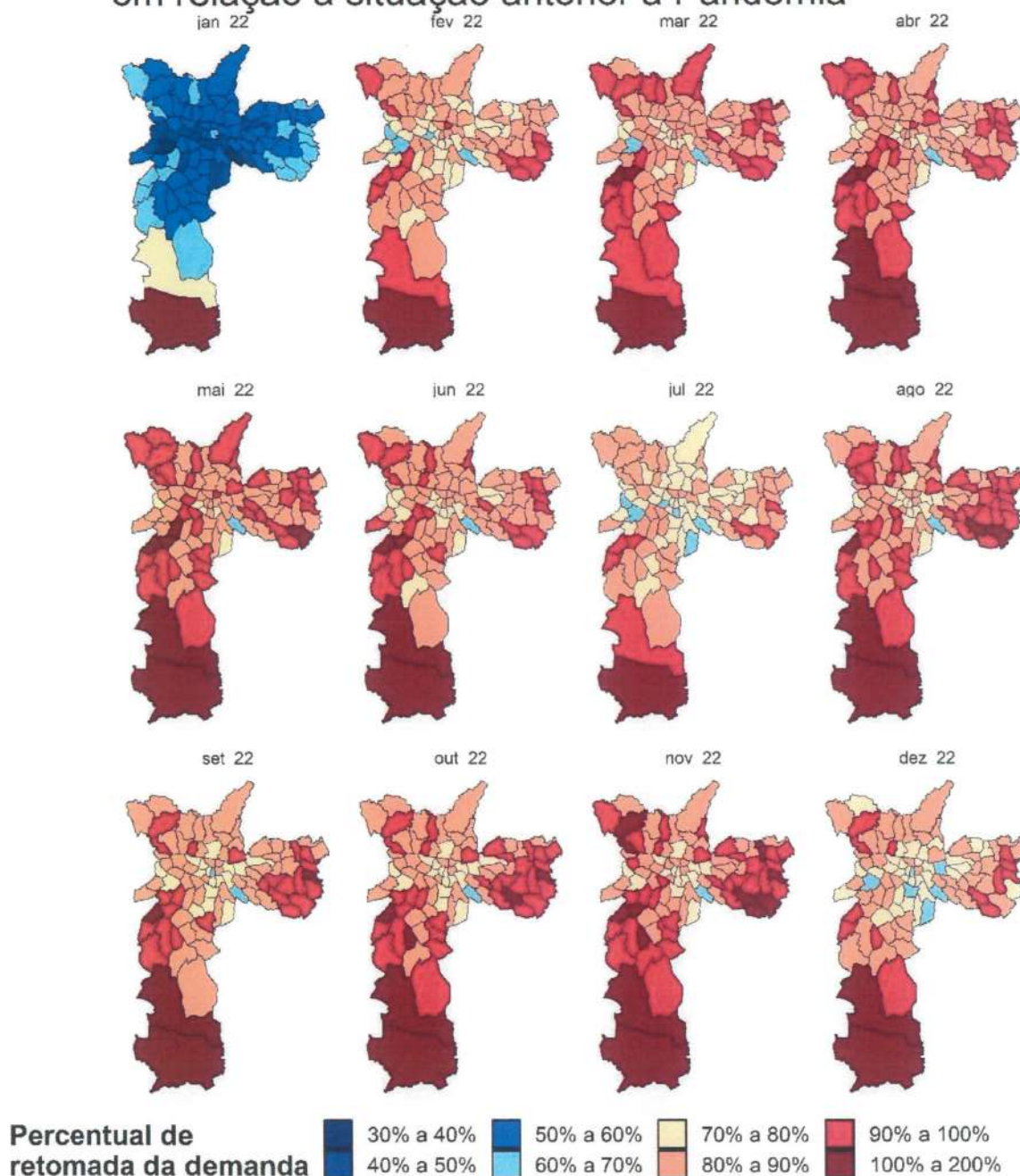
Pirâmide de transações por idade e gênero
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Mapas de Demanda e Oferta

GRI 102-43, 103-1

Para mapear espacialmente a evolução da demanda e da oferta do transporte coletivo por ônibus, em 2022, foi realizado estudo que agregou os embarques, desembarques e a oferta de lugares. Por meio dos mapas das figuras a seguir é possível visualizar, por distrito da Cidade, as diferenças percentuais dos volumes de embarque e desembarque entre março de 2020 (média dos dias de referência do período pré-pandemia) e os doze meses de 2022. As cores representam a variação percentual das viagens, com embarque em cada Distrito, sendo quanto mais forte o tom do vermelho, menor a redução nas viagens e quanto mais forte o tom do azul, maior a redução.

Percentual de transações em relação à situação anterior à Pandemia



Percentual de transações em relação à situação anterior à Pandemia
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

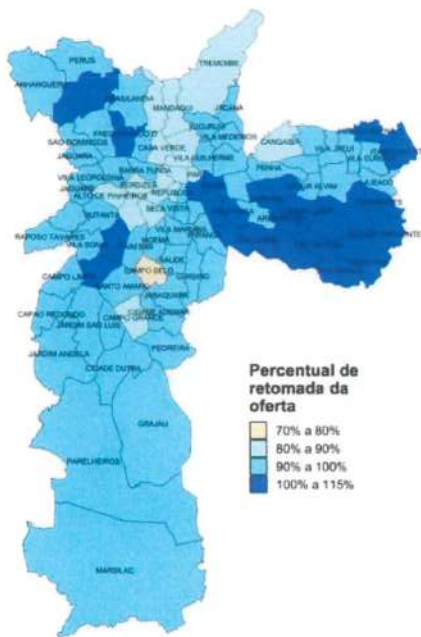
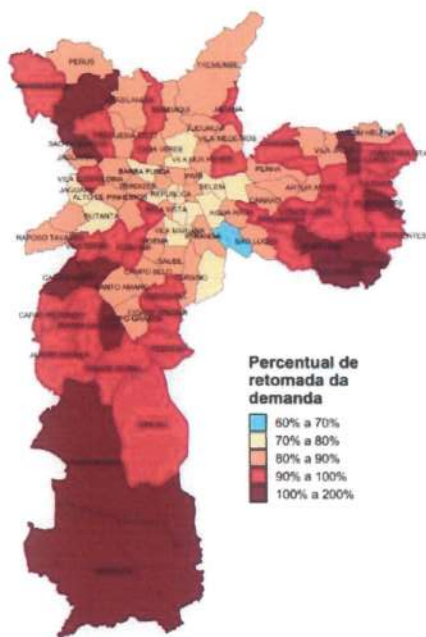
A análise de trajetória temporal permite identificar o padrão espacial de retomada da demanda, que ocorreu de forma heterogênea, com maior retomada nas regiões periféricas e menor retomada nas regiões centrais. Além disso, pode-se observar, em termos gerais, que a demanda aumentou entre janeiro e março, oscilou em abril e desde esse mês teve um aumento gradual até dezembro de 2022. Em dezembro de 2022, as regiões periféricas estão majoritariamente com retomada acima de 80% (bege no mapa), sendo que grande parte já atinge patamares acima de 90% (vermelho no mapa), enquanto há regiões centrais com retomada entre 70% e 80% (em tom amarelo no mapa).

DP DG DT DG DA DE

A seguir, apresenta-se uma análise mais detalhada para novembro de 2022, considerando tanto o número de transações quanto a oferta de frota. O mapa a seguir ilustra a heterogeneidade da retomada da demanda. Alguns Distritos localizados nas extremidades do Município de São Paulo, como Anhanguera, Guaianases, Iguatemi e Campo Limpo, apresentaram uma retomada da demanda superior a 90%, ou seja, próxima aos patamares do período anterior à pandemia da COVID-19. Nota-se que o mesmo padrão de aumento heterogêneo de retomada da demanda foi observado para a oferta de ônibus, ou seja, as regiões com maior retomada de demanda, também, tiveram maior oferta de ônibus.

Percentual de transações em novembro de 2022 em relação à situação anterior à pandemia

Percentual de oferta em novembro de 2022 em relação à situação anterior à pandemia



Percentual de transações em novembro de 2022
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Além disso, é possível observar que alguns Distritos nas Regiões Norte e Sul e, principalmente, no extremo Leste apresentaram um aumento na oferta de lugares (acima de 100% em relação à situação pré-pandemia), majoritariamente devido à maior produtividade da frota, ocasionada pela velocidade comercial mais alta. Por outro lado, pode-se destacar o Distrito do Butantã onde a oferta foi reduzida na região da Cidade Universitária em virtude da paralisação temporária das atividades presenciais da USP.

Indicador de Permeabilidade do Transporte Coletivo – IPTC

GRI 102-10, 102-11, 102-15

No contexto dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS para Cidades e Comunidades Sustentáveis, a Meta Municipal 11.2 da Prefeitura de São Paulo, até 2030, consiste em proporcionar o acesso, para todos, a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e com 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, fazendo com que 70% das viagens realizadas por veículos motorizados sejam por modo coletivo e pelo transporte ativo, de forma que as viagens por bicicleta cheguem a, pelo menos, 3,2% do total (fonte:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/agenda_municipal_2030.pdf).

DP DG DT DG DA DE

94/239

Tendo em vista esse contexto, a SPTrans desenvolveu o Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo - IPTC, que em 2022 foi considerado como Boa Prática pelo WRI, no grupo QualiÔnibus, do qual participam 27 cidades e entidades. O IPTC busca avaliar a qualidade do serviço de transporte público municipal por ônibus, de modo abrangente e considerando variáveis centrais para os usuários e para o Sistema como um todo. São objetivos específicos do indicador:

- Caracterizar espacialmente a qualidade da oferta dos serviços do transporte e sua distribuição pela Cidade com um alto nível de detalhamento;
- Apresentar distribuição espacial de variáveis importantes para os usuários, como tempo de espera, lotação e acesso a empregos proporcionados pelo transporte público;
- Subsidiar e auxiliar decisões de melhoria de serviços por região, focando em atributos específicos;
- Permitir avaliação histórica e monitoramento mês a mês dos indicadores, para acompanhar evolução e melhorias.

O IPTC é composto por oito indicadores, cuja descrição e escala de pontuação, que varia entre 0 e 100, são apresentadas na tabela a seguir.

Indicadores que compõem o Índice de Permeabilidade do Transporte - ODS

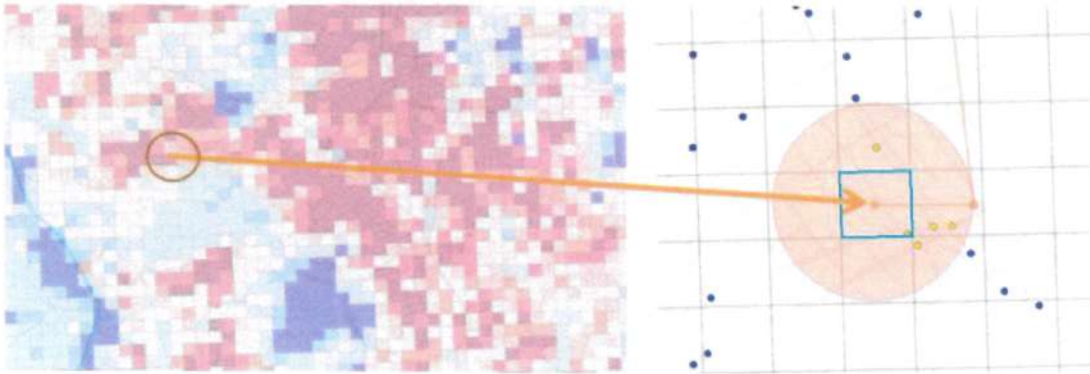
N	Indicadores	Descrição	Escala da Nota
1	Atendimento da Rede Diurna	Percentual da população atendida pela rede Diurna	o próprio percentual
2	Atendimento da Rede Noturna	Percentual da população atendida pela rede Noturna	o próprio percentual
3	Intervalo Médio das linhas BC/PM	Intervalo médio das linhas sentido bairro-centro no pico da manhã	60 minutos leva nota 0, 5 minutos leva nota 100
4	Frequência Média nos Pontos BC/PM	Frequência de ônibus nos pontos de parada sentido bairro-centro no pico da manhã	60 minutos leva nota 0, 5 minutos leva nota 100
5	Ocupação Média dos Veículos BC/PM	Ocupação média ponderada pelo carregamento das linhas sentido bairro-centro no PM	Lotação: 10 pass/m2 leva nota 0, 0 pass/m2 leva nota 100
6	Idade Média da Frota	Idade média da frota considerando os veículos das partidas das linhas que atendem o distrito	10 anos leva nota 0, 0 anos leva nota 100
7	Acessibilidade a Empregos	Proporção de empregos acessíveis em 60 minutos	100% dos empregos acessíveis em 60 minutos leva nota 100, 0% leva nota 0
8	Declividade	Declividade média das vias	0 leva nota 100, 10 leva nota 0

Indicadores que compõem o IPTC
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

A seguir são apresentados os resultados e análises dos oito indicadores que compõem o índice geral da Cidade. A unidade espacial para calcular os indicadores foi o *grid* estatístico do IBGE, que possui cerca de 200m de abrangência, agregado por distrito posteriormente. Consideraram-se os pontos de parada em um raio de 300m, a partir do centro do *grid*, para atribuir à quadrícula o valor calculado, conforme segue:

DP DG DT DG DA DE

Grid espacial do IBGE

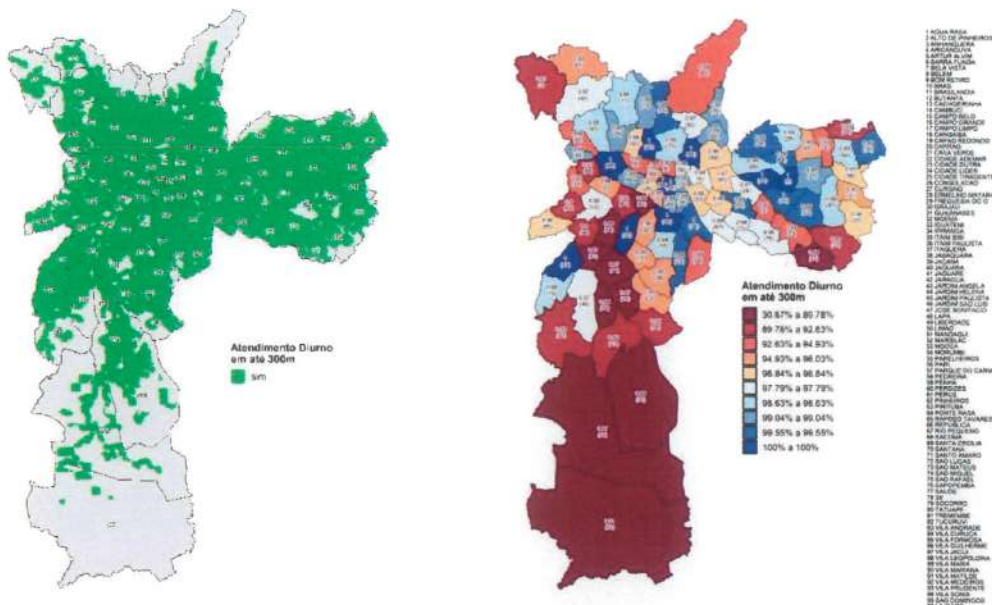


Atribuição do grid espacial do IBG para os pontos de paradas
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Atendimento da Rede Diurna

O Indicador Atendimento da Rede Diurna consiste no percentual da população com acesso a, pelo menos, um ponto de parada da rede de transporte diurna em até 300 metros em linha reta (distância euclidiana). Esse indicador atribui à quadrícula do *grid* do IBGE o valor 1 (sim) caso a distância entre seu centro e o ponto de parada mais próximo seja menor que 300 metros e 0 (não) caso contrário. Por fim, é calculada a média ponderada pela população que é atendida pela rede de transporte diurna, segundo esse critério, pela população total do município, resultando em um valor percentual para a Cidade.

No mapa a seguir, com a informação espacializada, em verde estão indicadas áreas que atendem ao critério descrito e em tons de amarelo ao vermelho escuro, estão indicadas as populações residentes em cada quadrícula, que não são atendidas pela rede de transporte diurna segundo o critério de 300m.



Mapa com indicador da Rede Diurna
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DD DT DG DA DE

O índice de Atendimento foi de 95,6%, ou seja, a maioria da população reside até 300 metros, em distância euclidiana (em linha reta), de algum ponto de parada da Rede de Transporte Diurna. Observa-se que o Distrito de Marsilac (com 31% de atendimento) apresentou o menor percentual de atendimento, assim como Parelheiros (77%) e ambos obtiveram resultados inferiores quando comparado à média da Cidade. Essas regiões possuem grande parte de sua área em zonas rurais e de proteção ambiental, onde a densidade residencial é baixa. Além disso, observa-se que o distrito de Jardim Paulista, embora localizado na região central da Cidade, apresentou um valor de 84% da população atendida. Isso ocorreu por tratar-se de uma área com alta densidade de residentes localizados a uma distância maior que 300m entre as avenidas paralelas a Av. Brigadeiro Luis Antônio e a Av. 9 de Julho, vias com alta circulação de ônibus e quantidade de pontos de parada.

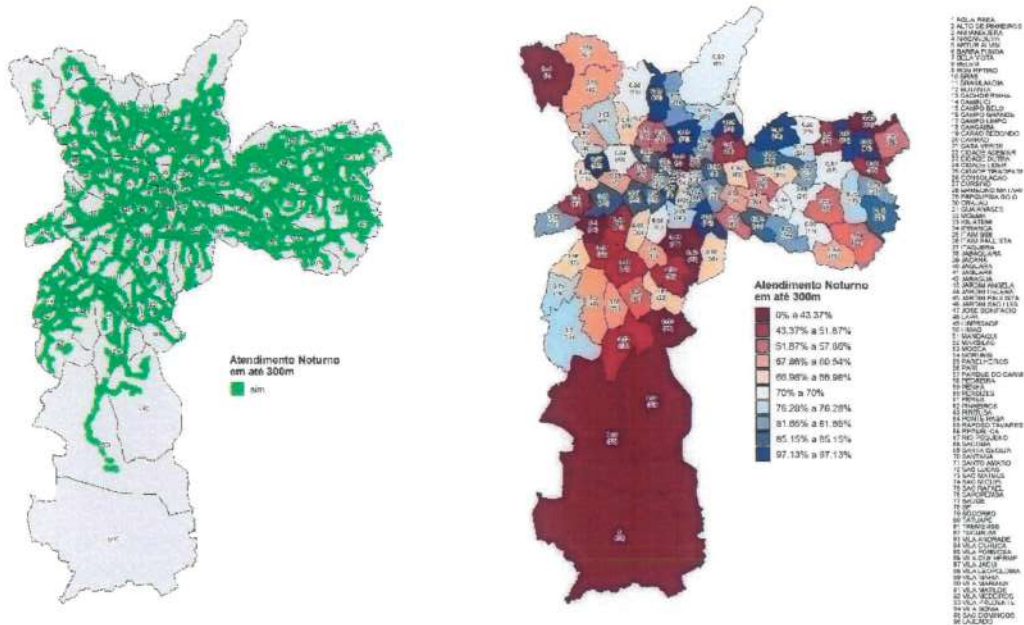
Atendimento da Rede Noturna

O indicador Atendimento da Rede Noturna, utilizando a mesma metodologia de cálculo do Atendimento da Rede Diurna, considera as 150 linhas que compõem a Rede de Noturna^[1], operando da zero hora às 4h. Vale destacar que, nesse caso, não são consideradas as linhas que operam durante o dia e estão iniciando e/ou terminando suas operações por volta das 03h ou após a zero hora. Assim, o indicador consiste no percentual da população que acessa ao menos um ponto de parada da Rede Noturna em até 300 metros^[2] em linha reta (distância euclidiana). Esse indicador atribui à quadricula do *grid* do IBGE o valor 1 (sim) caso a distância entre seu centro e o ponto de parada mais próximo seja menor que 300 metros e 0 (não) caso contrário. Por fim, é calculada a média ponderada pela população que é atendida pela rede de transporte noturna, segundo esse critério, pela população total do município, resultando em um valor percentual para a Cidade.

O índice de Atendimento da Rede Noturna foi de 65% para a Cidade, conforme é apresentado no Mapa a seguir com a informação espacializada. Em verde estão indicadas áreas que atendem ao critério estabelecido e em tons do amarelo ao vermelho escuro, estão indicadas as populações residentes nas quadriculas que não são atendidas pela rede de transporte diurna, segundo o critério de 300m.

^[1]Para saber mais sobre a Rede Noturna, acesse: <https://www.sptrans.com.br/noturno-rede-de-onibus-da-madrugada/>

^[2] [Transit Capacity and Quality of Service Manual 3rd](#) estabelece 300 metros como referência para caminhabilidade até o ponto de parada. As normas internas da SPTrans definem as distâncias ideais entre pontos de parada entre 200m e 300m para as vias locais e coletoras com atendimento de transporte público, entre 300m e 500m para vias arteriais e de 600m para corredores com atendimento à esquerda. A distância média entre pontos no Município de São Paulo é de 360m, aproximadamente.

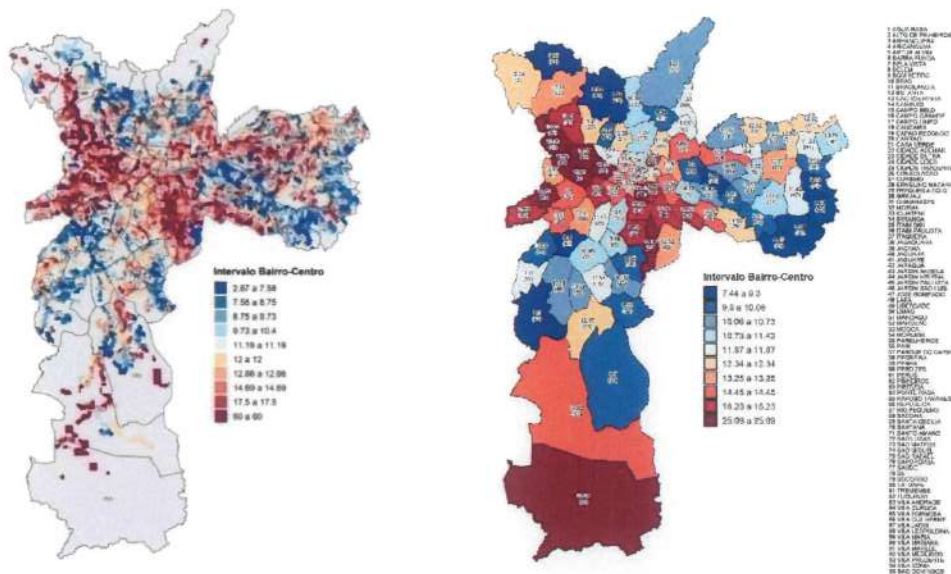


Mapa com indicador da Rede Noturna
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Intervalo Médio das linhas BC/PM

O indicador do Intervalo Médio das Linhas BC/PM consiste no intervalo de tempo médio nos pontos de parada entre veículos de uma mesma linha, no sentido Bairro-Centro (BC) no Pico da Manhã (PM). A escala desse indicador varia de 0 (mais que 60 minutos de intervalo) a 100 (até 5 minutos de intervalo). Dessa forma, o indicador é maior quanto maior a frequência de ônibus em uma linha, independente da quantidade de linhas que atendam ao ponto.

O intervalo médio entre linhas na hora pico foi de 11 minutos e 42 segundos. O Mapa a seguir demonstra essa distribuição espacial por quadrícula de análise.



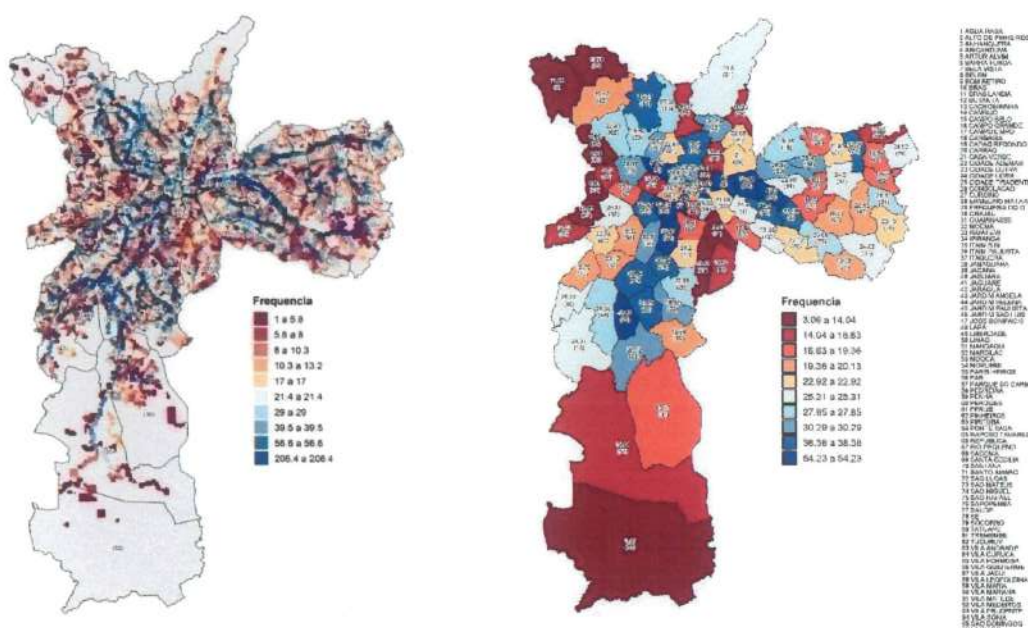
Mapa com indicador de Intervalo Médio das linhas
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DQ DT DG DA DE

Frequência Média nos Pontos BC/PM

O indicador de Frequência Média de ônibus nos Pontos BC/PM consiste no intervalo de tempo médio entre veículos de uma mesma linha, no sentido Bairro-Centro (BC) e no Pico da Manhã (PM), nos pontos de parada. A escala desse indicador varia de 0 (intervalo superior a 60 minutos) a 100 (intervalo inferior a 5 minutos). Dessa forma, o indicador é maior quanto maior a frequência de ônibus em uma linha, independente da quantidade de linhas que atendam ao ponto.

A frequência média ponderada pela demanda nos pontos BC/PM foi de 24 veículos por hora. O Mapa a seguir mostra essa distribuição espacial por quadrícula de análise.

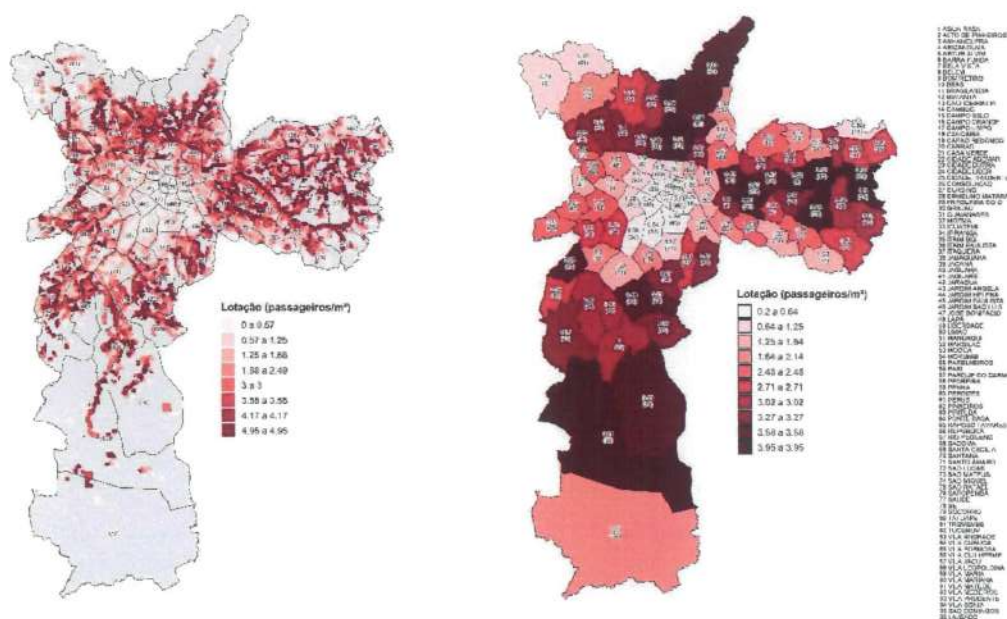


Ocupação Média dos Veículos BC/PM

O indicador de Ocupação Média dos Veículos BC/PM consiste na taxa média de ocupação dos veículos (medida pela quantidade de passageiros em pé por m²), no sentido Bairro-Centro (BC) e no Pico da Manhã (PM), das 5h às 8h59min, por trecho entre pontos de parada. Foram considerados cinco dias úteis para composição do indicador e a média foi ponderada pelo carregamento das linhas em todas as faixas horárias. A escala desse indicador varia de 0 (taxa de ocupação acima de 10 passageiros/m²) a 100 (taxa de ocupação de 0 passageiros/m² - todos os passageiros sentados).

Na média geral para a Cidade, o resultado do indicador de Ocupação Média dos Veículos BC/PM foi de 2,5 passageiros/m². O Mapa a seguir apresenta os resultados do indicador por quadrícula.

DP DC DT DG DA DE



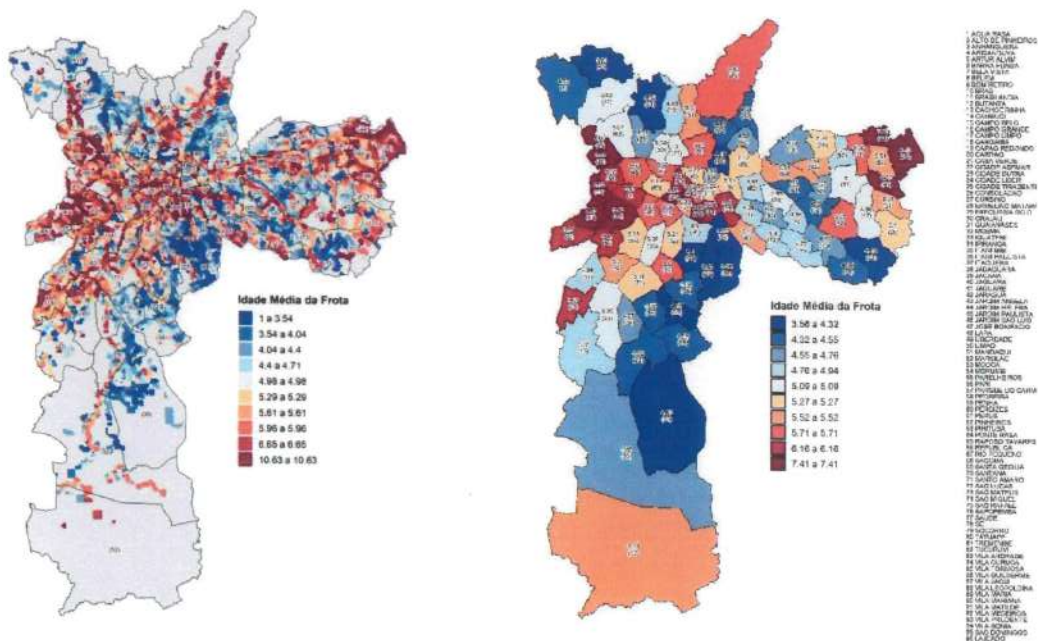
Mapa com indicador de Ocupação Média dos veículos
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Nota-se que os Distritos dos extremos norte, leste e sul apresentaram índice de ocupação acima da média da Cidade. Esse padrão é reflexo da utilização predominante de veículos de menor porte, como miniônibus, onde as áreas de acesso, próximas às catracas, e de passageiros com deficiência não são consideradas como áreas úteis para o cálculo, porém, na prática, são utilizadas pelos passageiros. Além disso, a ocupação é estimada por processamento interno da SPTrans, que utiliza os dados de bilhetagem eletrônica e os registros de GPS dos veículos. Em virtude da variação da posição da catraca nos veículos e o tempo que cada passageiro leva para registrar o Bilhete Único (que dificultam estimar a origem e, conseqüentemente, o destino do passageiro), esse procedimento exige a aplicação de fatores de expansão para chegar aos valores finais. Assim, pode haver diferenças entre o resultado estimado e o constatado em campo

Idade Média da Frota

O indicador de Idade Média da Frota consiste na idade média dos veículos ponderada pelas viagens monitoradas no período do pico da manhã, entre 5h e 8h59min. A escala desse indicador varia de 0 (acima de 10 anos) a 100 (menos de 1 ano). No Mapa a seguir é apresentado o indicador de Idade Média da Frota por *grid* e por Distrito.

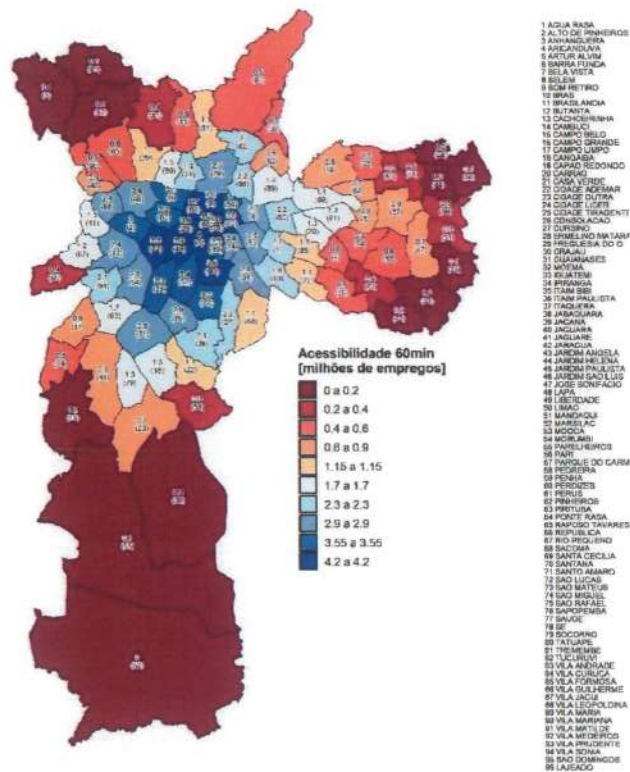
DP DG DT DG DA DE



Mapa com indicador de Idade Média da Frota
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Acessibilidade a Empregos

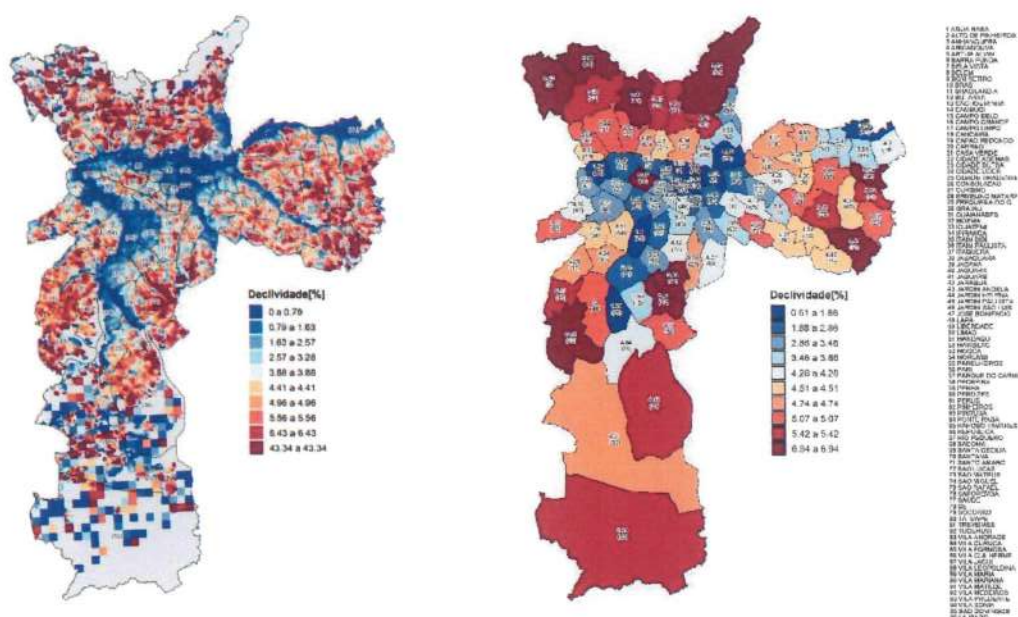
O indicador de Acessibilidade a Empregos consiste no percentual de empregos acessíveis em até 60 minutos. Para isso, foi considerada a base de empregos da RAIS 2019 (apenas empregos formais), obtida no site do Ministério do Trabalho. Foi utilizado 2019, por ter sido o último ano anterior à pandemia, em que as restrições a emprego não implicassem na nota geral do transporte. A escala desse indicador varia de 0 (0% dos empregos acessíveis) a 100 (100% dos empregos acessíveis). A média geral para a Cidade está em 23,67% e os valores desse índice são espacializados no Mapa a seguir.



Mapa com indicador de Acessibilidade a Empregos
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Declividade

O indicador Declividade consiste na inclinação média das vias por quadrícula. Para isso foi considerada a base topográfica fornecida pelo GeoSampa (2019). Esse indicador tem impacto na qualidade da viagem do usuário, seja no acesso (caminhada) até um ponto de parada ou no deslocamento dentro do veículo. A escala desse indicador varia de 0 (acima de 10% de declividade) a 100 (0% de declividade). A média geral para a Cidade, ponderada pela população, é de 5,09% e os valores desse índice são espacializados no Mapa a seguir.



Mapa com indicador de Declividade
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

A topografia da Cidade é marcada por regiões com menor declividade no entorno dos corpos hídricos, particularmente dos rios Pinheiros, Tietê, Aricanduva e Tamanduateí, que atingem valores de declividade até 1,4%. Em contrapartida, destacam-se os Distritos de Perdizes (Zona Central) com declividade média acima de 5,5%, Perus (Zona Norte) com 7%, Cidade Ademar (Zona Sul) com 5,9% e Iguatemi (Zona Leste) com 5,9%.

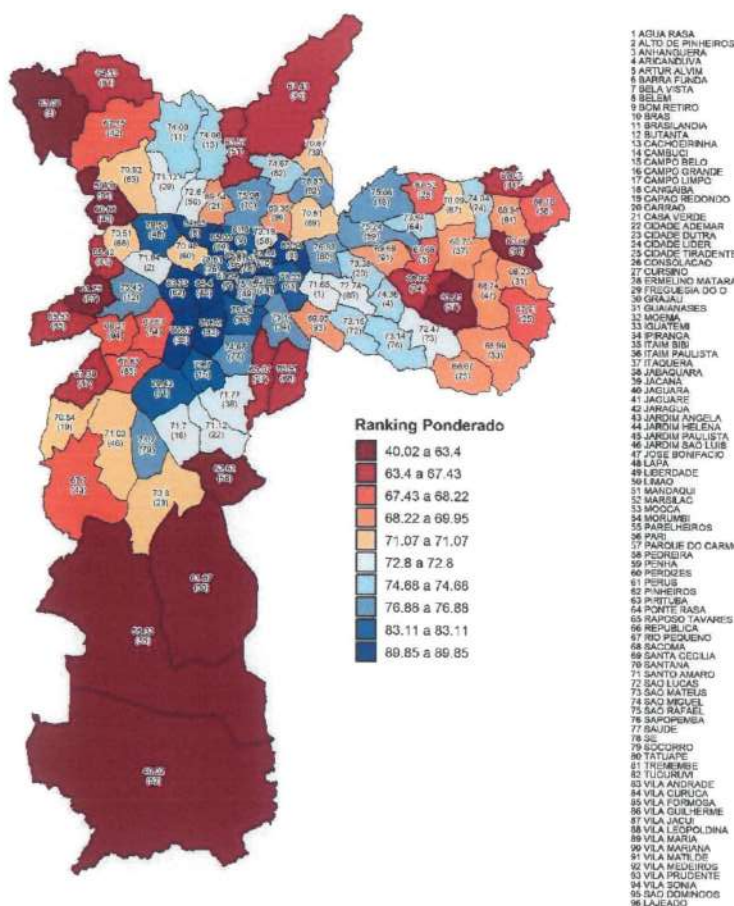
Ranking Geral

Os indicadores apresentados compõem, com pesos diferentes, uma nota final. O indicador Atendimento da Rede Diurna possui peso 2, pois diz respeito à cobertura geográfica da rede de transporte durante o período com maior circulação de pessoas.

O indicador Atendimento da Rede Noturna tem peso 1 pois, embora tenha um volume substancialmente menor que a Rede Diurna (cerca de 1%), é de grande relevância, particularmente, para grupos de regiões com maiores taxas de vulnerabilidade social. Embora o peso do Atendimento a Rede Noturna seja metade do peso para o indicador do Atendimento da Rede Diurna, é cerca de 50 vezes maior quando ponderado pelo volume de passageiros transportados por cada Rede. O Intervalo Médio das linhas BC/PM tem peso 1 e a Frequência Média nos Pontos BC/PM, peso 2. Essa distribuição de pesos se justifica pelo fato do segundo indicador considerar a oferta de linhas, além do intervalo entre veículos de uma mesma linha, elemento que também é central para aumentar a conectividade da rede e as possibilidades de rota para os usuários. A Ocupação Média dos Veículos BC/PM tem peso 3, o maior peso dentre os indicadores, pois tem um efeito grande para o conforto dos usuários. Enquanto a idade média da frota tem peso 1, embora seja uma medida da qualidade do transporte, pois seu efeito no conforto para os passageiros é menor que o de ocupação.

Por fim, os indicadores de acessibilidade ao emprego e declividade têm peso 1. O primeiro, além de depender da infraestrutura com prioridade para o transporte público, depende também da gestão do uso do solo, com a redistribuição e criação de empregos por todo o território municipal e, o segundo, é um indicador fixo e invariável no tempo, já que a topografia da Cidade não se altera de forma substancial na escala de tempo de ano. No Mapa a seguir apresenta-se a espacialização do Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo – IPTC para cada Distrito.

BP DO DT DG DA DE



Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

De modo geral a região Central apresenta notas acima de 73, enquanto regiões mais distantes do Centro têm notas inferiores a esse valor. Dentre os Distritos com as melhores pontuações, destacam-se República, Bela Vista, Brás, Moema, Barra Funda, Pinheiros, Jardim Paulista, Santa Cecília, Itaim Bibi, Belém e Cambuci. Essas regiões compartilham características como alto índice de atendimento diurno (exceto Jardim Paulista), alto índice de atendimento noturno (exceto Itaim Bibi), intervalos médios relativamente baixos (cerca de 12,8 min.), frequência de veículos nos pontos acima da média (entre 25 e 54 ônibus/hora), baixa taxa de ocupação média (abaixo de 1,4 passageiros/m²), menor idade média (majoritariamente abaixo de 5,5 anos), baixa declividade (com média de 2,1%) e alta acessibilidade a empregos (acima de 60% - exceto Belém e Cambuci).

DISTRITO	At. Diurn.	At. Notn.	Interv.	Freq. Pto.	Ocupação	Idade Méd.	Decliv.	Acess.	Ranking
REPUBLICA	100%	97%	12,9	40	0,5	6,0	1,3	83%	89,8
BRAS	99%	76%	12,0	52	0,8	5,2	0,6	70%	87,4
BELA VISTA	95%	95%	13,1	47	0,3	5,3	3,9	78%	87,3
MOEMA	96%	68%	10,9	39	0,5	5,2	1,9	67%	85,7
ITAIM BIBI	100%	63%	11,4	29	0,6	5,0	1,1	64%	85,6
SANTA CECILIA	95%	82%	13,1	29	0,7	6,0	2,4	72%	85,0
BARRA FUNDA	95%	83%	11,8	54	0,9	5,5	2,0	61%	84,9
JARDIM PAULISTA	84%	84%	13,4	52	0,4	5,6	3,3	77%	84,4
PINHEIROS	91%	84%	14,9	34	1,3	5,7	2,4	74%	83,7
BELEM	98%	84%	12,7	44	1,6	5,1	1,5	52%	83,5
CAMBUCI	99%	82%	14,9	26	0,3	5,8	2,7	57%	82,7

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Por outro lado, destacam-se entre as menores notas no Ranking os Distritos de Marsilac, Parelheiros, Grajaú, São Domingos, Anhanguera, Pedreira, Jaguará, Lajeado e Rio Pequeno. Essas regiões compartilham, majoritariamente, características como: índices de Atendimento da Rede Diurna e da Rede Noturna inferiores às médias da Cidade, intervalos médios relativamente altos em certas regiões, baixa frequência de veículos por ponto, alta taxa de ocupação média (em torno de 2 a 4 pass/m²), alta declividade (acima de 5%) e baixa acessibilidade a empregos, em sua maioria abaixo de 10%.

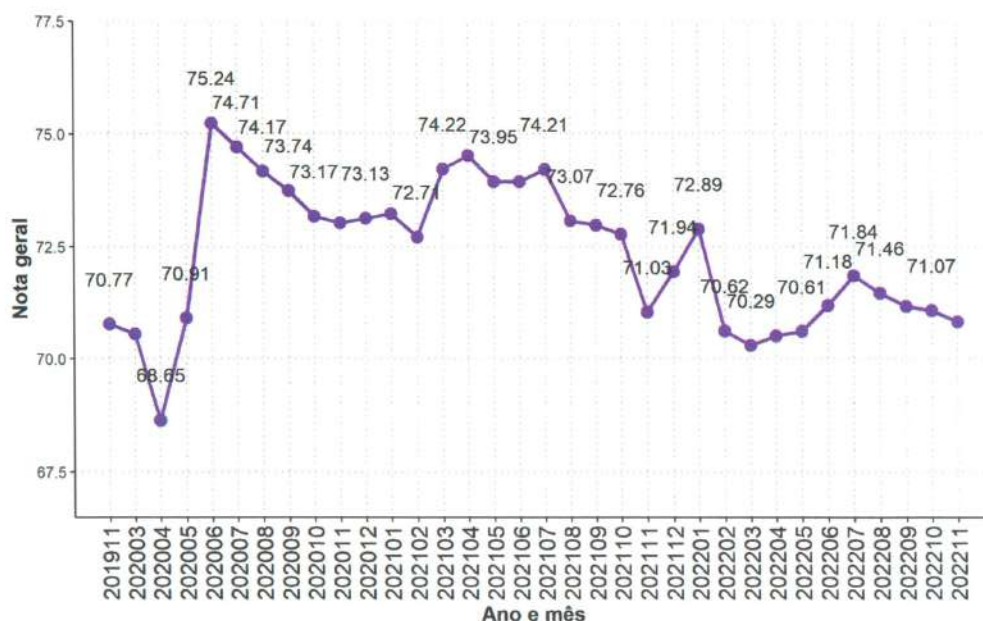
DISTRITO	At. Diurn.	At. Notn.	Interv.	Freq. Pto.	Ocupação	Idade Méd.	Decliv.	Acess.	Ranking
MARSILAC	31%	0%	23,2	3	1,9	5,5	5,1	0%	40,0
PARELHEIROS	77%	33%	14,4	15	3,6	4,6	4,7	1%	55,3
SAO DOMINGOS	94%	60%	19,0	12	2,8	6,3	5,0	9%	59,1
JAGUARA	99%	71%	25,1	8	2,1	6,4	4,3	17%	60,7
LAJEADO	97%	52%	9,3	18	3,8	6,2	5,5	6%	60,7
GRAJAU	89%	34%	9,7	19	3,4	4,1	5,2	5%	61,7
RIO PEQUENO	90%	51%	16,7	14	2,3	7,1	4,2	23%	61,7
PEDREIRA	92%	33%	9,5	20	3,2	4,5	5,1	6%	62,6
ANHANGUERA	93%	41%	12,3	12	0,8	4,5	6,5	2%	63,1
PARQUE DO CARMO	99%	58%	11,4	20	4,0	5,5	5,3	12%	63,2

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DO DT DG DA DE

Vale destacar que o resultado do IPTC sofre influência das características (largura) do viário, concentração semafórica, adensamento populacional, fluxo de veículos particulares, uso e ocupação do solo (como comércios), característica de atração e produção de viagens dos Distritos (destino final ou apenas passagem dos ônibus) e distanciamento dos eixos com concentração de empregos.

A seguir apresenta-se a trajetória da nota geral do Índice de Permeabilidade do Transporte - IPTC para a Cidade de São Paulo, entre novembro de 2019 e novembro de 2022.



Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Observa-se que a nota geral da Cidade atingiu seu valor máximo no mês de junho de 2020, período posterior ao início da pandemia. Esse resultado ocorreu, principalmente, devido à retomada da oferta em um período em que a demanda ainda encontrava-se em baixo patamar. A partir desse momento a nota geral reduziu, sucessivamente, com a retomada da demanda até atingir seu valor mínimo pós-pandemia de 70,89, em novembro de 2021. Ao longo de 2021, a variação dos resultados ocorreu, principalmente, pela retomada gradual da demanda, que influenciou na ocupação média, e pela diminuição das velocidades dos ônibus, que implica na redução da acessibilidade a empregos. Em 2022, a nota apresentou um aumento gradual durante o primeiro semestre anual e, no mês de julho, atingiu seu pico de 71,84, mês esse com redução de demanda e tráfego devido às férias e recesso escolar. Esse aumento foi seguido de um declínio gradativo, que se estendeu até fim de novembro.

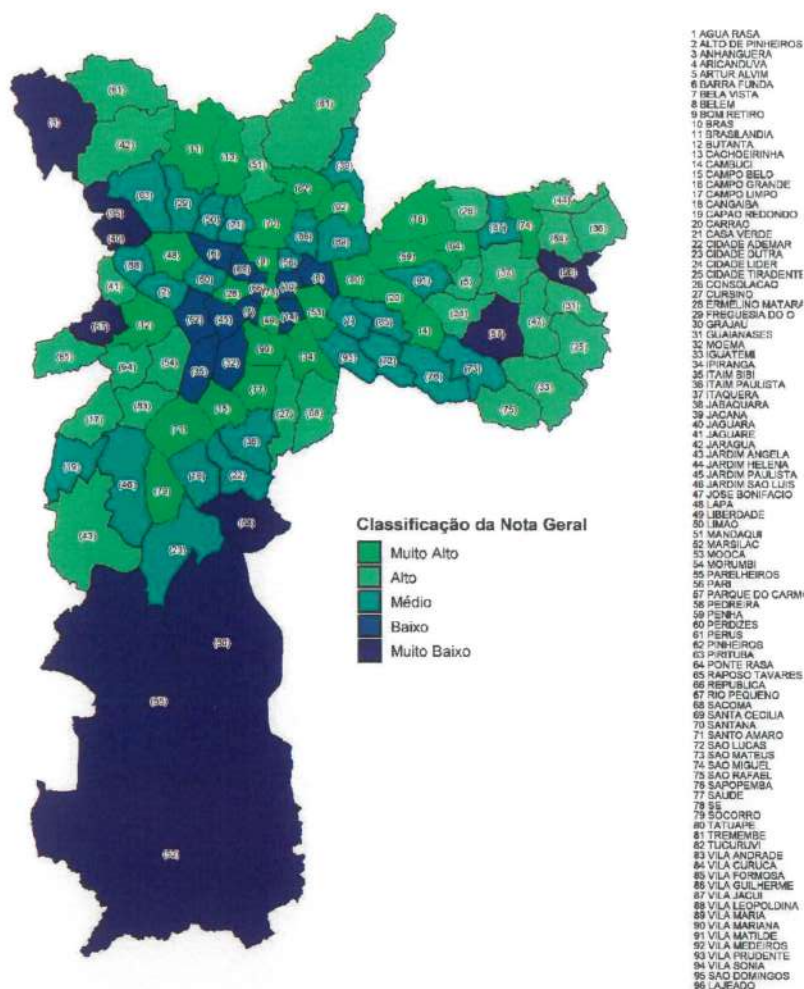
As notas gerais foram categorizadas em permeabilidade muito baixa, baixa, média, alta e muito alta, com base na distribuição de março de 2020, situação anterior à pandemia. As notas de corte de cada categoria são estáticas, enquanto a nota de cada distrito pode variar com o tempo e, com isso, é possível identificar a evolução da Cidade, como um todo, pelo número de Distritos em cada uma das categorias. A Tabela a seguir apresenta as pontuações de corte para cada classificação, assim como o número de distritos em cada categoria, na situação mais recente (novembro de 2022).

DP DC DT DG DA DE

Classificação Ranking Geral

Classificação	Percentil - Março de 2020	Nota	Quantidade de Distritos em Novembro 2022
Muito Baixa	Até 12,5%	0 a 63,6	10
Baixa	12,6% até 37,5%	63,7 a 69,3	25
Média	37,6% até 62,5%	69,4 a 73,4	25
Alta	62,6% até 87,5%	73,5 a 82,0	25
Muito Alta	87,6% até 100%	82,1 a 100	11

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte



Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

No período durante a pandemia aumentaram os distritos com classificação alta e muito alta, devido a uma oferta maior, em comparação à demanda de passageiros transportados. A retomada da demanda e a redução da velocidade comercial, resultaram em maior ocupação e menor índice de acessibilidade a empregos o que, por sua vez, gerou redução no número de distritos nas classes altas e muito altas e aumentou os distritos com classificação baixa e muito baixa, conforme demonstrado no gráfico a seguir.

Em novembro de 2022 constatou-se uma redistribuição entre a quantidade de distritos classificados com permeabilidade baixa, média e alta, resultado de uma migração da quantidade de Distritos com permeabilidade alta para as categorias anteriores. É possível observar, também, redução na quantidade de Distritos classificados com permeabilidade muito baixa, de 13 Distritos (em nov/2019) para 10 (em nov/2022).



Gráfico com as quantidades de distritos de acordo com a classificação no IPTC
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Avaliação das infraestruturas existentes

GRI 102-2 102-11 103-1

A malha viária da Cidade de São Paulo contém, cerca de, 20 mil quilômetros de vias, sendo que em 4,7 mil há atendimento do Transporte Público Coletivo Municipal, representando 24% do sistema viário. Para melhoria da operação, a Cidade ainda conta com 31 Terminais de Ônibus e 13 Corredores exclusivos para ônibus, que contemplam 131,2 km de extensão, além de 568 km de faixas exclusivas distribuídas pelo município, totalizando 669 km de viário dedicado.

O Mapa a seguir ilustra a localização dos Terminais e Corredores na Cidade de São Paulo.

DP DO DT DG DA DE



Traçado dos corredores de ônibus, terminais municipais e intermunicipais
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Terminais de Ônibus

São trinta e um Terminais de Ônibus, sob responsabilidade da SPTrans, que compõem a rede do Sistema de Transporte no município de São Paulo. A Empresa acompanha sistematicamente a movimentação de passageiros, linhas e frota que integram aos Terminais, conforme demonstrado na Tabela a seguir.

DP DO DT DG DA DE

TERMINAL	SISTEMA		PASSAGEIROS	
	LINHAS	FROTA	USUÁRIOS	MOVIMENTAÇÃO
A. E. CARVALHO	21	103	5.825	7.304
AGUA ESPRAIADA	8	104	3.142	3.555
AMARAL GURGEL	7	64	1.895	2.128
ARICANDUVA	15	96	1.916	2.369
BANDEIRA	19	286	32.617	40.348
CAMPO LIMPO	31	299	47.689	77.264
CAPELINHA	44	276	45.510	70.364
CASA VERDE	7	26	1.799	2.111
CIDADE TIRADENTES	27	329	39.253	71.428
GRAJAU	34	287	77.572	106.138
GUARAPIRANGA	17	184	20.859	28.982
ITAQUERA II	60	600	60.450	68.713
JARDIM ANGELA	14	139	26.673	31.214
JARDIM BRITÂNIA	6	53	7.894	11.003
JOAO DIAS	35	243	44.212	56.665
LAPA	31	178	31.861	39.562
MERCADO	6	67	16.646	20.742
PARCELHEROS	11	75	10.360	16.204
PARQUE DOM PEDRO II	78	710	66.232	93.307
PENHA	10	95	3.970	4.738
PINHEIROS	39	285	26.329	33.042
PITUBA	35	280	40.066	56.736
PRINCESA ISABEL	18	169	4.783	6.029
S. MIGUEL	11	38	1.046	1.325
SACOMA	29	176	49.432	82.568
SANTO AMARO	63	682	96.456	144.678
SAPOEMBIA/TEOTONIO VILELA	17	138	6.964	9.012
VARGINHA	40	247	61.984	103.621
VILA CARRAO	23	196	14.505	20.858
VILA NOVA CACHOEIRINHA	32	276	51.164	75.683
VILA PRUDENTE	35	266	24.008	31.999

Movimentação e Usuários por terminal

Notas

Usuários: quantidade de pessoas que embarcam ou desembarcam no terminal, independente da quantidade de utilização do Bilhete Único durante o dia.

Movimentação: soma de embarque e desembarque nos terminais, onde os passageiros têm início, término e/ou continuidade de suas viagens.

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte. Base: Novembro/21.

Corredores

A cidade de São Paulo conta com **131,2 km de corredores** implantados sob gestão da SPTrans. Em todos eles, são realizados acompanhamentos constantes via Sistema Integrado de Monitoramento (SIM), onde são calculadas as velocidades médias dos corredores. Esse indicador demonstra que a velocidade média dos corredores no Pico Manhã, sentido bairro-centro, foi de 21 km/h. No sentido centro-bairro, no Pico Tarde, a velocidade média dos Corredores foi de 20 km/h, enquanto no Sistema de Transporte, como um todo, foi de 17 km/h, tanto no Pico Manhã, quanto no Pico Tarde.

A SPTrans monitora, sistematicamente, a velocidade média dos Corredores e Faixas Exclusivas. As Tabelas a seguir demonstram o desempenho da velocidade média nos Corredores exclusivos e no Sistema de Transporte em 2022.

DP DA DT DG DA DE

Velocidade Comercial Média (Km/h) dos Veículos do Sistema de Transporte Coletivo nos Corredores Exclusivos						
ÁREA DE OPERAÇÃO	SUBPREFEITURA	CORREDORES EXCLUSIVOS	PICO DA MANHÃ	PICO DA TARDE	ENTREPICO DIA	ENTREPICO NOITE
			SENTIDO BAIRRO - CENTRO (B/C)	SENTIDO CENTRO - BAIRRO (C/B)	SENTIDO B/C E C/B	SENTIDO B/C E C/B
			2022	2022	2022	2022
1 - NOROESTE	PIRITUBA LAPA SÉ FREGUESIA DO Ó / BRASILÂNDIA	PIRITUBA_LAPA_CENTRO	20	17	18	25
		INAJAR_RIO BRANCO_CENTRO	21	21	22	30
2 - LESTE	ITAQUERA	ITAQUERA_CID.LÍDER	20	19	20	29
3 - SUDOESTE	VILA PRUDENTE / SAPOEMBA SÉ	EXPRESSO TIRADENTES (EIXO SUDOESTE)*	31	34	32	37
4 - SUL	SANTO AMARO VILA MARIANA PARELHEIROS CAPELA DO SOCORRO	VERADOR JOSÉ DINEZ_IBIRAPUERA_SANTA CRUZ	20	19	19	28
		PARELHEIROS_RIO BONITO_SANTO AMARO	22	20	22	31
7 - SUDOESTE	SANTO AMARO	SANTO AMARO_9 DE JULHO_CENTRO	22	22	22	30
	PINHEIROS SÉ	BERRINI	22	16	21	27
	M' BOI MIRIM	PONTE BAIXA	24	21	26	29
	SANTO AMARO	JARDIM ANGELA_GUARAPIRANGA_SANTO AMARO	18	17	20	29
	CAMPO LIMPO	ITAPECERICA_JOÃO DIAS_SANTO AMARO	19	19	21	30
8 - OESTE	BUTANTÃ PINHEIROS SÉ	CAMPO LIMPO_REBOUÇAS_CENTRO	19	20	21	29
CENTRAL	MDOCA	PAES DE BARROS	24	20	21	30
MÉDIA GERAL			21	20	21	29

Velocidade Média em corredores de ônibus

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Velocidade Comercial Média (Km/h) dos Veículos do Sistema de Transporte Coletivo					
ÁREA DE OPERAÇÃO	SUBPREFEITURAS	PICO DA MANHÃ	PICO DA TARDE	ENTREPICO DIA	ENTREPICO NOITE
		SENTIDO BAIRRO - CENTRO (B/C)	SENTIDO CENTRO - BAIRRO (C/B)	SENTIDO B/C E C/B	SENTIDO B/C E C/B
		2022	2022	2022	2022
1 - NOROESTE	FREGUESIA/BRASILÂNDIA PERUS PIRITUBA	18	18	18	26
2 - NORTE	CASA VERDE/CACHOEIRINHA JACANÃ SANTANA VILA MARIA	17	17	16	26
3 - NORDESTE	ERMEJINO MATARAZZO ITAIRM PAULISTA GUAIANASES PENHA SÃO MIGUEL	18	17	18	27
4 - LESTE	ARICANDUVA/FORMOSA/CARRÃO CIDADE TIRADENTES ITAQUERA SÃO MATEUS	18	18	17	25
5 - SUDOESTE	IPIRANGA VILA PRUDENTE/SAPOEMBA	17	17	16	26
6 - SUL	CIDADE ADEMAR JABAQUARA PARELHEIROS SANTO AMARO CAPELA DO SOCORRO	18	17	17	26
7 - SUDOESTE	M'BOI MIRIM	17	16	17	25
8 - OESTE	BUTANTÃ CAMPO LIMPO	17	17	17	25
MÉDIA GERAL		17	17	17	26

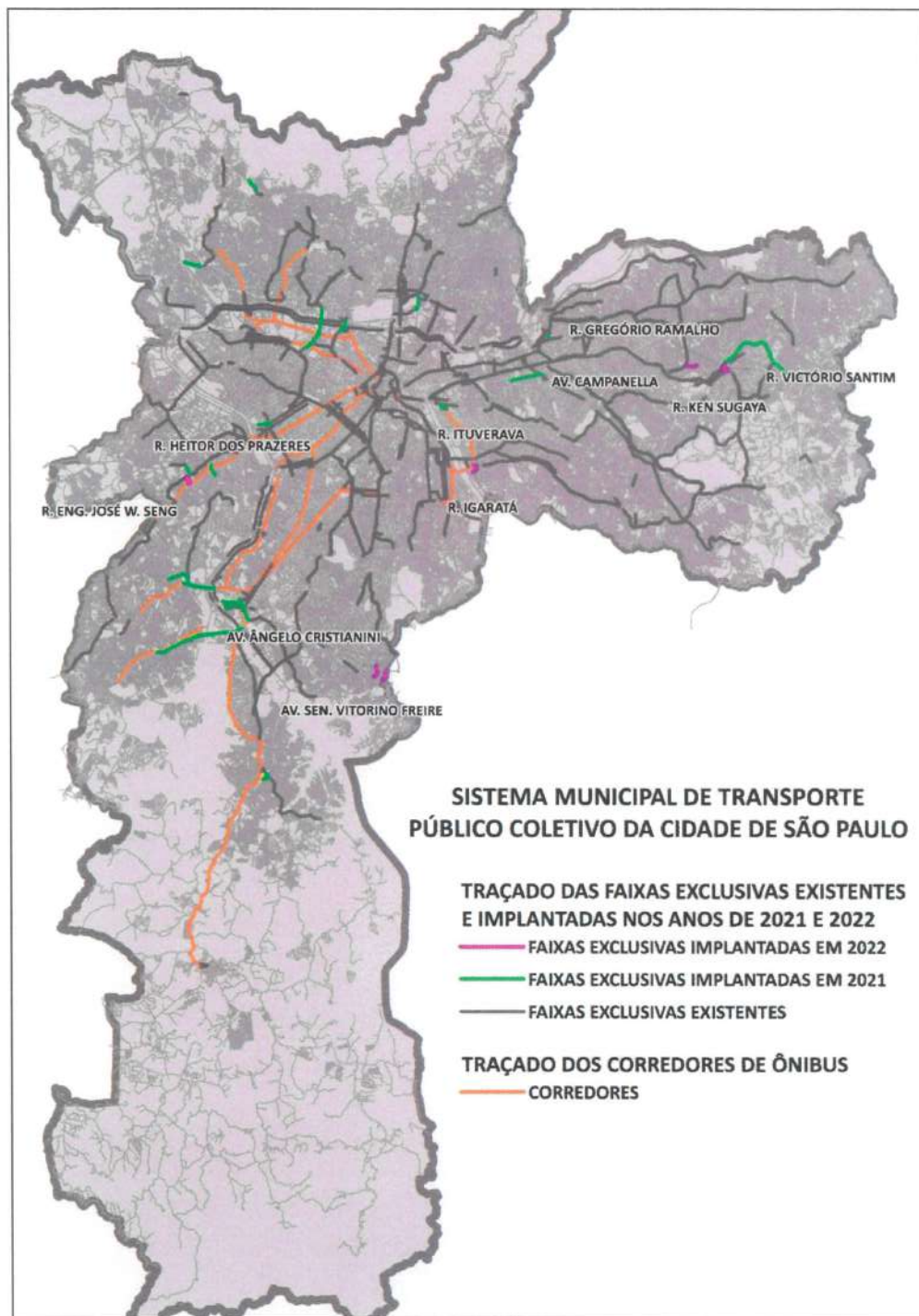
Velocidade Média no Sistema de Transporte – todas as vias

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DG DT DG DA DE

Faixas Exclusivas

A Cidade de São Paulo conta com mais de 568 km de Faixas Exclusivas, sendo 15,1 km implantados ao longo de 2022, distribuídos por todas as regiões da Cidade. A figura a seguir ilustra as Faixas Exclusivas já existentes e as implantadas em 2022, demonstrando sua integração com as demais infraestruturas da Cidade, aumentando a conectividade do Sistema de Transporte.



Infraestrutura de transporte por ônibus
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DC DT DG DA DE

A Tabela abaixo demonstra a evolução do desempenho da velocidade média nas Faixas Exclusivas, agrupadas por região da Cidade, em 2022.

Velocidade Comercial Média (Km/h) dos Veículos do Sistema de Transporte Coletivo nas Faixas Exclusivas					
ÁREA DE OPERAÇÃO	SUBPREFEITURAS	PICO DA MANHÃ	PICO DA TARDE	ENTREPICO DIA	ENTREPICO NOITE
		SENTIDO BAIRRO - CENTRO (B/C)	SENTIDO CENTRO - BAIRRO (C/B)	SENTIDO B/C E C/B	SENTIDO B/C E C/B
		2022	2022	2022	2022
1 - NOROESTE	PINTUBA LAPA SÉ FREGUESIA DO Ó / BRASILÂNDIA	20	18	18	27
2 - NORTE	CASA VERDE/CACHOEIRINHA JACANÁ SANTANA VILA MARIA	19	18	18	28
3 - NORDESTE	ERMELINO MATARAZZO ITAIM PAULISTA GUAIANASES PENHA SÃO MIGUEL	21	18	18	30
4 - LESTE	ARICANDUVA/FORMOSA/CARRÃO CIDADE TIRADENTES ITAQUERA SÃO MATEUS	23	19	21	30
5 - SUDOESTE	VILA PRUDENTE / SAPOEMBA SÉ	19	17	17	27
6 - SUL	SANTO AMARO VILA MARIANA PARELHEIROS CAPELA DO SOCORRO	18	16	17	27
7 - SUDOESTE	SANTO AMARO PINHEIROS SÉ M' BOI MIRIM SANTO AMARO M' BOI MIRIM CAMPO LIMPO	22	18	20	28
8 - OESTE	BUTANTÃ PINHEIROS SÉ	20	18	19	27
MÉDIA GERAL		20	18	19	28

Velocidade média em faixas exclusivas de ônibus
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Avaliação das Faixas Exclusivas Implantadas em 2022

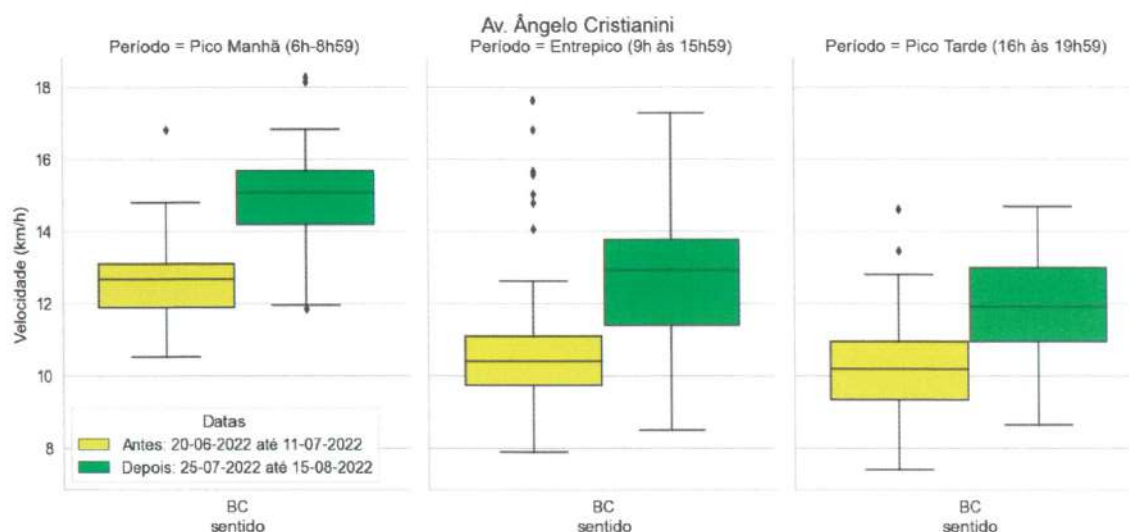
A SPTrans faz a avaliação do desempenho operacional após a implantação das faixas exclusivas, comparando as três semanas posteriores em relação às três semanas anteriores à implantação. Importante ressaltar que existem outros fatores que influenciam a velocidade comercial dos ônibus, como o caso da retomada da demanda, que aumenta o tempo de atendimento aos pontos de parada, além do efeito indireto do aumento do fluxo de carros no período, devido à volta das atividades econômicas e das aulas.

A seguir, uma análise da variação das Faixas que mais se destacaram.

Av. Ângelo Cristianini

Em 23 de julho de 2022, foi inaugurada a Faixa Exclusiva na Avenida Ângelo Cristianini, no sentido bairro-centro, entre as ruas Alcides Arguedas e Tomé Andrade, com extensão de 690 metros e horário de operação das 6h às 20h nos dias úteis. Foram calculadas e analisadas as velocidades no período anterior e posterior à inauguração das Faixas. Para tal, considerou-se o período anterior à implantação da faixa nos dias úteis entre 20/06/2022 a 11/07/2022. Para o período posterior à implantação foram considerados os dias úteis entre 25/07/2022 a 15/08/2022. Os resultados estão apresentados a seguir.

DP DO DT DG DA DE



Blospot de velocidades da faixa exclusiva na Av. Ângelo Cristianini

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Comparativo de velocidade Av. Ângelo Cristianini			
Período	Bairro-Centro		Variação
	Antes: 20-06-2022 até 11-07-2022	Depois: 25-07-2022 até 15-08-2022	
Pico Manhã (6h-8h59)	12,65	15,06	+19%
Entrepico (9h às 15h59)	10,39	12,915	+24%
Pico Tarde (16h às 19h59)	10,18	11,91	+17%

Comparativo de velocidade da faixa exclusiva na Av. Ângelo Cristianini, sentido Bairro-Centro

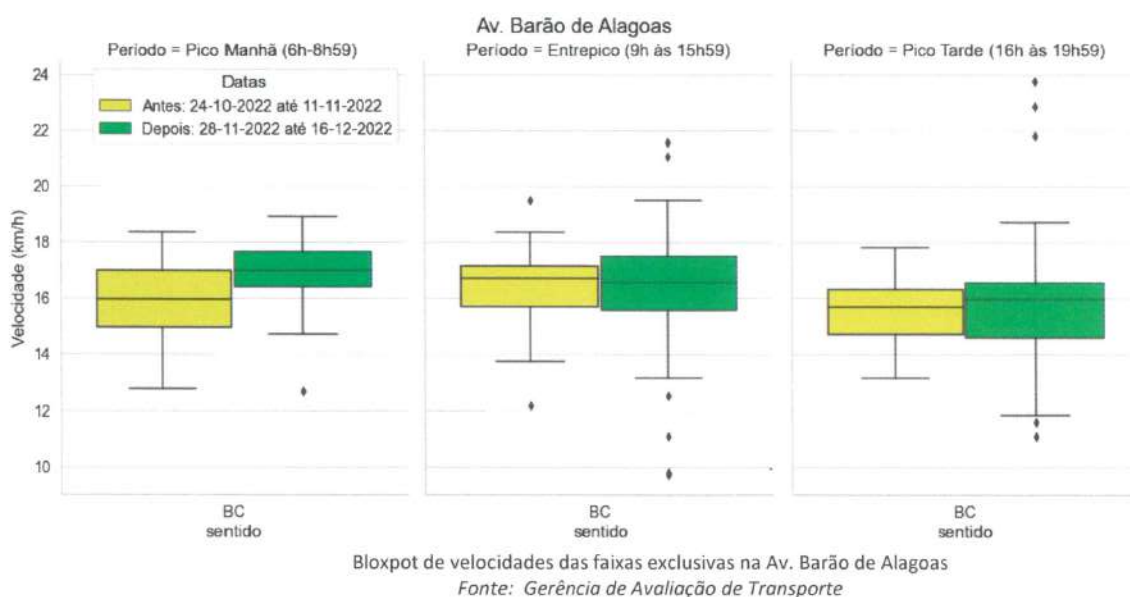
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Foram observadas variações positivas na velocidade nos três períodos, tanto no pico da manhã (ganho de 19%, de 12,65 km/h para 15,06 km/h), no entre pico (ganho de 24%, passando de 10,4 km/h para 12,9 km/h) e no pico tarde (ganho de 17%, de 10,2 km/h para 11,9 km/h), conforme apresentado no *box-plot* das velocidades.

DP DO DT DG DA DE

Avenida Barão de Alagoas

Em 17 de dezembro de 2022 foram inauguradas duas Faixas Exclusivas na Av. Barão de Alagoas, sendo uma no sentido bairro/centro, com início na Rua Florai e término na Rua Pascoal de Miranda, com período de operação das 6h às 9h e outra no sentido centro/bairro, entre a Av. Marechal Tito e Rua Florai, operando entre 16h e 20h. Para a avaliação de desempenho dessas Faixas, foram considerados os dias úteis entre 24/10/2022 e 11/11/2022. O período considerado pós-implementação, foi de 28/11/2022 a 16/12/2022. (foto: Kim Schiavo Mosqueiro)

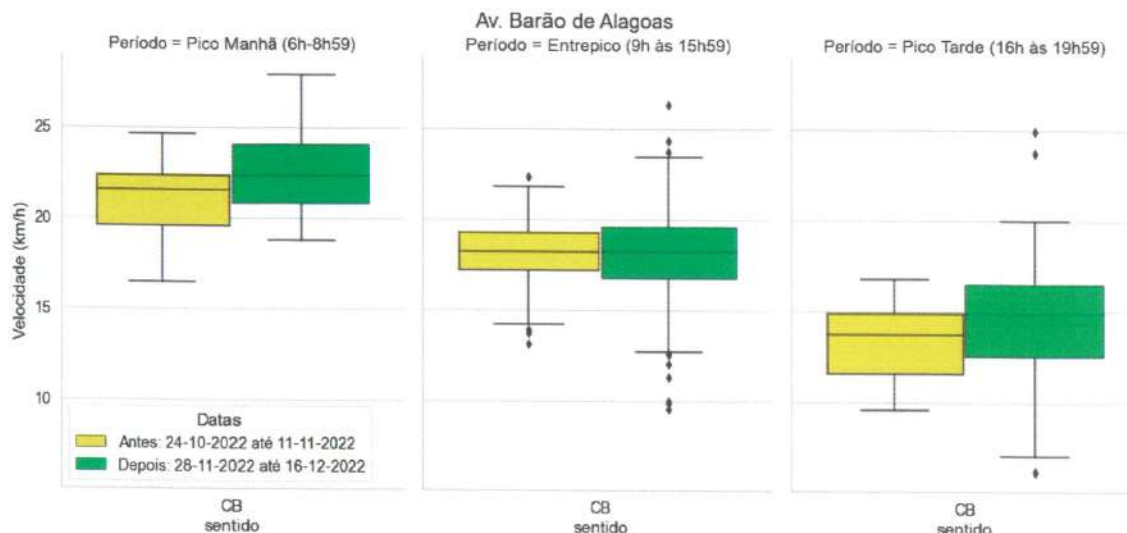


Comparativo de velocidade Av. Barão de Alagoas			
Período	Bairro-Centro		Variação
	Antes: 24-10-2022 até 11-11-2022	Depois: 28-11-2022 até 16-12-2022	
Pico Manhã (6h-8h59)	15,98	17,01	+7%
Entrepico (9h às 15h59)	16,7	16,55	-1%
Pico Tarde (16h às 19h59)	15,71	15,98	+2%

Comparativo de velocidade da faixa exclusiva na Av. Barão de Alagoas, sentido Bairro-Centro

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DC DT DG DA DE



Bloxpote de velocidades da faixa exclusiva na Av. Barão de Alagoas
 Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Comparativo de velocidade Av. Barão de Alagoas			
Período	Centro-Bairro		Variação
	Antes: 24-10-2022 até 11-11-2022	Depois: 28-11-2022 até 16-12-2022	
Pico Manhã (6h-8h59)	21,54	22,3	+4%
Entrepico (9h às 15h59)	18,23	18,23	0%
Pico Tarde (16h às 19h59)	13,74	14,93	+9%

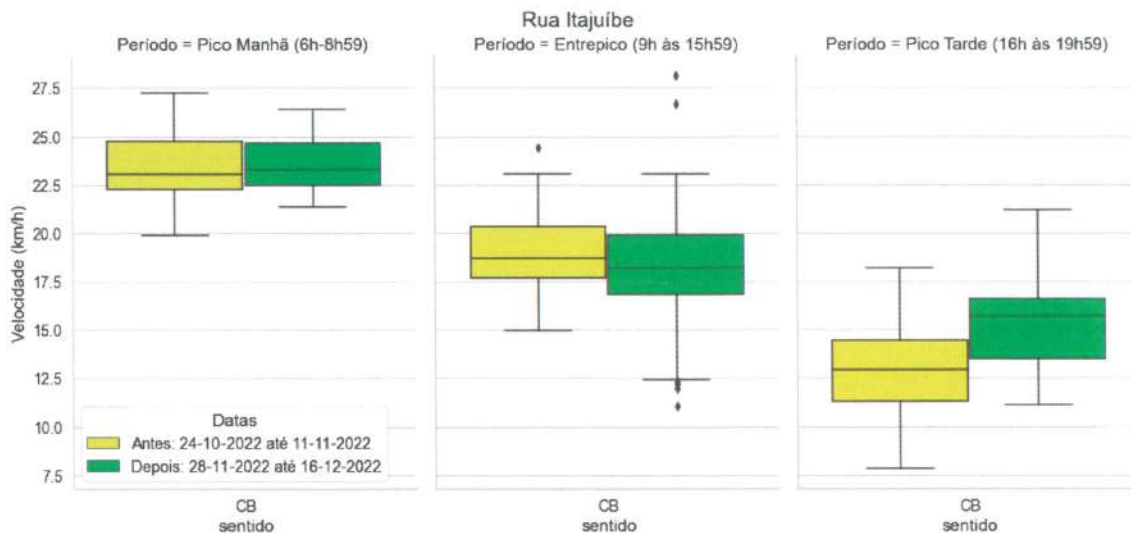
Comparativo de velocidade da faixa exclusiva na Av. Barão de Alagoas, sentido Centro-Bairro
 Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Observa-se que no sentido bairro/centro, no período de operação da Faixa Exclusiva (pico manhã entre 6h e 9h), houve uma melhora da mediana das velocidades, de 15,98 km/h para 17,01 km/h, que representou 7% de melhoria. Para o sentido centro/bairro, no período de operação da Faixa Exclusiva (das 16h às 20h), houve uma melhora da mediana das velocidades, de 13,7 km/h para 14,9 km/h, que representou melhoria de 9% no desempenho.

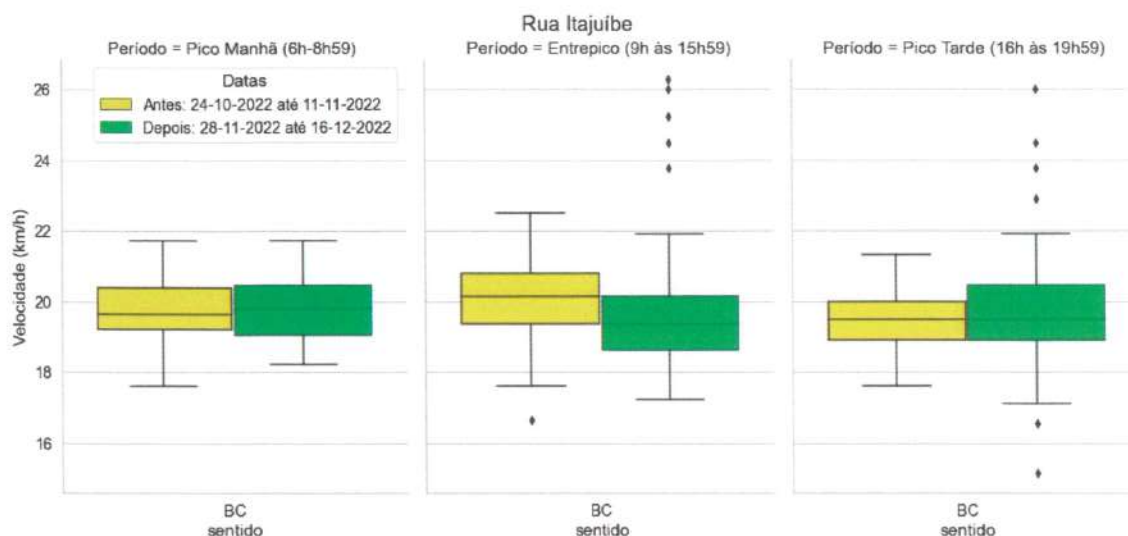
DP DG DT DG DA DE

Rua Itajuíbe

A faixa da Rua Itajuíbe foi inaugurada em 17 de dezembro de 2022, nos dois sentidos de operação. O sentido bairro/centro tem início na Av. Barão de Alagoas e término na Av. Bandeira dos Cataguases e o sentido centro/bairro tem início na Av. Bandeira dos Cataguases e fim na Av. Barão de Alagoas. Ambos sentidos têm extensão de 680 metros. Para a análise foi adotado como período anterior à implementação da Faixa Exclusiva o intervalo entre 24/10/2022 e 11/11/2022 e para o período pós-implementação, o intervalo entre 28/11/2022 e 16/12/2022. (foto: Kim Schiavo Mosqueiro)



Bloxpote de velocidades das faixas exclusivas na rua Itajuíbe
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte



Blospot de velocidades das faixas exclusivas na rua Itajuíbe
 Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Comparativo de velocidade Rua Itajuíbe			
Período	Bairro-Centro		Variação
	Antes: 24-10-2022 até 11-11-2022	Depois: 28-11-2022 até 16-12-2022	
Pico Manhã (6h-8h59)	19,66	19,82	+0,81%
Entrepico (9h às 15h59)	20,14	19,36	-3,87%
Pico Tarde (16h às 19h59)	19,51	19,51	0%

Comparativo de velocidade da faixa exclusiva na R. Itajuíbe, sentido Bairro-Centro
 Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Comparativo de velocidade Rua Itajuíbe			
Período	Centro-Bairro		Variação
	Antes: 24-10-2022 até 11-11-2022	Depois: 28-11-2022 até 16-12-2022	
Pico Manhã (6h-8h59)	23,08	23,29	+1%
Entrepico (9h às 15h59)	18,7	18,17	-3%
Pico Tarde (16h às 19h59)	12,94	15,72	+22%

Comparativo de velocidade da faixa exclusiva na Av. Itajuíbe, sentido Centro-Bairro
 Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DQ DT DG DA DE

Observa-se um aumento da mediana de velocidade no sentido centro/bairro, de 12,9 km/h para 15,7 km/h no período de funcionamento da Faixa, no pico tarde, o que representou melhoria de 22%. Para o sentido bairro/centro, no horário de funcionamento (pico manhã entre às 6h e 9h), a velocidade se manteve praticamente constante.

IQT – Índice de Qualidade do Transporte

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

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

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

Em 2022, os processos de apuração e divulgação dos indicadores de avaliação do transporte foram acompanhados pelas Áreas Internas da SPTrans, enquanto Órgão Gestor do Sistema de Transporte, pelo seu Conselho de Administração e pela SETRAM, assim como utilizados pelas próprias Concessionárias, para alavancar a melhoria da qualidade dos serviços e por outros órgãos municipais. As Concessionárias foram avaliadas em dois ciclos semestrais.

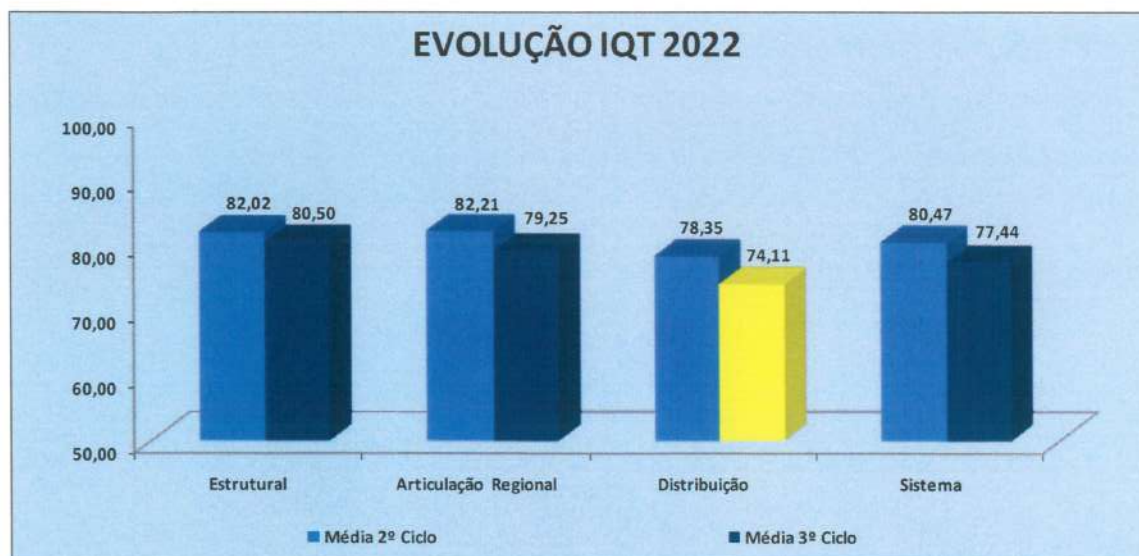
2º CICLO DE AVALIAÇÃO							
	jan/22	fev/22	mar/22	abr/22	mai/22	jun/22	Média
Estrutural	83,42	81,62	82,22	81,82	83,13	79,92	82,02
Articulação Regional	84,24	81,26	82,69	82,09	82,64	80,33	82,21
Distribuição	79,04	76,47	79,54	77,45	78,84	79,27	78,35
Sistema	81,72	79,30	81,18	80,00	81,18	79,72	80,47
3º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

Escala de Avaliação

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

IQT – Resultados Ciclos de Avaliação
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DO DT DG DA DE



IQT - Resumo Geral
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

A SPTTrans avalia 38 Concessionárias, distribuídas entre os 32 lotes estabelecidos nos contratos de concessão vigentes. Considerando o 2º ciclo de avaliação, que compreende os meses de janeiro a junho/2022, duas empresas (Viação Gato Preto Ltda – E1 e Alfa Rodobus Transportes S/A – D13) obtiveram a classificação “Ótimo”, 27 foram classificadas com o conceito “Bom” e 9 com “Regular”, conforme demonstrado nas Tabelas a seguir:

Resultados do 2º Ciclo do IQT – Grupo Estrutural

Lote	Empresa	GRUPO ESTRUTURAL						Média
		jan/22	fev/22	mar/22	abr/22	mai/22	jun/22	
E1	Santa Brígida	81,00	91,18	86,79	86,60	91,92	82,47	86,66
	Gato Preto	89,53	95,30	95,32	93,70	97,92	95,63	94,56
E2	Sambaíba	89,17	78,20	81,21	77,65	77,85	73,77	79,65
E3	Metrópole	77,87	71,12	77,54	73,25	74,70	72,26	74,45
E4	Via Sudeste	80,52	77,47	75,49	75,30	79,66	76,17	77,43
E5	Mobilbrasil	89,19	85,55	81,15	82,14	91,21	90,87	86,68
E6	Grajaú	73,98	75,88	77,55	79,68	78,09	76,29	76,91
E7	Metrópole	84,29	79,98	81,61	83,40	83,77	76,09	81,52
E8	Campo Belo	92,34	88,82	91,49	92,70	84,04	91,22	90,10
E8	Transpass	73,64	76,86	78,00	79,80	77,18	71,41	76,15
	Gatusa	92,18	97,07	90,45	89,79	85,95	90,32	92,63

DP DO DT DG DA DE

Resultados do 2º Ciclo do IQT – Grupo Local de Articulação Regional

Lote	Empresa	GRUPO LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL					
		jan/22	fev/22	mar/22	abr/22	mai/22	jun/22
AR0	Ambiental	78,11	81,84	76,15	74,16	78,43	78,38
AR1	Santa Brígida	91,79	90,32	86,37	86,00	84,44	92,95
	Gato Preto	96,01	80,63	84,70	94,09	97,80	94,41
AR2	Sambaíba	75,52	78,60	76,88	76,52	75,38	70,00
AR3	Metrópole	81,33	72,29	75,73	77,09	71,92	67,61
AR4	Express	92,04	81,69	89,21	86,70	88,84	91,87
AR5	Via Sudeste	78,31	82,24	80,56	84,30	82,69	70,50
AR6	Mobibrasil	90,62	95,10	86,21	92,14	84,31	91,63
AR7	KBPX	81,55	81,49	89,78	83,84	88,23	87,58
AR8	Gato Preto	94,05	90,56	86,38	87,09	93,42	93,50
AR9	Campo Belo	88,54	85,21	93,82	85,10	95,57	84,01
	Transpass	85,63	76,30	78,34	79,29	80,04	76,57

Resultados do 2º Ciclo do IQT – Grupo Local de Articulação de Distribuição

Lote	Empresa	GRUPO LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO					
		jan/22	fev/22	mar/22	abr/22	mai/22	jun/22
D1	Norte Buss	84,93	86,56	87,15	85,19	82,75	79,91
	Spencer	84,70	86,04	89,10	87,01	82,43	92,13
D2	Norte Buss	81,67	80,19	84,84	76,72	84,45	86,95
	Spencer	72,35	73,71	77,30	79,18	64,18	79,18
D3	Transunião	76,53	71,31	69,87	74,09	76,06	74,94
D4	Upbus	84,34	82,05	83,43	87,66	82,75	90,47
D5	Pêssego	83,86	69,94	72,02	65,99	72,86	70,00
D6	Allibus	80,91	75,63	79,98	81,33	77,43	75,61
D7	Transunião	64,32	66,47	70,38	65,03	56,65	69,67
D8	Movebuss	74,27	80,99	83,95	79,54	88,17	87,78
D9	A2	66,23	64,77	73,75	66,08	75,90	69,28
D10	Transwolff	79,87	75,08	76,01	77,38	74,62	80,24
D11	Transwolff	76,39	75,15	81,20	79,23	78,12	79,13
D12	Transcap	80,07	71,42	76,53	67,41	77,79	77,37
D13	Alfa Rodobus	99,04	99,11	98,82	98,81	98,92	98,98

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

No 3º Ciclo de Avaliação, que abrangeu os meses de julho a dezembro/2022, 24 empresas foram classificadas com conceito “Bom” e 14 “Regular”, classificação mínima exigida pela SPTTrans.

Resultados do 3º Ciclo do IQT – Grupo Estrutural

Lote	Empresa	GRUPO ESTRUTURAL					
		jul/22	ago/22	set/22	out/22	nov/22	dez/22
E1	Santa Brígida	92,11	86,53	87,43	84,89	87,49	82,06
	Gato Preto	83,96	91,27	88,74	85,92	94,89	84,10
E2	Sambaíba	80,64	72,51	74,74	74,18	78,45	77,10
E3	Metrópole	77,64	74,30	74,03	74,36	78,64	67,72
E4	Via Sudeste	77,39	75,62	70,40	78,79	77,49	76,51
E5	Mobibrasil	89,38	87,35	83,96	84,51	81,37	80,88
E6	Grajaú	78,92	77,67	81,04	78,26	77,16	69,90
E7	Metrópole	80,63	81,89	75,76	79,69	78,66	74,47
E8	Campo Belo	86,38	85,03	93,01	83,32	96,62	76,18
	Transpass	81,85	79,34	82,43	76,06	81,47	76,58
E9	Gatusa	90,22	84,16	79,69	89,98	93,26	87,98

Resultados do 3º Ciclo do IQT – Grupo Local de Articulação Regional

Lote	Empresa	GRUPO LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL						
		jul/22	ago/22	set/22	out/22	nov/22	dez/22	Média
AR0	Ambiental	80,09	80,63	70,71	77,12	77,93	67,68	75,68
AR1	Santa Brígida	91,50	85,71	82,34	93,51	91,14	80,76	87,49
	Gato Preto	91,71	97,44	90,43	81,68	87,24	85,97	89,07
AR2	Sambaíba	74,58	72,23	74,43	72,70	74,76	73,08	73,63
AR3	Metrópole	66,15	74,18	71,88	70,47	77,98	74,34	72,50
AR4	Express	85,41	81,11	89,79	84,37	81,05	81,55	83,88
AR5	Via Sudeste	78,74	81,65	68,90	76,95	79,23	73,22	76,45
AR6	Mobibrasil	80,92	86,45	90,69	85,79	80,69	85,25	84,96
AR7	KBPX	87,49	78,66	80,37	87,01	96,50	73,80	83,98
AR8	Gato Preto	88,56	83,89	76,35	89,99	82,38	83,06	84,04
AR9	Campo Belo	93,54	88,06	84,32	84,06	87,44	88,18	87,60
	Transpass	78,93	77,83	74,16	73,56	78,70	69,17	75,39

Resultados do 3º Ciclo do IQT – Grupo Local de Distribuição

Lote	Empresa	GRUPO LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO						
		jul/22	ago/22	set/22	out/22	nov/22	dez/22	Média
D1	Norte Buss	79,69	83,45	75,32	76,54	82,60	73,23	78,48
	Spencer	78,44	87,30	78,99	69,95	84,01	83,03	80,29
D2	Norte Buss	76,11	73,13	76,91	77,28	75,47	67,11	74,33
	Spencer	71,28	75,32	65,38	71,83	74,57	68,45	71,14
D3	Transunião	70,32	75,61	70,61	70,86	71,46	67,54	71,06
D4	Upbus	87,18	81,94	82,44	93,77	87,56	78,09	85,16
D5	Pêssego	73,52	66,31	66,08	64,95	79,13	68,25	69,70
D6	Allibus	77,13	63,14	73,23	64,98	74,80	74,36	71,27
D7	Transunião	61,41	63,03	53,91	60,99	61,68	63,93	60,82
D8	Movebuss	75,68	77,51	74,10	81,47	75,54	67,58	75,31
D9	A2	73,21	58,92	63,02	54,69	62,92	62,78	62,60
D10	Transwolff	80,90	75,62	72,65	76,46	73,68	73,60	75,48
D11	Transwolff	80,86	75,95	79,84	73,96	76,09	76,15	77,14
D12	Transcap	80,20	79,76	74,75	82,29	79,81	73,95	78,46
D13	Alfa Rodobus	97,76	86,07	92,12	84,69	95,14	98,03	92,30

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

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

Para saber mais sobre Índice de Qualidade do Transporte, acesse:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php?p=213379

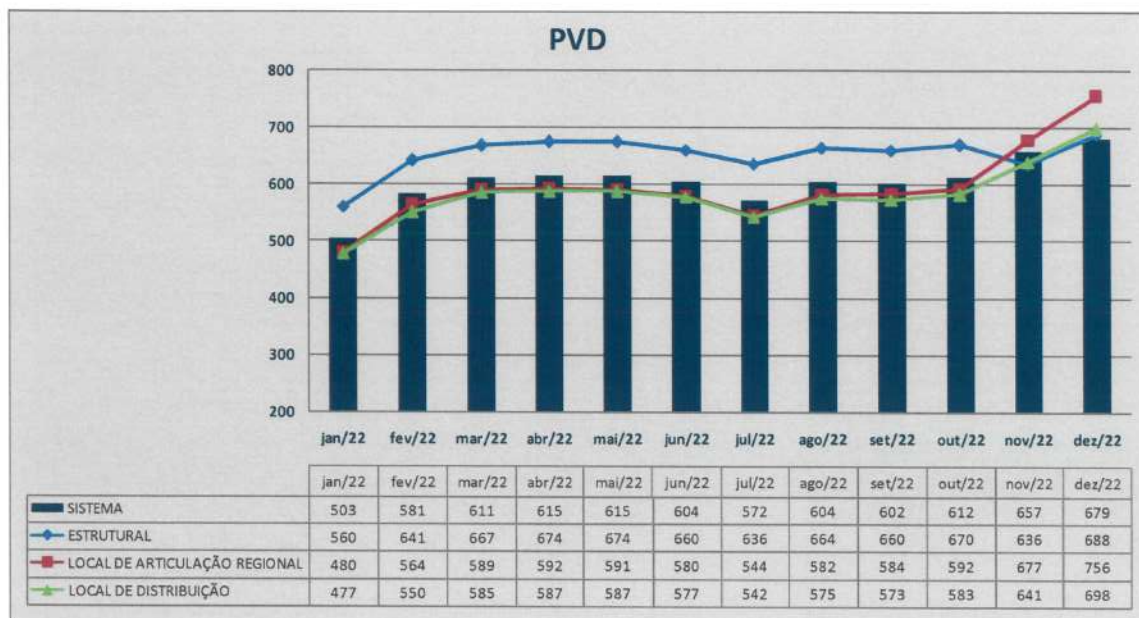
Indicadores de produtividade

Para avaliar a equação “produção e produtividade” foram utilizados os indicadores convencionados no Sistema de Transporte, baseados nos passageiros transportados, quilometragem e frota operacional monitorada, cujos resultados serão apresentados a seguir. Nota-se, que os indicadores PVD (Passageiros Veículo Dia) e IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) apresentaram tendência de crescimento devido à retomada gradativa da demanda de passageiros transportados no Sistema de Transporte.

DP DO DT DG DA DE

Passageiro Veículo Dia – PVD

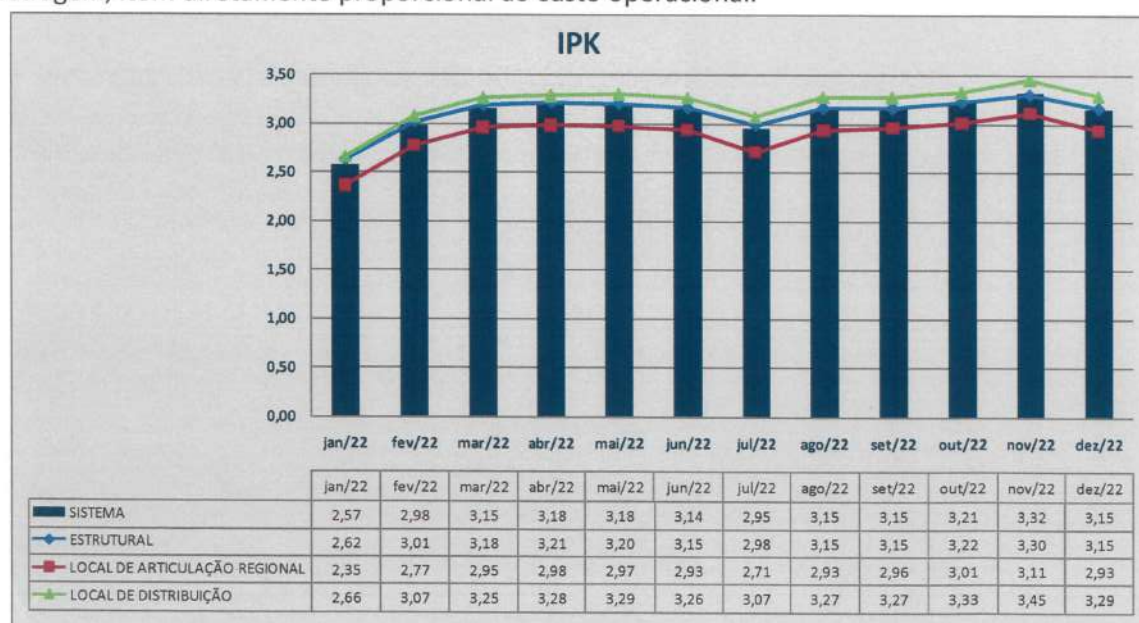
O PVD é o quociente entre a média obtida de embarques de passageiros por dia útil de operação e a quantidade média de frota monitorada no pico manhã. Em termos de produtividade, quanto maior o PVD melhor o resultado.



Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Passageiro por Quilômetro – IPK

É o quociente entre o número de embarques de passageiros em média por dia útil, incluindo transferências, gratuidades e escolares, e a quantidade de quilômetros apurados nos dias úteis. É um indicador de eficiência operacional que mede tanto a variação da demanda, traduzida em número de passageiros, quanto à quilometragem, item diretamente proporcional ao custo operacional.



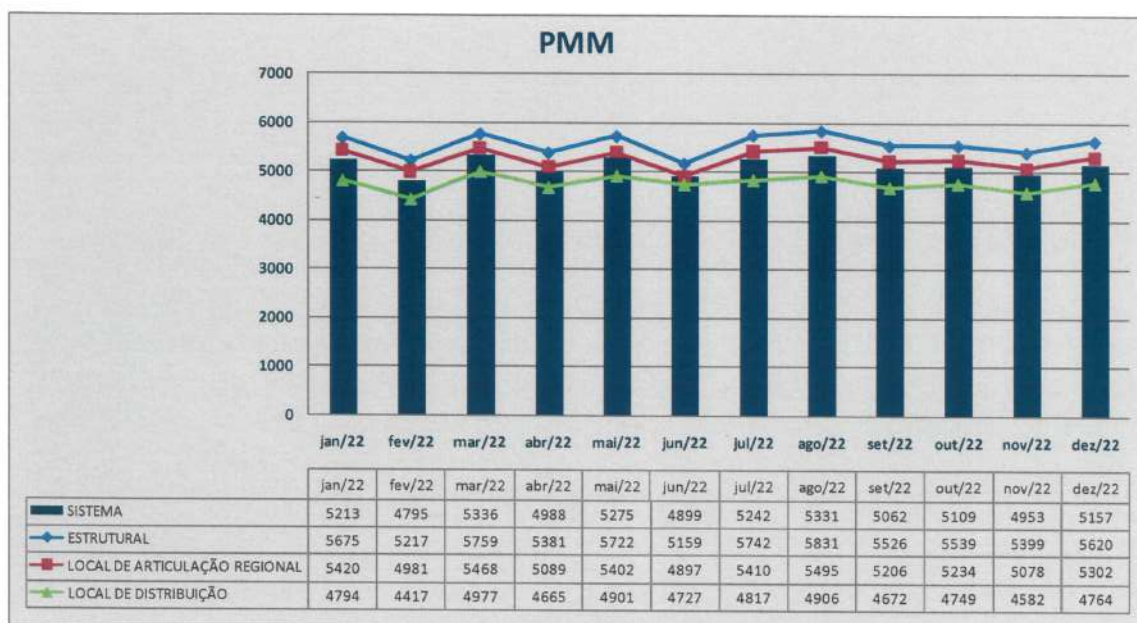
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DO DT DG DA DE

Percurso Médio Mensal – PMM

É o quociente entre a quantidade de quilômetros no mês e a quantidade de frota monitorada em dias úteis.

Em 2022, a SPTrans revisou o indicador PMM, adequando-o aos critérios estabelecidos no Método de Cálculo dos Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus, elaborado pela Associação Nacional de Transporte Público, disponível no endereço eletrônico: <http://files.antp.org.br/2017/8/21/1.-metodo-de-calculo--final-impresso.pdf>.



Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Performance Operacional das Linhas

É um instrumento de análise do serviço de transporte que permite realizar verificações detalhadas dos resultados da operação das linhas, da evolução na oferta de serviços, da demanda de passageiros e dos principais indicadores operacionais, introduzindo informações e alertas que remetem à necessidade de medidas para manter, planejar, reprogramar ou fiscalizar os serviços. O objetivo é atuar no desempenho das linhas do Sistema de Transporte, subsidiando ações e promovendo controles para aprimorar a gestão dos serviços, melhorando sua oferta e qualidade.

A Performance Operacional das Linhas contém relatório com o Ranking das Linhas que informa, mensalmente, a classificação dos serviços, dos melhores resultados para os piores. Considera os indicadores de cumprimento de viagens e de tempo de percurso como principais atributos para a classificação. No caso do cumprimento de viagens, utiliza o menor percentual de cumprimento obtido nos períodos de operação (Pré-Pico da Manhã, Pico da Manhã, Entre Picos, Pico da Tarde, Noite e Madrugada). Sendo assim, identifica e evidencia o cenário de operação dos serviços mais crítico, onde devem ser executados esforços para melhorar os resultados.

DP DD DT DG DA DE

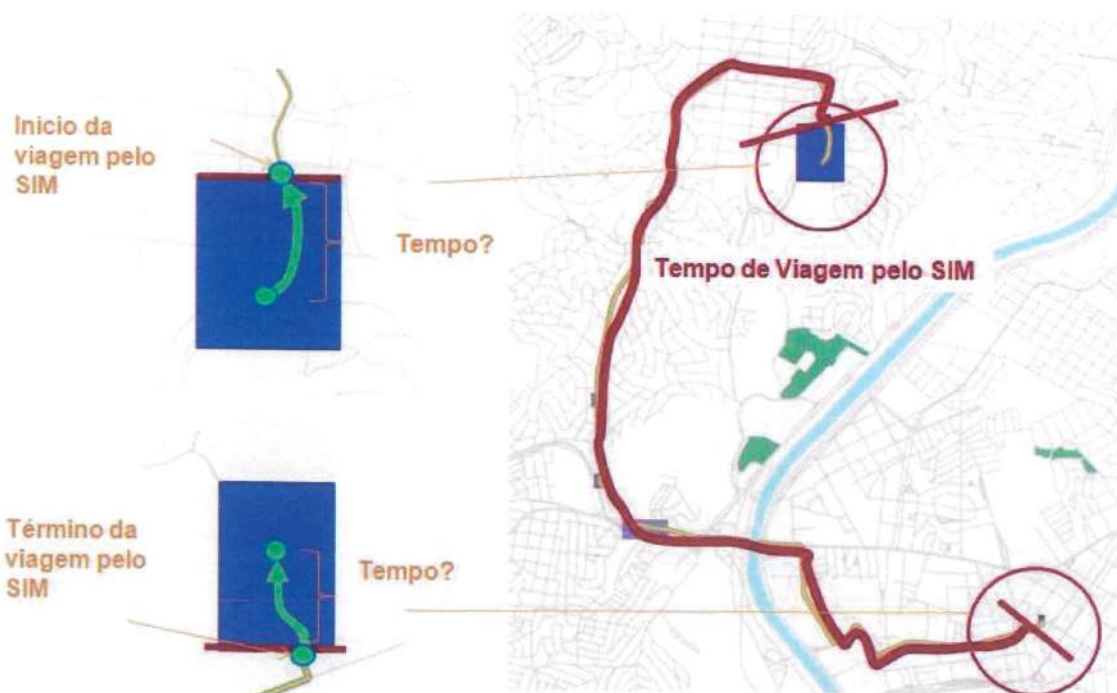
Os resultados da Performance Operacional das Linhas, na comparação entre as quantidades de linhas, considerando suas classificações, entre último trimestre de 2021 (após Portaria SMT/SETRAN nº 08) e 2022 (até novembro), observa-se que o percentual de linhas classificadas como “Ruim ou Péssimo” e “Regular” tiveram redução nos seus percentuais, “Bom e Ótimo” tiveram um aumento nos seus percentuais.



Percentual de Linhas - Classificação da Performance Operacional
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Avaliação dos tempos de viagens das linhas - Pontos notáveis

É um indicador importante para o planejamento da operação das linhas, com efeito direto no conforto e confiabilidade do transporte para os usuários. A SPTrans aprimorou o cálculo do tempo de viagem, associando ao tempo estimado para ultrapassar os pontos notáveis (cerca digital). O Sistema Integrado de Monitoramento (SIM) informa, como horário de início da viagem, quando o veículo ultrapassa o denominado limite do ponto notável e, analogamente, o fim da viagem é apurado quando o veículo entra no ponto notável do terminal de destino, conforme ilustra na figura a seguir.



Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DO DT DG DA DE

Dessa forma, a apuração do tempo total de viagem dos ônibus apresentava imprecisão, tanto pela chegada quanto pela partida. Com o objetivo de aprimorar essa apuração, elaborou-se uma metodologia para estimativa do tempo de viagem, dentro do Ponto Notável, que considera as velocidades e distâncias percorridas pelos ônibus para cada caso. Com o objetivo de validar essa estimativa, foi realizada uma apuração em campo no Terminal Parque Dom Pedro II, apurando os horários de partidas e chegadas de 3 linhas, totalizando a computação de 66 partidas e 52 chegadas de ônibus. A localização do terminal e do ponto notável em questão é apresentada a seguir. Na figura, é indicada como exemplo a linha 4311-10, sentido bairro-centro (chegada) e centro-bairro (partida).



Chegada ao terminal (esquerda) e partido do terminal (direita)
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Considerando a linha 4311-10, o máximo tempo de chegada foi de 3 minutos e o de partida foi de 5 minutos.

O resultado das comparações de tempo estimado pela nova metodologia, e o apurado para as 3 linhas, é apresentado a seguir, para as Partidas e Chegadas, respectivamente:

Total de Partidas Apuradas: 66		
Tolerância		Percentual de partidas dentro da tolerância
30	segundos	33%
45	segundos	73%
60	segundos	98%

Total de Chegadas Apuradas: 52		
Tolerância		Percentual de chegada dentro da tolerância
30	segundos	52%
45	segundos	87%
60	segundos	92%

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Os resultados demonstram que 98% das partidas tiveram suas estimativas de tempo no ponto notável dentro da tolerância de 60 segundos. Essa mesma taxa foi de 92% para o caso das chegadas de veículos.

DP DO DT DG DA DE

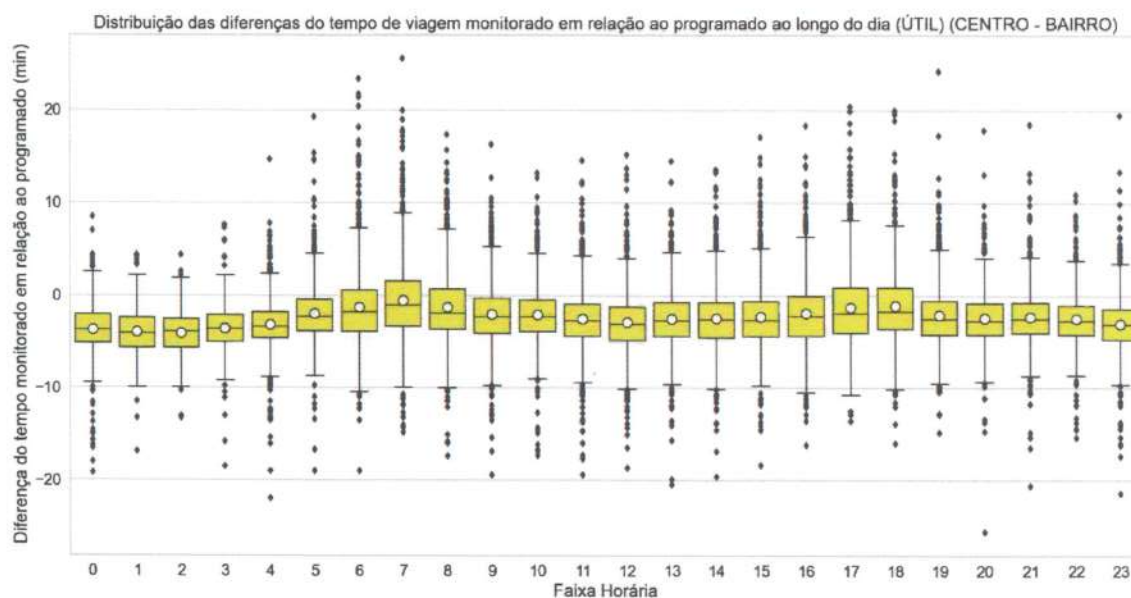
Avaliação da Variabilidade do Tempo de Viagem das Linhas

A análise da variabilidade dos tempos monitorados teve como objetivo auxiliar e identificar as linhas com maiores discrepâncias entre o realizado e o programado, além de servir como subsídio para a avaliação histórica de tempo parado dos veículos, que são apontados pelo Sistema Integrado de Monitoramento (SIM). O estudo buscou caracterizar a distribuição do tempo de viagem das partidas no nível de desagregação por linha, sentido, faixa horária e tipo de dia.

Para tal, foram agregadas todas as viagens monitoradas pelo SIM para todos os dias de outubro de 2022. Para melhor representar o tempo total da viagem do veículo, foram adicionados os tempos de passagem pelos pontos notáveis, estimados a partir das médias de tempo por dia tipo para o mesmo mês, calculadas utilizando a estimativa de velocidade por trechos, mensurada diariamente por meio dos dados de GPS da frota de ônibus, conforme já descrito neste Relatório.

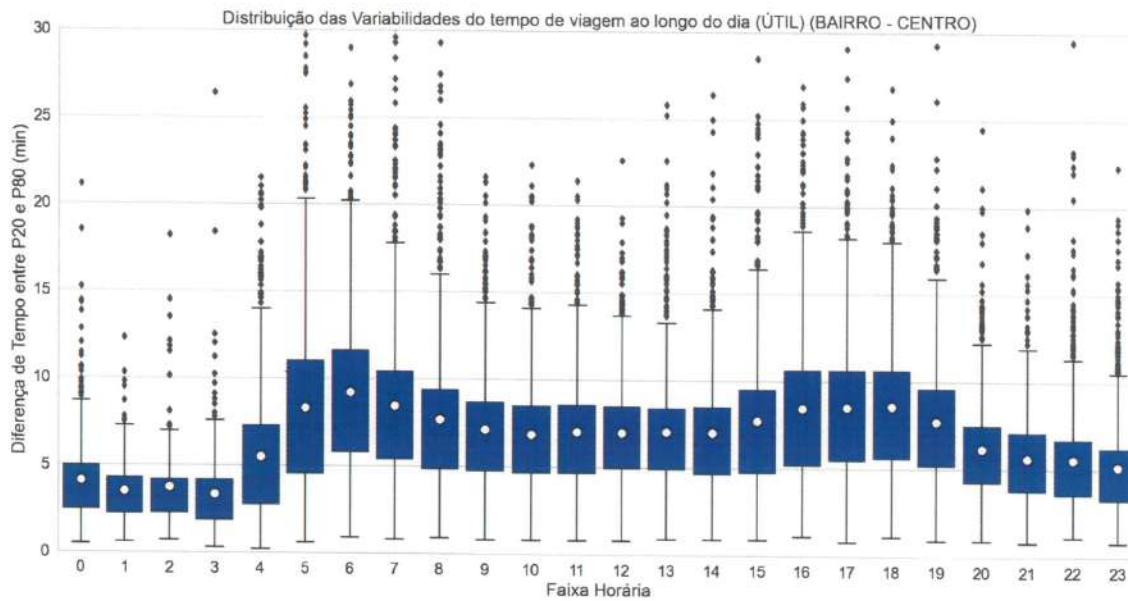
Em seguida, foram realizados filtros para melhorar a qualidade dos dados: para isso foram calculadas as velocidades das partidas, depois filtradas para incluir apenas as partidas entre 7 km/h e 45 km/h, com amostra mínima de 10 partidas no mês para cada linha, sentido e faixa horária. Após, foram calculados os indicadores de tempo médio, mediano e os percentuais que indicam a distribuição dos tempos de viagens. Na tabela final, para fins de comparação com o tempo monitorado das partidas, também foram adicionados os tempos programados, referentes ao último dia de outubro/2022.

Como resultado, conforme o Gráfico apresentado a seguir, observa-se que, no geral, os tempos programados estão próximos aos tempos monitorados. Na média do pico manhã, sentido bairro-centro, nos dias úteis, o tempo programado foi 2% maior que o tempo monitorado e, em até 70% das linhas a diferença é menor do que 4 minutos, para cima ou para baixo.



Quanto à distribuição dos tempos de viagem das partidas, no sentido bairro-centro o valor de 13 minutos cobre a diferença entre as partidas 20% mais rápidas e as 20% mais lentas para 75% das linhas na faixa crítica das 6h, porém esse valor atinge até 20 minutos ou mais para um conjunto de linhas nos horários de pico (Gráfico abaixo). Já a diferença entre os percentis 10 e 90 dos tempos de viagem foi de até 18 minutos para 75% das linhas.

DP DC DT DG DA DE



No sentido centro-bairro, observamos uma maior variabilidade dos tempos, nas faixas do pico da tarde (16h, 17h e 18h), chegando a 14 minutos na diferença entre os percentis 20 e 80 para 75% das linhas, e 21 minutos na diferença entre os percentis 10 e 90 para 75% das linhas.

Os motivos para as variações nos tempos de viagem são diversos, incluindo a existência ou não de infraestrutura dedicada ao transporte público coletivo por ônibus no itinerário da linha, a dinâmica e volume dos embarques e desembarques da linha, interferência com outros veículos, etc.

Participação em grupos especializados

GRI 102-13, 102-21, 102-40, 102-43, 102-44

Grupo Qualiônibus

A SPTrans é integrante do grupo de benchmarking Qualiônibus, coordenado pelo Instituto WRI-Brasil, onde conta com a participação de 27 entidades (Cidades e/ou empresas), que tem como objetivo compartilhar conhecimento e boas práticas, a fim de melhorar a qualidade do Transporte Público por ônibus e atrair passageiros para o setor. O Grupo passou a considerar o Indicador de Permeabilidade do Transporte Coletivo – IPTC - como uma boa prática a ser desenvolvida e seguida pelas demais cidades. Além dessa inovação, a metodologia do Índice de Qualidade do Transporte, o Serviço Atende+ e a fiscalização eletrônica, são ações desenvolvidas pela SPTrans consideradas como Boas Práticas na gestão do transporte, além de ações da Prefeitura de São Paulo, como a concessão dos pontos de paradas e a regulamentação do transporte por aplicativos.

GeoSampa

A SPTrans participa do Comitê GTI/SIG (Grupo Técnico Intersecretarial do Sistema de Informações Geográficas da Cidade de São Paulo) para acompanhamento das bases cartográficas disponibilizadas no portal.

DP DO DT DG DA DE

Comitê Permanente de Segurança Viária

A SPTrans participa do Comitê para acompanhamento da execução dos planos de ação elencados pelo Programa Vida Segura, da Prefeitura de São Paulo. Dentro das Ações, destaca-se a necessidade de implantação da ISO 39.001, que trata sobre Segurança Viária, em todas as Concessionárias do Sistema de Transporte.

Banco Mundial

Em setembro/22, a SPTrans recebeu Comitativa Indiana, mediada pelo Banco Mundial, onde apresentou a utilização do BigData para gestão do transporte público, em especial, o estudo Retomada da Demanda, que destacou o caráter heterogêneo quanto à frequência de utilização semanal dos bilhetes únicos, variação por origens e destinos dos usuários na Cidade e a diversidade do comportamento da demanda por setor da economia. Além disso, a SPTrans demonstrou os critérios para o planejamento do transporte e estudo que visa aumentar igualdade de gênero, esse último, com participação efetiva do Banco Mundial.

Institute for Transportation & Development Policy - ITDP (Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, na tradução em português)

Em 2022, o ITDP promoveu um programa de capacitação sobre o uso de dados para a gestão do transporte público em parceria com a Frente Nacional dos Prefeitos (FNP). A SPTrans participou como palestrante de uma das oficinas do programa de capacitação sobre o uso de dados abertos para gestão do transporte público, nomeada "Bilhetagem Eletrônica". O objetivo dessa oficina foi apresentar conteúdo com os principais desafios relacionados a ferramentas e processos para coletar, armazenar e publicar dados de bilhetagem eletrônica. A SPTrans representou o município de São Paulo e apresentou as principais utilizações dos dados de bilhetagem eletrônica na gestão e planejamento do transporte público do município.

Parceria Público-Privada (PPP) -

Com a assinatura dos contratos de parceria Público-Privada (PPP) na modalidade Concessão Administrativa para a administração, manutenção, conservação, requalificação, outorga do potencial adicional de construção e exploração comercial dos Terminais vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, a SETRAM nomeou a São Paulo Transporte como gestora do contrato. Para tal, foi instituído, por meio da Portaria SMT.SETRAM nº 010, de 26 de abril de 2022, Comitê de Transição para intermediar as atividades de transferência operacional às empresas Concessionárias dos contratos de PPP, a fim de minimizar os impactos negativos sobre o funcionamento dos terminais.

Em 2022, a SPTrans realizou análise dos Planos de Administração, Apoio à Operação, Manutenção, Vigilância e Limpeza apresentados pelas empresas concessionárias, verificando a conformidade com o contrato e demais documentos relacionados ao processo.

PESQUISAS DE AVALIAÇÃO

GRI 102-2, 102-29, 102-31, 102-42, 102-43, 102-44, 103-2, 413-1



Como uma das maiores gestoras de transporte público do mundo, a SPTrans não pode prescindir de ouvir a opinião e conhecer a avaliação dos usuários sobre a qualidade dos serviços oferecidos e sobre outros aspectos relativos a inovações e implantações na mobilidade urbana na Cidade de São Paulo. As pesquisas possibilitam obter informações científicas sobre o perfil dos usuários do Sistema de Transporte, seus hábitos de viagem, sobre a utilização de produtos e serviços e sobre a imagem pública que é atribuída à Empresa.

Por outro lado, a adoção de pesquisas como método de gestão, para dar voz e vez aos usuários, nos posiciona em um patamar diferenciado, ao lado de empresas modernas e democráticas. Sua realização, junto a outras práticas que auscultem a população, facilita atender aos requisitos sociais da Agenda 2030 da ONU. Tais requisitos se relacionam aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS e ao estabelecimento de diretrizes para políticas públicas na prestação de serviços.

As pesquisas, quantitativas e qualitativas, desenvolvidas pela SPTrans, sempre são pautadas pelos preceitos éticos definidos no Código de Conduta da ABEP - Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa e ESOMAR-Sociedade Europeia de Pesquisa de Opinião e Marketing e atendem à LGPD - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais.

As pesquisas operacionais, outra modalidade de investigação utilizada, possibilitam o levantamento de informações sobre o desempenho técnico de frota, viagens, pontos de parada, dentre outros, oferecendo indicativos para ajustes de melhorias na micromobilidade, em seus aspectos específicos.

Desde a pandemia, foram adotadas algumas práticas de pesquisa relativas à coleta de dados junto aos usuários, visando dar prosseguimento aos estudos mantidos ao longo de 2022. Tais práticas se referem à aplicação de entrevistas por telefone e à consolidação da utilização de plataformas digitais de grande capacidade para a hospedagem de dados.

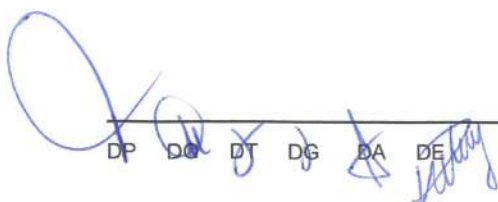
AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DE SERVIÇO

A pesquisa de satisfação do usuário vem sendo aplicada anualmente, desde 2013, e seus resultados formam séries históricas de dados que, associadas a outros indicadores, permitem à SPTrans realizar ajustes e melhorias, tanto na gestão, como na prestação direta dos serviços pelas Concessionárias, de forma a garantir a mobilidade e aumentar a satisfação dos usuários.

Os principais fatores pesquisados são: utilidade dos ônibus, conforto dos veículos, rapidez da viagem, segurança pessoal e de viagem, confiança de chegar ao destino, regularidade no cumprimento dos horários, cobrança da passagem, atendimento e comunicação, passagem de Bilhete Único e cuidados com o meio ambiente.

A série histórica de 2013 a 2019 demonstra uma tendência positiva dos resultados. Em 2020, devido à pandemia da COVID-19, as avaliações dos serviços foram suspensas.

DP DG DT DG DA DE



Satisfação do Usuário

Comparativo entre os anos (médias dos atributos)

Subsistema	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Estrutural	3,41	3,48	3,20	3,20	3,20	3,00	3,00
Local	3,23	3,40	3,20	3,10	3,10	3,00	3,10
Sistema de Transporte	3,34	3,45	3,20	3,20	3,20	3,00	3,10

Base amostral: 960 entrevistas

Fonte: Assessoria de Pesquisa

No final de 2021 as pesquisas foram retomadas já de acordo com os critérios e organização estabelecidos nos novos contratos, assinados com as Concessionárias em setembro/2019, que estabelecem como um dos fatores de remuneração a qualidade do serviço percebida pelos usuários. Dessa forma, o IQT- Índice de Qualidade do Transporte deverá agregar, junto aos demais indicadores avaliados, o Índice de Satisfação do Usuário - ISU, obtido por meio de pesquisas de opinião com os usuários.

Historicamente, a pesquisa de Satisfação do Usuário calculava os atributos de responsabilidade das Concessionárias, que foram identificados nos novos contratos, com outras características associadas ao Sistema de Transporte. Na pesquisa realizada em 2021, esses valores foram calculados separadamente e uma amostra maior foi utilizada, passando de 960 questionários utilizados anteriormente para 3.200, distribuídos entre os três grupos de operação contratados.

A satisfação foi medida por meio de escala atitudinal, onde 5 significa a satisfação máxima e 1, a insatisfação máxima, e a partir das notas médias dos fatores e atributos dados pelos usuários, foi possível gerar o Índice de Satisfação do Usuário (ISU), que avalia os atributos de responsabilidade das Concessionárias. O Grupo Estrutural apresentou a média mais elevada, de 3,01, o Grupo de Articulação Regional 2,84 e o Grupo Local de Distribuição de 2,91.

Índice de Satisfação do Usuário (ISU)

Subsistema/Grupo	2021
Estrutural	3,01
Local de Articulação Regional	2,84
Local de Distribuição	2,91
Sistema de Transporte	2,91

Base amostral: 3.200 entrevistas

Fonte: Assessoria de Pesquisa

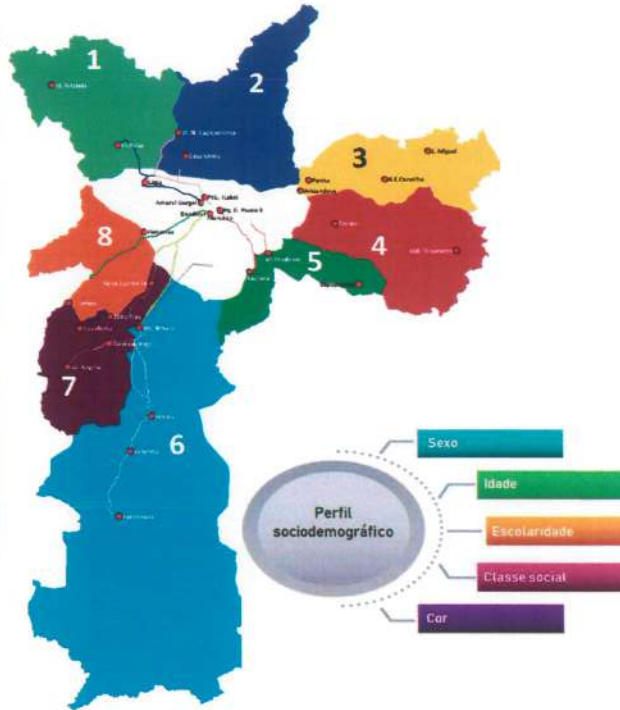
Para a pesquisa de 2022, foi desenvolvida metodologia, criado questionário eletrônico e contratadas empresas técnicas especializadas para supervisão e coleta de dados por telefone, junto a uma amostra definida de usuários habituais das linhas de ônibus da cidade de São Paulo.

A amostra da pesquisa de satisfação aumentou, passando para 8.000 entrevistados, visando dar representatividade estatística a todos os lotes e Concessionárias. O processo de entrevista foi iniciado em outubro de 2022. As demais etapas envolvidas no processo de pesquisa, relativas ao processamento e análise estatística e relatoria, são executadas internamente pela SPTrans e deverão ser concluídas no início de 2023.

Pesquisa de Satisfação do Usuário - 2022



Fonte: Assessoria de Pesquisa



PESQUISA DE AVALIAÇÃO DO SERVIÇO ATENDE+

GRI 413-1



Com a finalidade de avaliar o Serviço Atende+, foi realizada, em 2022, uma nova pesquisa junto aos seus usuários, cujos resultados, ao lado dos anos anteriores, permitem a construção de uma série histórica de dados comparáveis.

A Pesquisa Atende+ indica que o serviço teve 100% de aprovação junto aos seus usuários, com uma nota média de 9,36, com destaque para os atributos “Motorista” e “Frota”, cada uma delas com 9,43 de nota média. Tais indicadores positivos reforçam a imagem pública do serviço e sua importância, especialmente junto às camadas mais pobres da população, que são as principais atendidas pelo serviço.

Satisfação com o Serviço Atende+

Por atributo

Atributos	2021	2022
Processo de inscrição	9,64	8,86
Regulamento	9,56	8,83
Motoristas	9,83	9,43
Condição dos veículos	9,82	9,43
Central SPTrans	9,29	8,55
Central 156	8,6	7,64
Higienização e Medidas	9,71	9,01
Média Geral	9,49	8,82

Escala de 10 a 1

Fonte: Assessoria de Pesquisa

Por tipo de veículo

Total		Van		Táxi	
2021	2022	2021	2022	2021	2022
9,62	9,36	9,60	9,30	9,66	9,47

Por tipo de deficiência

Total		Deficiência Motora		Autismo	
2021	2022	2021	2022	2021	2022
9,62	9,36	9,63	9,47	9,60	9,00

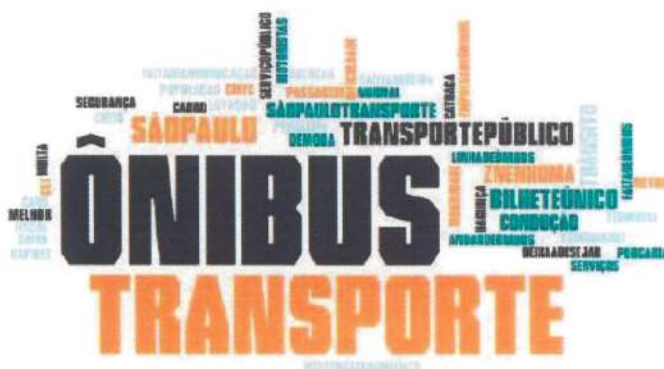
IDENTIDADE INSTITUCIONAL E IMAGEM PÚBLICA DA SPTRANS

Para conhecer a percepção sobre a identidade e a imagem institucional da SPTrans, foi realizada pesquisa quantitativa aplicada junto aos usuários habituais do Sistema de Transporte de todas as regiões da Cidade de São Paulo. A pesquisa explorou o conhecimento, associações e avaliações com uma amostra de 604 usuários. Seus resultados são utilizados no balizamento das ações de comunicação e de relacionamento com a população.

Os resultados demonstraram que a logomarca da Empresa é conhecida por 65,73% dos entrevistados, com lembranças para “Transporte Público” (50,88%), seguida por “SPTrans / Secretaria de Transporte / Prefeitura / Órgão do governo” com 10,08%.

As menções mais frequentes à evocação da palavra SPTrans são “Ônibus” e “Transporte”, que estão alinhadas corretamente à identidade institucional e pública da Empresa. São verbalizadas também palavras relativas ao contexto relacionado ao transporte como: mobilidade, cidade, bilhete, viagem, condução.

O que vem à mente quando ouve a palavra “SPTrans”?



Os serviços executados pela SPTrans mais conhecidos pelos entrevistados são o Atende+, com 55,30% de menções, seguida das atividades de “Planejamento dos pontos de parada nas ruas” com 48,84%.



As expectativas em relação ao desempenho institucional da SPTrans são na direção de dar maior visibilidade às suas ações, obras e projetos e, dessa forma, ter mais proximidade, elevando a satisfação dos usuários e sua imagem enquanto gestora. Dentre os usuários entrevistados, 49,17% declararam que a SPTrans atende às suas expectativas.

DP DC DT DG DA DE

Considerando a escala de avaliação com valores de 5 a 1, onde 5 significa satisfação máxima, e 1, insatisfação máxima, 50% dos entrevistados atribuíram notas entre 5 e 4 à SPTrans.



ASSÉDIO NO AMBIENTE CORPORATIVO DA SPTRANS

A SPTrans, sempre atenta ao bem-estar dos seus colaboradores, realiza anualmente pesquisa sobre a percepção de assédio, em suas manifestações moral e sexual, no ambiente corporativo. Tais resultados auxiliam na criação de políticas e campanhas de prevenção ao assédio.

A abordagem da pesquisa possibilita mapear a quantidade, os tipos e as formas de ocorrência de assédio no ambiente de trabalho da Empresa e proporcionar diretrizes para campanhas e treinamentos.

A pesquisa, desenvolvida em 2022, foi de natureza quantitativa, com respostas anônimas em ambiente digital, por meio da rede interna - Intranet. O retorno foi bastante elevado, com cerca de 511 empregados respondentes das áreas administrativa e operacional.

Os resultados indicam ter havido forte redução das ocorrências de assédio sexual, de 43,38% em 2021 para apenas 6,09% em 2022. Tal redução se deve às ações, campanhas e treinamentos desenvolvidos para os empregados da SPTrans. Foram encaminhadas muitas sugestões às áreas gestoras para vigilância contínua e redução dos assédios de natureza moral.



Fonte: Assessoria de Pesquisa

PESQUISA DE SATISFAÇÃO INTERNA

É importante ferramenta para avaliar e executar mudanças na estratégia de gestão de pessoas na Empresa. Seus resultados estão diretamente associados ao alcance de seu objetivo estratégico de *"Modernizar o funcionamento da SPTrans, com foco na produtividade dos processos e efetividade dos resultados, na valorização do corpo técnico e no desenvolvimento da infraestrutura física e tecnológica."*

Realizada anualmente, visa levantar e conhecer a identidade institucional e a imagem corporativa da SPTrans concebidas pelos empregados, bem como saber as opiniões, níveis de satisfação e graus de concordância que possuem sobre diferentes aspectos institucionais e funcionais, como infraestrutura, práticas de trabalho e de recursos humanos. Pelas características diferenciadas de trabalho, os dados são estratificados entre o grupo envolvido em atividades operacionais (campo) e administrativas.

Na pesquisa de 2022, também foram aplicadas questões relativas a outros aspectos, como teletrabalho na Empresa.

Aspectos Investigados	
1. Perfil dos entrevistados	2. Comunicação
3. Imagem e identidade da SPTrans	4. Satisfação, importância e expectativas
5. Valores	6. Teletrabalho
7. Sugestões	

Na avaliação pela média dos fatores, somando "Muito satisfeito" com "Satisfeito" obteve percentual de 83,59% com o mesmo valor absoluto em relação ao ano anterior em que o percentual era de 83,52%. Tal avaliação teve como fator principal a oscilação no item "Infraestrutura da Empresa" que passou de 87,37% em 2021 para 83,59% em 2022.



Fonte: Assessoria de Pesquisa

No comparativo entre os empregados com funções administrativas e operacionais, os administrativos são os mais satisfeitos com a Empresa (86,62%) do que os empregados operacionais (79,45%).



Fonte: Assessoria de Pesquisa

GESTÃO E CONTROLE DOS CONTRATOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE

GRI 102-2

Em dezembro de 2022, considerando as Metas de redução de poluentes estabelecidas pela Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, a Meta nº 50 do Programa de Metas Municipal de 2021-2024, na qual a PMSP se compromete a garantir que pelo menos 20% da frota do Sistema de Transporte seja composta por veículos elétricos e os impactos decorrentes da pandemia da COVID-19, que influenciaram diretamente na cadeia produtiva de veículos de diversas tecnologias, sobretudo pela falta de insumos e pelo represamento da demanda que se regulariza atualmente, foram firmados os Termos de Aditamento aos Contratos de Concessão do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo entre a SMT e as Concessionárias, com o apoio da SPTrans na condução dos processos de formulação de documentos e intermediação entre as partes envolvidas, a fim de garantir a formalização dos respectivos Termos.

Atualização dos Equipamentos Embarcados na Frota

Em 2022, houve a certificação e a respectiva homologação pela SPTrans, de três novos conjuntos de equipamentos embarcados, totalizando 15 opções distintas disponíveis no mercado.

Em paralelo às homologações e instalações, foram realizadas, por nossas Áreas Técnicas, a análise e aprovação do leiaute da instalação dos equipamentos e periféricos em diversos modelos de veículos que compõem a frota do Sistema de Transporte, conforme demonstrado a seguir.

DP DO DT DG DA DE

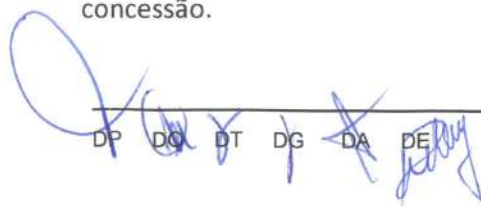
Controle da instalação de novos equipamentos nos ônibus

Empresa	Frota Patrimonial em 29/12/2022	Qtd. UCP Instaladas/Ativas	%
KBPX ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO LTDA	211	211	100,0
AMBIENTAL TRANSPORTES URBANOS S.A.	238	230	96,6
TRANSPPASS TRANSPORTE DE PASSAGEIROS LTDA.	446	416	93,3
VIAÇÃO CAMPO BELO LTDA.	488	437	89,6
ALFA RODOBUS S/A TRANSPORTES	185	133	71,9
MOVEBUSS Soluções em Mobilidade Urbana Ltda	586	343	58,5
Pêssego Transportes Ltda	544	116	21,3
SPENCER TRANSPORTE RODOVIÁRIO LTDA	280	41	14,6
Transwolff Transportes e Turismo Ltda	1305	64	4,9
Auto Viação Transcap Ltda	363	17	4,7
VIAÇÃO GATO PRETO LTDA.	391	4	1,0
VIAÇÃO GRAJAÚ S.A.	419	2	0,5
VIAÇÃO METRÓPOLE PAULISTA S.A.	1457	7	0,5
VIAÇÃO GATUSA TRANSPORTES URBANOS LTDA.	215	1	0,5
TRANSUNIÃO TRANSPORTES S/A	671	3	0,5
EXPRESS TRANSPORTES URBANOS LTDA.	501	2	0,4
VIAÇÃO SANTA BRIGIDA LTDA.	657	2	0,3
NORTE BUSS TRANSPORTES S.A.	1134	1	0,1
A2 Transportes Ltda	513	0	0,0
Allibus Transportes Ltda	732	0	0,0
MOBIBRASIL TRANSPORTE SÃO PAULO LTDA	547	0	0,0
SAMBAIBA TRANSPORTES URBANOS LTDA.	1210	0	0,0
UPBUS QUALIDADE EM TRANSPORTES S.A.	171	0	0,0
VIA SUDESTE TRANSPORTES S.A.	693	0	0,0
TOTAL	13957	2029	15%

Fonte: Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação

Programa de Integridade das Concessionárias

É obrigatoriedade contratual das Concessionárias do Sistema de Transporte a elaboração e manutenção de Programa de Integridade, no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias da assinatura do contrato de concessão.



Em outubro de 2022, ao final do prazo, teve início na SPTrans, o desenvolvimento das rotinas para avaliação desses programas, de forma que sua implantação ocorresse simultaneamente com as primeiras entregas das Concessionárias.

O processo de avaliação, ainda, pendente de aprovação pelo Poder Concedente, utilizará sistema de lista de checagem, com base nas cláusulas contratuais que relacionam os conteúdos mínimos esperados nos Programas de Integridades entregues pelas Concessionárias. Espera-se que a adoção do processo contribua com a promoção da transparência e da integridade.

Certificações ISO das Concessionárias

A SPTrans realiza o acompanhamento dos processos de certificação da qualidade das Concessionárias. De acordo com o estabelecido nos contratos, as Concessionárias deverão obter certificações de Sistema de Gestão da Qualidade série NBR ISO/9001, Ambiental série NBR ISO/14001 e de segurança viária série NBR ISO/39001, nas versões vigentes.

Devido à pandemia de COVID-19, os prazos estabelecidos em contrato para apresentação dos planos para obtenção das certificações ficaram suspensos, tendo sido retomados em setembro/2021.

Os prazos, todos contados a partir da aprovação desta Gestora, são de 24 meses para as séries NBR ISO/9001 e NBR ISO/14001 e de 36 meses para a série NBR ISO/39001. O gráfico a seguir representa o percentual das certificações até dezembro de 2022.



Percentual de Certificação
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

DP DO DT DG DA DE

Das 38 Concessionárias, 36 obtiveram o processo do Sistema de Gestão de Qualidade, certificado pela NBR ISO 9001, 33 completaram o processo de Gestão Ambiental, certificado pela NBR ISO 14001 e 11 o processo de Segurança Viária certificado pela NBR ISO 39001, conforme demonstrado a seguir.

PLANOS DE CERTIFICAÇÃO NBR ISO				9001	14001	39001
GRUPO ESTRUTURAL	E1	Consórcio Bandeirante	Santa Brígida			
			Gato Preto			
	E2	Sambaíba	Sambaíba			
	E3	Metrópole	Metrópole			
	E4	Via Sudeste	Via Sudeste			
	E5	Mobibrasil	Mobibrasil			
	E6	Grajaú	Grajaú			
	E7	Metrópole	Metrópole			
	E8	Consórcio Transvida	Campo Belo			
GRUPO LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL			Transppass			
	E9	Gatusa	Gatusa			
	AR0	Consórcio Transvida	Ambiental S/A			
	AR1	Consórcio Bandeirante	Santa Brígida			
			Gato Preto			
	AR2	Sambaíba	Sambaíba			
	AR3	Metrópole	Metrópole			
	AR4	Express	Express			
	AR5	Via Sudeste	Via Sudeste			
GRUPO LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO	AR6	Mobibrasil	Mobibrasil			
	AR7	Consórcio Kuba	KBPX			
	AR8	Gato Preto	Gato Preto			
	AR9	Consórcio Transvida	Campo Belo			
			Transppass			
	D1	Consórcio Transnordeste	Norte Buss			
			Spencer			
	D2	Consórcio Transnordeste	Norte Buss			
			Spencer			
	D3	Transunião	Transunião			
	D4	Upbus	Upbus			
	D5	Pêssego	Pêssego			
	D6	Allibus	Allibus			
	D7	Transunião	Transunião			
	D8	Movebuss	Movebuss			
	D9	A2 Transportes	A2 Transportes			
	D10	Transwolff	Transwolff			
	D11	Transwolff	Transwolff			
	D12	Transcap	Transcap			
	D13	Alfa Rodobus	Alfa Rodobus			

Empresas com processo de certificação concluído

Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

Auditorias para Validação de Treinamentos de Operadores

As Concessionárias do Sistema de Transporte, com a redução dos impactos por conta das restrições impostas pela pandemia da COVID-19, retomaram as atividades educacionais de forma gradual.

A adoção da metodologia de Ensino a Distância – EAD propiciou essa retomada com elevação do número de treinados.

Em 2022, foram realizadas 35 (trinta e cinco) auditorias para validação dos treinamentos aplicados pelas Concessionárias aos seus operadores, de forma a verificar se o conteúdo abordado está em conformidade com as regras estabelecidas nos contratos de concessão.

Ano	Operadores Treinados	Operadores Cadastrados
2021	4.981	47.847
2022	40.337	47.484

Fonte: Gerência de Desenvolvimento de Recursos Humanos

Preparação dos Profissionais de Recursos Humanos do Sistema de Transporte

A SPTrans preza pelo atendimento ao usuário do Transporte Público, buscando sempre atender com qualidade e respeito às pessoas e sempre ser sinônimo de acolhimento e cuidado com a população.

Assim, tivemos a manutenção de campanhas já iniciadas e também atividades de atualização de novos procedimentos para um público de 1.514 (um mil, quinhentos e quatorze) treinados entre representantes de Recursos Humanos e, também, operadores representativos do Sistema de Transporte.

Destacamos a **Campanha Ponto Final ao Racismo** que teve como público alvo profissionais das Concessionárias do Sistema de Transporte e da SPTrans.

Foram promovidas palestras nas garagens das Concessionárias e no Centro de Treinamento da SPTrans que contaram com a participação de 2.300 (dois mil e trezentos) profissionais com a finalidade de combater o racismo e atos de injúria racial dentro do transporte, além de orientar quanto as providências/conduitas a serem adotadas caso presenciem tais eventos.

Receita Extra Tarifária

GRI 201-1

Mídia em Ônibus – Mensagens Publicitárias durante as Viagens

Para o mercado publicitário as viagens de ônibus têm grande potencial para atrair a atenção de consumidores para produtos e serviços.

Conseguimos oferecer esse canal de informação desde a Lei Municipal nº 13.241/2001, § 3º do Art.28, que permite à Concessionária utilizar outras fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias. Para efetivação dessa possibilidade foram estabelecidas as regras e o Regulamento específico que direcionam desde o cadastro dos interessados até a utilização do espaço e também as regras para veiculação de publicidade na frota, por meio da Portaria 002/2021 – SMT.SETRAM.

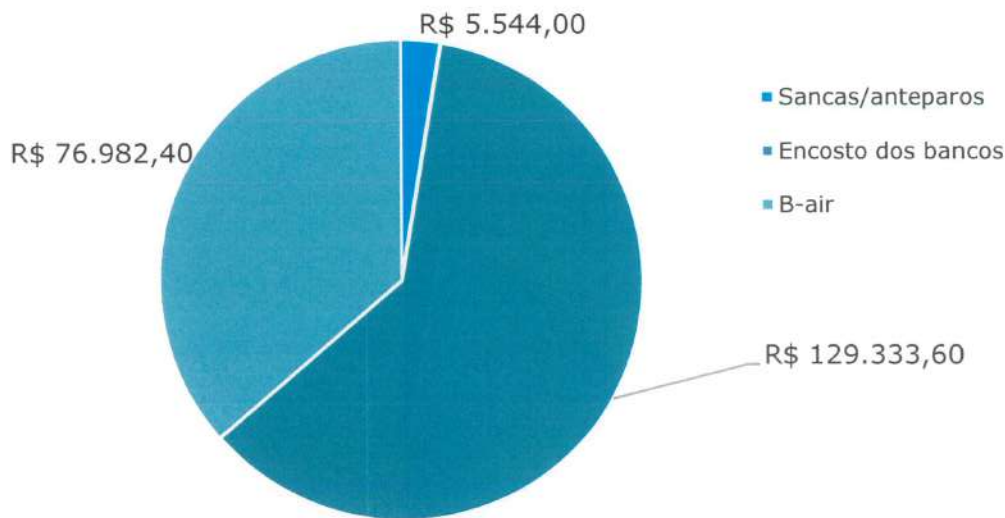
DP DC DT DG DA DE

Frota disponível e descontos na Remuneração em 2022

Para a veiculação de material impresso, por meio das mídias painéis, anteparos, *backseate* B-air foram utilizados 5.327 veículos, gerando um desconto na remuneração de R\$ 211.860,00.

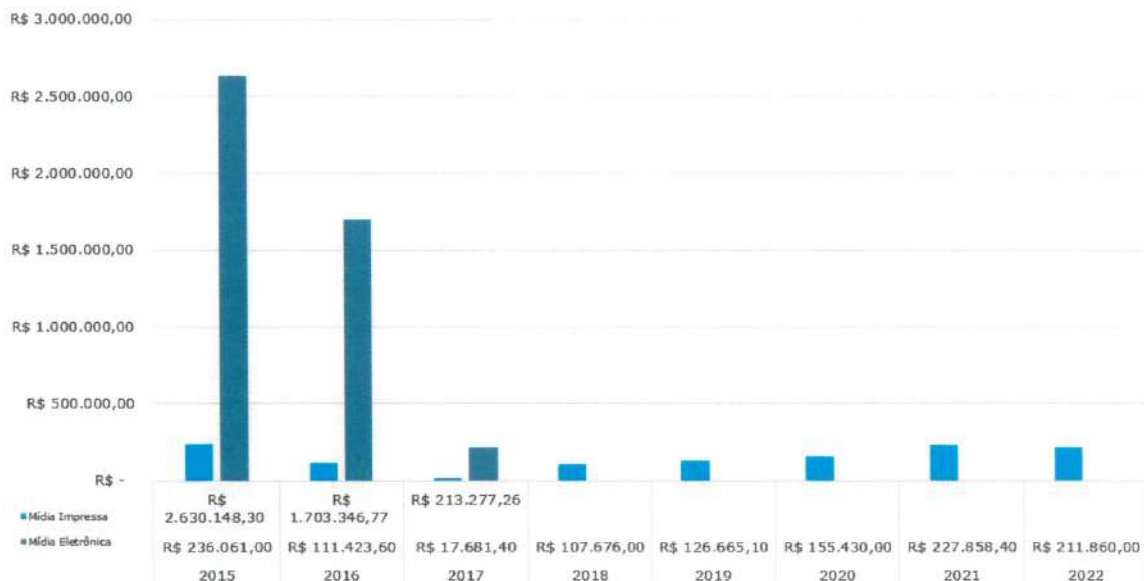
Os valores citados foram considerados a partir do fato gerador (mês da veiculação), e não pelo mês do efetivo abatimento na remuneração das Concessionárias.

Descontos na remuneração por mídia - 2022



Fonte: Assessoria de Marketing

Desconto na remuneração - 2015 a 2022

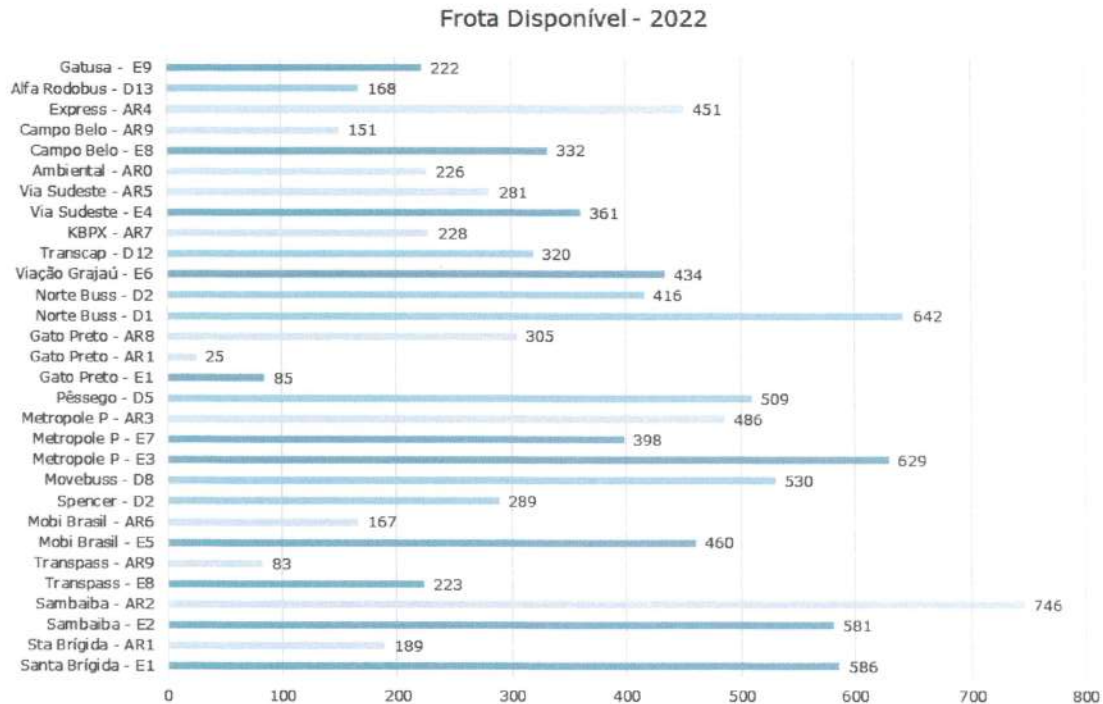


Fonte: Assessoria de Marketing

Formatos mais utilizados

- Painel (sancas) - Placa de publicidade, moldura e suporte para afixação da mídia impressa.
- B-Air - Formato de mídia anexado ao balaústre do veículo.
- Bancos - Mídia impressa afixada no encosto dos bancos.

A quantidade da frota disponibilizada por Concessionária está dividida entre as 10 (dez) empresas cadastradas e autorizadas pela SPTrans a utilizar o espaço interno dos ônibus para divulgação publicitária.



Fonte: Assessoria de Marketing

Exploração Comercial nos Terminais de Ônibus

Somos responsáveis pela fiscalização da exploração comercial dos Terminais de Ônibus, gerenciando as atividades de instalação, remoção e criação de novos pontos de comércio. Em agosto/2022, as receitas acessórias dos Terminais que compõem os Blocos Sul e Noroeste foram desvinculadas do Contrato de Concessão do Sistema de Transporte e em 01/11/2022 ocorreu à transferência de parte dessa atividade às empresas concessionárias da Parceria Público Privada (PPP) na administração, manutenção, conservação, requalificação, outorga do potencial adicional de construção e exploração comercial dos Terminais vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, restando os Terminais do Bloco Leste, ainda, em licitação, reduzindo assim o valor arrecadado, sendo em 2022 auferido o valor de R\$ 3.767.633,56, ante os R\$ 4.267.357,05 arrecadados em 2021.

DP DO DT DG DA DE

GESTÃO DO BILHETE ÚNICO

GRI 102-2



Atendimento aos Usuários do Bilhete Único

Em 2022, a Empresa continuou a buscar novas formas para aperfeiçoar o atendimento online aos usuários do Bilhete Único e pensando sempre em oferecer atendimento eficiente e seguro, adotamos as seguintes medidas:

- Inclusão de novas funcionalidades de autoatendimento para os usuários do Bilhete Único que permitem ao munícipe autonomia para execução de atividades simples como o cancelamento do cartão e consulta ao extrato de utilização e recarga até o período de 90 (noventa) dias, sem a necessidade de deslocamento até um posto de atendimento. Após a implantação dessa medida foram solicitados 200 mil cancelamentos de cartões.
- Melhorias e inovações na emissão do Bilhete Único - Estudante, que passou a ser realizada em conjunto com a plataforma do DNE - Documento Nacional do Estudante o que gerou maior celeridade na emissão e informatização do processo, podendo o estudante fazer todo o procedimento virtualmente e receber seu Bilhete Único – Estudante em sua residência. A utilização da plataforma permitiu, também, a redução do prazo de emissão de 20 dias para sete dias úteis. Em 2022, foram emitidos 403.878 Bilhetes Únicos - Estudante, ante os 183.394 emitidos em 2021.
- Implantação de nova plataforma de cadastramento e solicitação de Bilhete Único – Pessoa Idosa com mais de 65 anos, dando mais celeridade ao processo de cadastro e solicitação onde são utilizadas as tecnologias “facemach e OCR”, as quais permitem que o próprio sistema verifique a maior parte das solicitações e a correção de informações, sem a necessidade de análise humana, o que implica na redução do prazo entre a solicitação, personalização e entrega do Bilhete Único – Pessoa Idosa.
- Implantação da personalização do Bilhete Único com o Nome Social para usuários com identidade de gênero transexual ou travesti, em cumprimento à legislação municipal e, com o intuito maior, de dar dignidade no trato social dessa população tão vulnerável.
- Entrega da 2ª via do Bilhete Único - Professor na unidade de ensino, o que trouxe maior comodidade aos docentes que não precisam mais se deslocar até nosso Posto Central para realizar a retirada de seu cartão.

Foram mantidas as medidas de atendimento aos usuários do Bilhete Único a seguir:

- Canal de Atendimento Online - garantindo o atendimento a 586.195 usuários, com uma média mensal de 48 mil atendimentos; e
- Renovação automática do benefício do Bilhete Único Especial – Pessoa com Deficiência -abrangendo 124.000 usuários.

Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE

GRI 203-1



A SPTrans atuou na manutenção do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE, o qual fornece a base tecnológica de utilização do Bilhete Único, permitindo a aquisição de créditos eletrônicos para pagamento da passagem dos serviços de transporte público pelos usuários.

DP DO DT DG DA DE