



SEÇÃO DO PROTOCOLO

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

REQUERIMENTO P COM PROCESSO : 06-0022/2002 DE 2002

MATERIA LEGISLATIVA: RPP

06-0022/2002 DE 20/06/02

PROMOVENTE: VEREADOR

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

E M E N T A:

REQUER CONSTITUIÇÃO DE COMISSÃO DE ESTUDOS, COMPOSTA
POR 09 MEMBROS, COM O OBJETIVO DE ANALISAR E PROPOR
MEDIDAS VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO.
*** APROVADO EM 25/06/2002 ***

O B S E R V A C O E S:

VOLUME 3

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
07/10/2010 12:09:27

00000001346-35



ARQUIVADO EM

25 02 2003

Maria Isabel Lopes Corrêa



Câmara Municipal de São Paulo

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS
PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO
(RPP Nº 022/2002)

TERMO DE ABERTURA

ÀS FOLHAS 0423 FICA INAUGURADO
O VOLUME 03 DO PROCESSO
RPP 08-0022/2002.

EM 12 / 09 / 2002

Fábio de Castro Paiva
Secretário



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 4137	do
Processo 06-2227	
Carlos Roberto Silva	
Rça 1130	

**COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS PARA O
TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO.
(RPP Nº 022/2002)**

ATA DA QUINTA REUNIÃO DA COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO (RPP Nº 022/2002)

Aos doze dias do mês de setembro do corrente ano, no Salão Nobre Presidente João Brasil Vita, 8º andar desta Edilidade, reuniu-se sob a Presidência do Vereador Antonio Carlos Rodrigues e com a presença dos senhores membros Alcides Amazonas, Celso Jatene, Gilson Barreto e Toninho Campanha a Comissão de Estudos supra (RPP Nº 022/2002). O senhor Presidente abriu os trabalhos e expôs o motivo e objeto da Comissão. A seguir, deliberações cujo inteiro teor consta das notas taquigráficas, as quais passam a ser consideradas atas dos trabalhos, necessariamente encabeçadas por documento devidamente assinado pelos presentes e juntadas aos autos.

Alcides Amazonas - Relator

Antonio Carlos Rodrigues - Presidente

Celso Jatene

Gilson Barreto

Toninho Campanha - Vice-Presidente



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 4247 do
Processo nº 06-2857
Tábua do Censo de 1950
R. 100

COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO (RDP Nº 022/02)

SEM REVISÃO
TAQUIGRAFIA

MEMBROS: ANTONIO CARLOS RODRIGUES - PRESIDENTE
ALCIDES AMAZONAS
TONINHO CAMPANHA
AUGUSTO CAMPOS
CELSO JATENE
DEVANIR RIBEIRO
GILSON BARRETO
MILTON LEITE
ROGER LIN

REUNIÃO REALIZADA NA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
EM 12 DE SETEMBRO DE 2002.

Recebido na Secretaria das
Comissões em 17.9.02
às 15 h 05 min.

d RF 11120



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 425/2002
Processo nº 00-2267#
Fábio de Costa Paiva
Reg. 11.720

Rod. 01/2 Folha:1

Taq.:Valéria

Comissão Transporte Coletivo

Data: 12-09-2002

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. PRESIDENTE (Antônio Carlos Rodrigues - PL) - Bom dia a todos. Vamos reabrir mais uma reunião da Comissão de Estudos constituída para de analisar e propor medidas destinadas ao sistema de transporte coletivo urbano de passageiros do Município de São Paulo. Gostaríamos de convidar o Sr. William Alan Schain.

Sr. William, esta Comissão é uma Comissão de Estudos. Nós iniciamos esta Comissão para analisar como está o transporte e propor algumas medidas que poderiam ajudar o Executivo no início desse processo licitatório. E estamos convidando o senhor porque estamos estranhando tudo o que está acontecendo nas empresas que hoje o senhor está dirigindo. Então, gostaria que o senhor informasse o que aconteceu e o que está acontecendo nessas intervenções.

O SR. WILLIAM ALAN SCHAIN - Bom dia, Sr. Presidente; bom dia, senhores do plenário. Na verdade, eu acho que a discussão para discutir qualquer situação, seja das empresas, ou de uma ou outra empresa, não pode ser uma discussão localizada. Eu acho que é impossível fazer qualquer discussão sobre as empresas sem considerar a situação do sistema de transporte de São Paulo. Há um desequilíbrio...

P -. Dá licença. É exatamente isso. Porque, até agora, nós não conseguimos entender o que está acontecendo. Os empresários vêm aqui e falam que tem um desequilíbrio, que a conta não fecha. A Secretaria vem aqui, fala que a conta está fechando e que o transporte está viável no momento. nós não podemos partir para um novo processo licitatório se a gente não tiver o diagnóstico do que está acontecendo atualmente. É exatamente a linha que o senhor está seguindo.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 986
Processo nº 06-2862-#
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Rod. 01/2 Folha:2

Taq.:Valéria

Comissão Transporte Coletivo

Data: 12-09-2002

Sem Revisão da Taquigrafia

R -. Então, veja: eu considero que existe um profundo desequilíbrio no sistema de transporte de São Paulo e acho que essa intervenção, a despeito de eu, particularmente, achar que foi uma medida exagerada, e que nós estamos trabalhando no sentido de poder retomar as nossas empresas; mas ela também serve para o debate, porque vai ser possível diagnosticar - e, aí, não com os nossos números, mas com os números da São Paulo Transportes, da Secretaria - quanto custo operar uma empresa de ônibus no sistema de transporte hoje em São Paulo. E, talvez, reabrir uma discussão sobre uma questão que eu considero absolutamente importante e que está sendo tratada com preconceito - um preconceito obtuso, no meu ponto de vista -, que é a questão do subsídio. Porque existem áreas de transporte em São Paulo que são áreas que conseguem garantir a remuneração do capital do empresário, que tem viabilidade financeira, que tem um viário melhor, que tem uma densidade populacional maior, que tem os itinerários menores, enfim... Se você pega as áreas 1, 2 e 8, elas faturas 14 mil reais por carro; você pega a área 6, garagem Parelheiros, que é uma das garagens que está sob intervenção da São Paulo Transportes, ela fatura de 8,5 mil a 9 mil reais, uma excelente operação. Quer dizer, é notório o desequilíbrio. O sistema arrecada 38 milhões, aproximadamente, e custa 45 milhões.

P -. Mas, Dr. Schain, não existe milagre no transporte. O senhor não é neófito do transporte, o senhor tem um histórico no transporte em São Paulo. O senhor sabia dessa situação dessas empresas; e outra coisa que também gera alguma especulação é que o senhor pertence ao Partido dos Trabalhadores, o senhor parece que tem



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 427 de 434
Processo nº 06.22.27
Fábio de Castro Nave
Reg. 11.120

Rod. O1/2 Folha:3

Taq.:Valéria

Comissão Transporte Coletivo

Data: 12-09-2002

Sem Revisão da Taquigrafia

uma ligação muito forte com o Secretário. Então, é estranha essa intervenção, partindo de quem foi e para quem foi.

R -. Olha, eu poderia considerar estranha se a minha relação com este governo - apesar de ser o meu governo, que ajudei a eleger - fosse uma ... uma relação promíscua e que pudesse garantir qualquer tipo de benefício para as empresas que hoje eu represento. E ficou comprovado que não existe nenhum tipo de relação que possa levar a qualquer insinuação ou suspeita em relação ao governo e às nossas empresas. Tanto que a intervenção...

P -. Dá licença. Eu não estou afirmando...

R -. Não, por favor, ...

P -. Eu não quero que você leve como pergunta pejorativa, nada; é o que hoje se fala no mercado, no meio de transporte.

R -. Em absoluto, fique tranqüilo, eu compreendo perfeitamente. Mas estou dizendo, quer dizer, é patente. A medida da São Paulo Transportes, da Secretaria, deixou muito claro que as nossas relações não se misturam. Eu tenho 23 anos de militância política, tenho uma vida pregressa, que, graças a Deus, é absolutamente transparente, não tem absolutamente nada que pese contra a minha pessoa, sob qualquer aspecto. Também não me proporia a ter qualquer relação - seja com o Secretário, seja com esse governo - que pudesse não comprometer só o governo do Secretário, mas a minha história de vida. Porque todo governo é transitório. Esse governo vai terminar, vai haver novas eleições; a minha vida não é transitória, a minha honra não é transitória. Então, em absoluto, eu aceitaria qualquer tipo de benefício. Agora, acho que a medida da São Paulo Transportes e



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 4287 do
Processo nº 06.2054
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Rod. 01/2 Folha:4

Taq.:Valéria

Comissão Transporte Coletivo

Data: 12-09-2002

Sem Revisão da Taquigrafia

da Secretaria foi exagerada. Quando o senhor me pergunta: "Bom, mas você já sabia onde você estava entrando e qual era a situação dessas empresas". Não é com a situação dessas empresas; volto a dizer: é a situação do sistema de transporte de São Paulo. É uma situação que vem historicamente piorando, *mexicanizando-se*; um transporte na Cidade que acabou sendo permeado pelo transporte clandestino, que, depois, foi devidamente regulamentado - o que eu, particularmente, acho que é um equívoco, é um erro. Transporte tem de ser tratado com mais seriedade, tem de haver uma política muito bem estabelecida, com o Poder Público intervindo, e sem intervenção de outro tipo de transporte, como o clandestino ou o regulamentado. O Estado tem de gerar política nesse sentido. Lembro que há dez anos o sistema transportava cerca de 150 milhões de passageiros; hoje transporta 80, 50 milhões. Quer dizer, cerca de 60 milhões de passageiros, uma parte foi para o carro próprio, pelas facilidades que hoje existem para adquirir, mas uma grande parte está na mão do transporte alternativo, clandestino, que não paga imposto, que não tem comprometimento efetivo com a sociedade, que não está subordinado de fato ao Poder Público. O Poder Público não consegue, efetivamente, fiscalizar, não consegue tomar as rédeas do transporte na Cidade e penaliza o empresário. Agora, o empresário também tem responsabilidade, porque não tem uma relação de grandeza com o Governo, porque não tem uma relação de discutir abertamente os problemas de forma transparente, porque não traz o debate para a sociedade.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Dr. William, ... Segue

Valéria



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 29	do
Processo nº 05.28624	
Tábuja de Câmara Municipal	
Reg. 11.120	

Rod. 03	Folha:1	Taq.:Valéria	Comissão Transporte Coletivo
Data: 12-09-2002			Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Dr. William, eu estou de acordo com o senhor em gênero, número e grau. Eu gostaria que o senhor esclarecesse algumas coisas. Vamos falar das empresas que o senhor preside hoje. A conta fechava?

O SR. WILLIAM ALAN SCHAIN - Não, a conta não fecha.

P -. Falta dinheiro no sistema... Não no sistema geral, no sistema das tuas empresas. A arrecadação cobria as despesas?

R -. Não, veja, não é que falta dinheiro... Volto a afirmar: falta dinheiro no sistema. Portanto, se falta dinheiro no sistema, algumas empresas são mais afetadas que outras. Estou dizendo para o senhor o seguinte: na área 6, onde nós temos duas de nossas unidades, e uma delas eu considero que é uma unidade de interesse social...

P -. Eu sei qual é a área 6, mas pode ser que alguns Vereadores e até a platéia não saibam. Então, gostaria que quando o senhor falasse da área, qual a região, por favor.

R -. É a zona Sul, aquela região de Parelheiros, Pedreira, mas principalmente Parelheiros, que eu considero uma unidade de caráter absolutamente social, porque é um rincão da Cidade que, historicamente, esteve completamente desassistida do ponto de vista do Poder Público, que agora começa a ter algumas iniciativas para estruturar melhor, urbanizar melhor. Mas, de qualquer maneira, é um rincão da Cidade em que o passageiro, do ponto de vista da relação custo-benefício, do ponto de vista empresarial, porque é disso que se trata, o empresário, além da responsabilidade social, tem um negócio para fazer dinheiro, certo?, para gerar emprego e riqueza. Agora, especificamente aquela garagem dá um prejuízo de 800 mil reais por



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 42071 do
Processo nº 06-22627
Fábio da Costa Silva
Reg. 1/20

Rod. O3

Folha:2

Taq.:Valéria

Comissão Transporte Coletivo

Data: 12-09-2002

Sem Revisão da Taquigrafia

mês. E será comprovado, com a São Paulo Transportes operando, que seguramente vai aumentar esse rombo.

P -. Desculpa: quanto dá?

R -. 800 mil reais, aproximadamente, de prejuízo por mês?

P -. E com o novo aditivo, melhora ou piora?

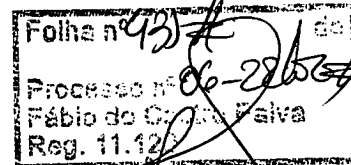
R -. Não, com o novo aditivo piorou. Porque ele gerou um desequilíbrio. E aí não adianta vir com conversa: "Não, tem desequilíbrio, tal, porque não transporta passageiro". Eu assumi a direção do grupo há exatos 60 dias. Em 60 dias, as empresas do grupo transportaram 1,3 milhão passageiros a mais. Nós disponibilizamos quase que 100% da nossa frota para a cidade de São Paulo, e, ainda assim a nossa situação é de absoluto desconforto financeiro. Então, considero ou que haja uma revisão por parte do Poder Público, num debate mais amplo, não só com os empresários do setor, mas com a sociedade civil organizada, com as comunidades de bairro, com os conselhos de transporte na cidade toda, com os empresários que se beneficiam do transporte - porque nós levamos os trabalhadores para produzir a riqueza das empresas, dos bancos, das fábricas, e esse setor se omite, de forma vergonhosa, desse debate, porque é o principal beneficiado. Quando você tira o trabalhador da periferia para levar à fábrica, no centro, ou à loja, ou aos grandes mercados, é para produzir a riqueza, a mais-valia, gerar emprego. Então, essa parte da sociedade também tem de se integrar ao debate. Qual a participação dela para ajudar na resolução desses problemas?

P -. Dr. Schain, o senhor já deu um retrospecto do sistema atual. O senhor está acompanhando o novo processo licitatório?



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod. 03

Folha:3

Taq.:Valéria

Comissão Transporte Coletivo

Data: 12-09-2002

Sem Revisão da Taquigrafia

R -. Olha, eu não me aprofundei no novo edital, dei uma olhada muito rapidamente, eu diria; mas, do pouco que eu olhei - e vou me aprofundar mais, quero discutir isso com a minha equipe, tenho uma equipe de técnicos extremamente competente ao meu lado -, fico imaginando o seguinte...

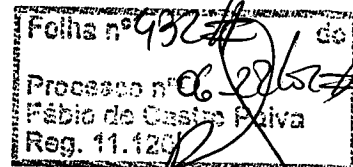
P -. O senhor acha que é a solução, que vai resolver...?

R -. Não, eu acho que não resolve. Eu acho que começa a pontuar uma solução. Agora, se o setor está dizendo que não há dinheiro no sistema, que o cobertor é curto, como pode o empresário construir terminal? Como pode o empresário desembolsar dinheiro para desapropriar área, para depois, lá na frente, ser ressarcido pelo Poder Público? Não há mágica, está certo? Não temos maquininha de fabricar dinheiro. Então, minha pergunta... Bom, não sou empresário, represento um grupo. Os empresários têm de dizer claramente como vão tratar dessa questão. Se não se faz o debate claro, aberto, quem sofre com isso é a Cidade. Porque, depois, fica-se na discussão tímida, na discussão articulada em Gabinete, em Transurb, e não se faz o debate com a sociedade. Quando o novo sistema estiver estruturado, e se ele não der os resultados que, em tese, estão dizendo que darão, quem sofrerá é a população. Aí voltar-se-á àquela discussão: o empresário é bandido, o Poder Público não aceita, e continua a questão do transporte, numa cidade como São Paulo, degradada, de forma irresponsável, sem conseguir apresentar uma solução efetiva para a população. Acho que é esse o debate. não adianta achar que um projeto, uma idéia por si só conseguirá equacionar o problema - seja do transporte ou da saúde. É preciso haver consistência, articulação da



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod. O3

Folha:4

Taq.:Valéria

Comissão Transporte Coletivo

Data: 12-09-2002

Sem Revisão da Taquigrafia

sociedade, a participação dos empresários - mas, efetivamente, com retaguarda. Tanto é verdade que, há alguns dias, o antigo Presidente da São Paulo Transportes declarou ao *Diário de São Paulo* que o Governo já começa a pensar numa possível possibilidade de retomar a discussão dos subsídios. Acho que tem de haver subsídios - não de forma vergonhosa, para encher bolso de empresário, mas de forma criteriosa, talvez por regiões onde o transporte efetivamente é mais deficiente, onde existe uma lacuna, com debate mais sério, com dinheiro *carimbado*. Ou seja, esse dinheiro não é para ir para bolso de empresário, é para ir para o sistema, para garantir que o sistema funcione com decência, que dê a resposta que a população precisa.

P -. Muito obrigado. Eu gostaria de passar a palavra ao Vereador Alcides Amazonas.

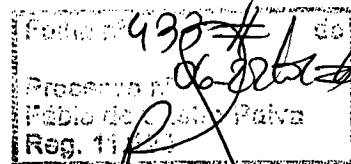
O SR. ALCIDES AMAZONAS (PCdoB) - Obrigado, Sr. Presidente...

Segue Valéria



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod. 04

Folha:1

Taq.:Valéria

Comissão Transporte Coletivo

Data: 12-09-2002

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PCdoB) - Obrigado, Sr. Presidente. Dr.

Schain, primeiro gostaria de agradecer sua participação nesta audiência. Certamente, V.Sa. terá muito a contribuir com algumas informações de que precisamos para elaborar o relatório desta Comissão de Estudos - apesar de não termos tido muitas contribuições de outros setores. O sistema de transporte coletiva da cidade de São Paulo passa por uma crise já há bastante tempo, que, na minha opinião, acabou se agravando por ocasião da privatização da CMTC. A partir dali, o sistema vem perdendo passageiros o tempo todo, por uma série de motivos: questão econômica, transporte clandestino, falta de investimento na frota, queda da qualidade. E, no vácuo da péssima qualidade do sistema, crescem os perueiros. Temos, de todos os especialistas que temos um ouvido, mais ou menos um consenso sobre o diagnóstico da crise do sistema. As diferenças se dão mais quando se começa a apontar as soluções. Acho que a Prefeita ousou quando encaminhou para a Câmara Municipal de São Paulo um projeto que propõe uma completa reformulação no sistema, um novo modelo de transporte; ela ousou mesmo. É óbvio que fica a dúvida - entre quem está operando e mesmo entre nós, da Câmara Municipal - sobre se esse sistema, se esse novo modelo irá funcionar. No papel, está muito bom, é um projeto de que São Paulo precisa; mas temos uma série de dúvidas. Eu já levantava aqui, recentemente, essa questão da nova forma de remuneração, pela qual as empresas passarão a receber - na sua maioria, mas de 70% - pelo número de passageiros transportados. Fico, inclusive, preocupado se isso não poderia trazer o efeito *sardinha em lata*; ou seja, coloco menos ônibus na rua para transportar mais



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 4397# do
Processo nº 6-28524
Fábio de Costa Paiva
Reg. 11.120

Rod. 04

Folha:2

Taq.:Valéria

Comissão Transporte Coletivo

Data: 12-09-2002

Sem Revisão da Taquigrafia

passageiros, e, conseqüentemente, a população acaba ficando prejudicada.

Como já debatemos bastante o sistema e temos uma série de informações, gostaria que você nos passasse de informações sobre como ocorreu essa intervenção. Você nos informe que assumiu a frente desse grupo, o Grupo São Judas, há cerca de dois meses. Gostaria que você colocasse para nós um pouco sobre como você encontrou esse grupo, em qual situação estava, quais os motivos da intervenção. E parece-me que houve rompimento de contrato, não é? Gostaríamos de saber se isso também é verdadeiro. Gostaria que você entrasse um pouco em como você encontrou a parte de finanças dessas empresas. O número de passageiros transportados, sabemos que está caindo. Houve uma certa estabilização num período, mas não houve melhora significativa, e isso acontece em todo o grupo. É lógico que uma ou outra empresa pode estar numa situação melhor, em função da localidade onde opera; mas sabemos que, no geral, as empresas passam por dificuldades. E não somente as empresas, como também os trabalhadores, que têm perdido postos de trabalho significativos. Estudos que fizemos aqui, últimos dois anos, apontam que mais de 10 mil postos de trabalho da categoria desapareceram, por uma série de motivos: redução da frota, por haver carro direto, ou seja, excesso de trabalho por parte da categoria. Enfim, a crise acaba provocando uma série de conseqüências danosas principalmente para os trabalhadores.

Então, gostaria que você colocasse para nós um pouco sobre como você pegou o grupo, como está e quais os reais motivos da intervenção. Fala-se aqui - e gostaria que você nos explicasse - que



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 9357 do
Processo 06-22627
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod. 04

Folha:3

Taq.:Valéria

Comissão Transporte Coletivo

Data: 12-09-2002

Sem Revisão da Taquigrafia

essa intervenção foi para poder sanear a empresa, para que o Poder Público pudesse injetar verba nas empresa, para que ela pudesse se levantar. Então, gostaria que você falasse um pouco sobre isso.

O SR. WILLIAM ALAN SCHAIN -. Olha, primeiro, eu queria concordar com o senhor e agradecer o convite, porque a Prefeita ousou em mandar um projeto para a Câmara. E se o projeto dará os resultados esperados ou não, isso dependerá do debate que esta Casa e que a sociedade civil fizer. Mas, seguramente, ela foi ousada e correta ao mandar esse projeto, porque pelo menos você tem um patamar de discussão inicial. As transformações que ele irá ou não sofrer ao longo desse processo dependerão exatamente do debate que se inicia nesta Casa.

Com relação às empresas do grupo, quero reafirmar: a situação financeira do grupo reflete a situação financeira do sistema. O grupo não está em má situação financeira por má gestão, por incompetência, por inabilidade técnica; ele reflete o sistema, como o sistema é. E não é só a nossa empresa. Se for auditar as empresas de transporte de São Paulo, duvido - há, inclusive, dois representantes da Transurb sentados aqui - que o resto das empresas esteja em absolutas condições. É uma situação de penúria do transporte na Cidade. Evidentemente que encontramos a empresa com uma situação financeira difícil, delicada, mas que conseguia...

P -. Pela oportunidade. Se as empresas que você dirige sofreram uma intervenção e se encontram na mesma situação que as demais, então não é o sistema inteiro que deveria ter intervenção por parte do Poder Público? Ou você está sendo alvo de perseguição



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 4367
Processo: 06-28657
Fólio de 2000
Reg. 11.122

Rod. 04

Folha:4

Taq.:Valéria

Comissão Transporte Coletivo

Data: 12-09-2002

Sem Revisão da Taquigrafia

política, ou coisa parecida, por ter intervindo exatamente nessas empresas?

R -. Primeiro, eu não acredito mais que no Brasil exista espaço para perseguição política. Acho que a democracia no Brasil vem se consolidando, já é maior de idade, de modo que não acredito em perseguição política, principalmente partindo de meu partido. Seja do meu partido, seja da direita, acho que não existe espaço no Brasil para perseguição política. O que eu disse e reafirmo é que as empresas que operam no sistema de transporte de São Paulo estão passando por uma tremenda dificuldade - outras mais, outras menos. Acabei de dizer que há área que fatura 14 mil reais por carro. **Uma empresa que fatura 14 mil reais por carro, a situação financeira dela... Segue Denise**



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 43	do
Processo nº 06.2852	
Fábio de Castro Paiva	
Reg. 11.120	

Rod.:O05 Folha:1

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

...uma empresa que fatura 14 mil reais por carro, a situação financeira dela seguramente é mais confortável do que uma empresa que fatura 9 mil reais por carro.

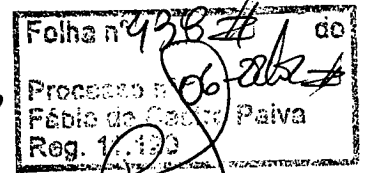
Então, tem um desequilíbrio, uma descompensação no sistema que precisa de alguma maneira ser equacionada. Não adianta tirar daqui, fazer fórmulas e mais fórmulas. Não existe fórmula que vai fazer crescer, dizer que tem de transportar mais passageiros, transporta o mesmo passageiro. Estou dizendo que transporte 1,3 milhão de passageiros a mais em 60 dias. Em julho, que é um mês de férias, que a demanda cai, transporte 700 mil passageiros a mais do que transporte em junho, que é no mês típico e nem por isso a nossa situação melhorou.

Encontrei realmente o grupo numa situação financeira bastante difícil, a lógica do contrato anterior minorava de alguma maneira essa situação porque o custo tinha um peso maior, então, na hora de você fazer a remuneração das empresas isso acabava socializando o custo do conjunto do sistema com essa nova lógica impraticável. Isso se aprofundou, a São Paulo Transportes interveio, e fiquei sabendo da intervenção por meio da Folha de S.Paulo, às 20h30min, na sexta-feira, e o repórter da Folha me ligou para repercutir sobre a intervenção e eu estava numa reunião de trabalho. E até esse momento não fui comunicado oficialmente pela São Paulo Transporte. Agora a alegação é de que há divergência na informação de vale-transportes, estamos contestando tanto que na segunda-feira, às 9h30min, protocolamos um pedido para ter acesso ao processo e, portanto, ter direito legítimo da defesa. A São Paulo Transportes, não conseguimos entregar esse



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod.:005 Folha:2

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

processo na segunda-feira, durante todo dia, fomos pegar na terça-feira, quase no final da manhã e o que me causou estranheza é que na hora em que começamos a olhar o processo, cada despacho tinha no meio: apesar de não ter havido prejuízo no sistema de remuneração do sistema.

Eu acho que a medida foi intempestiva, porque se não houve prejuízo ao sistema e o que acompanhamos na imprensa é que houve prejuízo no sistema por isso houve a intervenção, considero que estamos com o campo fértil para fazer a nossa defesa e retomar as empresas. Em absoluta essa intervenção foi feita passando, porque não existe saneamento. O que o Poder Público enfiar lá dentro, vamos ter de pagar quando sair. Então, isso é temerário, se eles ficarem lá 30, 60, 90 dias, enfiarem 10, 15 milhões de reais dentro do grupo, vamos ter de pagar por isso. Não é de graça.

Então, essa condição inclusive pode levar à extinção do grupo, como já houve na época da velha e boa CMTC, Vereador, empresas que foram levadas à destruição por intervenções irresponsáveis. Agora, estamos tomando todas as medidas, vamos contestar, temos toda a condição para isso.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC DO B) - Houve rompimento de contrato?

O SR. WILLIAM - Do nosso ponto de vista não, aliás, se houvesse rompimento de contrato, eles apontaram uma divergência no dia 12/07, se não me falhe a memória. Alguém prevaricou, certo? Se constatou no dia 12, por que não tomou medidas no dia 13? Ou no dia 14 ou 15? Eu quero saber.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 439	do
Processo nº 06-2062	
Fábio de Castro Silva	
Reg. 11.120	

Rod.:005 Folha:3

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Quantos dias depois foi tomada providência?

R - Foi agora dia 6 a intervenção. Sou meio ruim de matemática para ver quantos dias dá. Se identificou o problema, por que não tomou medida imediata? Sou assim, em casa quando o meu filho faz alguma coisa errada, eu não deixo para o dia seguinte, eu corrijo na hora. Depois só no dia 6?

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC DO B) - Que dia constataram a irregularidade?

R - No dia 12. Então, se houve quebra de contrato, se houve desvio, tem tomar medida na hora, não pode ficar temporizando. O Poder Público não pode ficar temporizando, tem de tomar medida na hora. Não tomou, só no dia 6 e nos despachos diz que não causamos prejuízo para o sistema. Estou muito tranquilo para dizer, a despeito de pertencer ao partido que governa esta cidade, mas estou representando os interesses do grupo que represento, para que não haja nenhuma dúvida. Não me interessa se o Secretário vai gostar do que estou falando, se a Prefeita vai gostar, se o deputado, não me interessa. Estou exercendo o meu legítimo direito de me defender e de debater uma questão que foi posta de forma equivocada e que me colocou na condição de bandido, porque quando fala que desviou, que vendeu no mercado negro, o bandido sou eu. Então, meu amigo, chumbo trocado não dói.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC DO B) - Olha, a imprensa deu um grande destaque logo após o dia que você assumiu as empresas do grupo. Eu também sou do PC do B, apoio esse governo, conheço a sua



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 490 # 1 do
Processo nº 12.000.000-0
Fábio de Castro Silva
Reg. 11.120

Rod.:005 Folha:4

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

trajetória, sei que você é do Partido dos Trabalhadores e acho isso a coisa mais normal. Não é crime nenhum empresários, gerente fazer parte de qualquer partido político. O que não podemos admitir e espero que isso não esteja ocorrendo é que haja tráfico de influência, isso não pode. Você já tem dito que não ocorre e gostaria que esse tipo de coisa não ocorresse e seria muito ruim para a cidade e acho que você não faria esse tipo de coisa.

Agora, não tenho como provar, mas há insinuações nesse sentido. Gostaria inclusive que você colocasse qual a sua relação que tem hoje com o Secretário Municipal dos Transportes? Tem tratamento diferenciado? Você é recebido? Porque a grande reclamação que ouço dos empresários é que têm dificuldade em conversar com o Secretário. É isso mesmo?

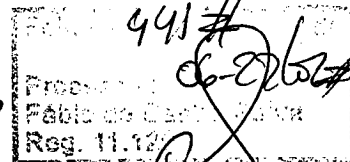
R - Olha, quero dizer, muito tranquilamente, sou um quadro intermediário do Partido dos Trabalhadores, ganhei um pouco de notoriedade porque a Folha de S.Paulo foi um pouco generosa comigo e me dedicou duas páginas no Cotidiano, então, essas coisa não sabemos como acontecem. Mas de qualquer maneira não sou nenhum dirigente de expressão no Partido. Agora, a minha relação com o Secretário ou com qualquer um membro deste governo está nos limites do meu partido. Aliás, faço questão de não participar desse governo, porque acho promíscuo um empresário ou quem representa os interesses do empresário ir para o governo, é complicado. Se o Presidente da Transurb virar assessor do Secretário dos Transportes, você pode ter certeza de que tem maracutaia.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Dr. William.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod.:005 Folha:5

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

R - Se um grande empresário de ônibus virar Secretário dos Transportes é temerário. Agora, sou militante, pai de família, tenho a minha vida absolutamente transparente, não devo nada a ninguém. Eu me sinto muito à vontade, estou defendendo o meu direito legítimo de trabalhar, a minha relação com o Secretário ou com qualquer membro deste governo é estritamente partidária, aliás, em 25 anos de militância política é a primeira vez na minha vida que não vou fazer uma campanha eleitoral, nem no meu carro eu coloquei o adesivo seja do candidato que vou votar para deputado federal, estadual, seja do meu candidato à Presidência da República, o Lula, nem isso eu fiz. Eu sei que a luta política se dá no momento crucial do país. Então, posso ser usado como laranja, dizerem que é influência do PT. Eu não quero saber, estou fora da militância do Partido durante o período em que eu estiver à frente desse grupo.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Dr. William, vou fugir um pouco....006



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 992
Processo nº 06.002
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Rod.:006 Folha:1

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Dr. William, vou fugir um pouco do escopo porque esta é uma comissão de estudos e não uma CPI. Temos informações, não sei se são verdadeiras, não estou afirmando, que o senhor antes de assumir a presidência dessas empresas o senhor era o coordenador da campanha do Sr. Ricardo Zaratini.

O SR. WILLIAM - Isso realmente é público, aliás, por uma medida cautelar, por assim dizer, eu me afastei de todas as campanhas, mas pergunto ao nobre Vereador, ainda que eu continuasse coordenando a campanha do velho Zara, como eu chamo, ou qualquer outro candidato, qual o problema efetivamente que existiria nisso?

Agora, respondendo à pergunta do senhor, ajudei sim a campanha do velho Zara, mas não foi pelo filho não, porque se fosse um pedido do filho, eu não teria ajudado o velho Zaratini, porque eu comecei a minha trajetória política ainda quando estudante...

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - O senhor me desculpe, mas é um contra-senso, porque o senhor estava falando de empresário assumir algum cargo, é estranho um coordenador da campanha do pai do Secretário. Nem tudo que é moral é legal.

R - Eu concordo com o senhor, agora, efetivamente, quando assumi a direção do grupo, eu não tinha mais nenhum vínculo com a campanha, em absoluto, e desafio a qualquer um deste plenário, desta mesa a dizer que eu tinha, ou comprovar que eu tinha, pelo menos.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - O senhor teve.

R - Não, tive e quero reafirmar, tive por uma condição muito simples, não foi pelo Secretário, foi pela relação histórica que tenho com o velho Zaratini. Como eu dizia ao senhor, eu comecei a minha



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 943	do
Processo nº 06.226/24	
Fábio de Jesus Paiva	
Reg. 11/03	

Rod.:006 Folha:2

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

militância no movimento estudantil numa organização de esquerda, o senhor deve lembrar que era denominada MR8, do qual o pai do Secretário era um grande dirigente e estava no exílio. Quando ele voltou do exílio, eu participei efetivamente da campanha dele para deputado federal, pelo então MDB. Tenho uma relação com ele que antecede em muito a relação como filho dele. Então, foi uma situação extremamente conjuntural, eu havia acabado de me desligar de Diadema, eu era o diretor-presidente da empresa de transportes coletivos em Diadema, estava num momento de transição da minha vida, tratando de outras questões, de projetos pessoais que eu inclusive continuo em curso, a candidatura do velho Zara estava em momento de estruturação e eu ajudei até pelo trânsito que tenho no partido porque o companheiro venho Zaratini se filiou ao Partido muito recentemente, pelo trânsito que tenho no partido e pelo trânsito com os vereadores, candidatos a deputado estadual, ajudei a articular um leque de dobradãs.

No momento em que eu cumpri essa etapa da campanha e eu já havia dito lá atrás que eu não tocaria a campanha dele por conta desse projeto pessoal que toco, eu me afastei da campanha. E veio a oportunidade de eu assumir à frente desse grupo. Então, não vejo nenhum problema, fiz questão de declarar na Folha de S.Paulo, nos jornais que me entrevistaram sem nenhum problema.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC DO B) - Uma última pergunta. No dia 6 de setembro, quanto em valores o grupo que está sob intervenção tinha em caixa?

R - Olha, essa pergunta eu já fiz à São Paulo Transportes. Já requeremos essa pergunta, porque como houve a intervenção, o senhor



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 4447# do
Processo nº 8-2152
Fábio de Castro Silva
Reg. 11.120

Rod.:006 Folha:3

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

sabe que a receita vem chegando até findar o recolhimento da frota. Portanto, já solicitamos à São Paulo Transportes que nos posicione nesse sentido. Não tenho a menor condição de informar isso ao senhor.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC DO B) - Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Com a palavra o Vereador Celso Jatene.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Bom dia, eu só queria, dentro desse contexto da campanha, fazer algumas indagações ao senhor só para ficar clara a coisa. O senhor que participou da estruturação da campanha do candidato a deputado federal Zaratini, e queria perguntar se o filho dele também participou dessa estruturação da campanha, se participaram e reuniões conjuntas no mesmo comitê?

R - Não, em absoluto porque um secretário não teria e não tem tempo para cuidar seja da campanha do pai ou de qualquer um que seja. E se ele tivesse tido qualquer participação mais efetiva, acho que seria difícil alguém que seja secretário numa cidade como São Paulo conseguisse omitir isso. Segundo, uma exigência minha pessoal, até porque a minha relação com o secretário do ponto de vista partidário, das nossas intervenções partidárias eu estou de um lado e ele está do outro, certo? Temos divergências políticas e que uma condição que coloquei para ao velho Zara foi que eu topava ajudar a organizar, mas que o filho dele não se intrometesse. Enquanto eu estivesse na campanha dele, quem mandaria seria eu. Não é ele e nem o filho dele.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - O senhor avalia então que o filho não está apoiando o pai?



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 995
Processo nº 06-00566
Fábio de Godoy
Reg. 11.120

Rod.:006 Folha:4

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

R - Eu pergunto para o senhor: o senhor deve ser casado e ter filho, imagino.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Com certeza.

R - Se o senhor for candidato e o seu filho pelo menos não declarar apoio...

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Eu estou perguntando...

R - Não, é que a pergunta do senhor...

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Eu queria que o senhor respondesse. Os meus filhos não têm idade nem para votar ainda, eu queria perguntar ao senhor se o filho secretário está apoiando o pai candidato.

R - Vereador, entenda, até por uma questão de gentileza estou respondendo, mas não tenho nenhuma obrigação, eu vim aqui para tratar.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Se o senhor não quer responder, diga que não vai responder.....007



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 496 de 50
Processo nº 06-2154
Fábio de Oliveira Paiva
Reg. 11.12.2009

Rod.:007 Folha:1

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Se o senhor não quer responder, diga que não vai responder.

R - Eu vim aqui para tratar sobre a questão dos transportes.

P - Se o senhor não quer responder, diga que não vai responder. Não tem problema, eu fico satisfeito.

R - Vereador,....

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Dá licença, quando te fiz a pergunta, falei que estaria fora do nosso escopo porque é uma comissão de estudos. Esta comissão deve terminar muito breve e iniciar a CPI, porque infelizmente não conseguimos dados necessários da São Paulo Transportes para tentar propor alguma coisa. O relator é o Vereador Alcides Amazonas, não tenho o relatório dele em meu poder, mas estou vendo que as respostas foram todas evasivas.

É bem pela oportunidade, Dr. Schain, eu não gostaria que o senhor se irritasse. O senhor não tem obrigação de responder, vai ter obrigação caso seja na CPI. Isso é pela oportunidade, porque ficaram estranhos os acontecimentos. Várias pessoas da Câmara, não sei se você sabe que eu milito nos transportes há algum tempo também.

A pergunta é a seguinte: que coisa engraçada, o Dr. Schain era o coordenador da campanha do Zaratini, será que arrumaram esse emprego para ele? E agora teve essa intervenção, será que não é para cobrir o déficit, para tampar o buraco? Eu não estou insinuando nada, não leve a mal. Então, é notório, nos corredores da Câmara tem esse ponto de interrogação. O senhor tem toda liberdade para responder ou para dizer que não. Eu conhecia o senhor dos transportes mas nunca tive oportunidade de conversar, então, vejo que o senhor tem mais ou menos



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 44
Processo nº 06.2854
Fábio de
Reg. 11

Rod.:007 Folha:2

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

o meu temperamento. Mas quem não deve não teme, acho que seria um momento oportuno para o senhor esclarecer.

R - Sem problema, Presidente.

- Manifestações simultâneas.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Tem toda liberdade para não responder também.

R - Vereador, estou aqui com a mais absoluta boa vontade em respeito a esta Casa, em respeito a esta comissão, em respeito ao companheiro Amazonas, em respeito às pessoas que estão aqui. Agora, o senhor pode perguntar o que o senhor quiser para mim.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - E o senhor pode não responder se não quiser.

R - E eu não devo absolutamente nada, como bem disse o Presidente, quem não deve não teme. Agora, o senhor me dizer que o filho dele não apoia ele, me desculpe. Posso ter cara de bobo, mas não sou, porque acho que a pergunta do senhor é descabida, perguntar se o filho apoia e vota no pai. Com todo respeito que tenho ao senhor e pelos votos que trouxeram o senhor para esta Casa.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Por que descabida?

R - Porque perguntar se o filho apoia o pai, acho que no mínimo é descabida, o senhor desculpe a minha franqueza.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Eu quero desenvolver um raciocínio. Se o senhor era o coordenador da campanha do pai, o senhor deve saber se o filho apoia o pai.

R - Vereador, vou repetir ao senhor.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 498	de
Processo nº 06-2857	
Fábio do Castro Zeiva	
Reg. 11.125	

Rod.:007 Folha:3

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. CELSO JATENE (PTB) - O filho é secretário e tenho uma opinião.

R - Apoia em que sentido o senhor quer saber? Diga claramente. O secretário apoia, coordena põe dinheiro, é isso que o senhor quer saber? Ou o senhor quer saber se o filho apoia e vota no pai?

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Dr. William, deixe-me dizer uma coisa ao senhor que acho que é importante o senhor saber....008



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 443
Processo nº 06-2267
Fábio do Costa Paiva
Reg. 11.120

Rod.:008 Folha:1

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Dr. William, deixe-me dizer uma coisa ao senhor que acho que é importante o senhor saber. Tenho uma opinião pessoal que a justiça eleitoral, da mesma forma que proíbe parentesco em certo tipo de eleição, deveria proibir também parentesco em relação às pessoas que ocupam cargo no Executivo de primeiro escalão. Uma opinião minha, pessoal. Acho que o senhor deve concordar com isso. Vou dar dois exemplos que dizem respeito ao governo municipal. O irmão do Secretário Jilmar Tatto disputa a eleição para deputado estadual e o pai do Secretário Zaratini disputa eleição para deputado federal. É uma opinião minha pessoal. E em cima dessa opinião estou tentando desenvolver uma linha de raciocínio, por isso fiz uma pergunta ao senhor que fica liberado para responder da forma que achar melhor.

Agora, é uma pergunta que fiz para alguém que acabou de declarar que foi o coordenador da campanha do candidato Zaratini até a algum tempo atrás. Então, perguntei se o senhor foi o coordenador da campanha, então, o candidato Zaratini tem o apoio do Secretário Zaratini? Não estou perguntando em apoio financeiros, se tem o apoio, tem apoio. Você sabe o que quer dizer apoio porque você faz política há muito mais tempo do que eu, sabe o que quer dizer apoio. Apoio quer dizer que companheiro é companheiro, se tem dez no bolso, dá nove para a campanha e fica com um para tomar um café.

R - Não, acho que o Secretário vota no pai dele.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Vota?

R - Vota no pai dele. Acho não, tenho certeza, o Secretário vota no pai dele.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 950-4
Processo nº 06-022624
Fábio do Castro Silva
Reg. 11.136

Rod.:008 Folha:2

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Já é um avanço, obrigado.

R - Disponha, Vereador.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Quero agradecer a presença do Dr. Schain, se ele quiser concluir, está à disposição.

R - Quero agradecer o convite, queria me desculpar com a mesa se me exaltei um pouco, mas como disse o presidente da Mesa e da comissão, parece que nós nos identificamos no temperamento, mas aqui não tem nada de pessoal, é a forma como sempre me coloquei na minha vida. Quero dizer que estou à inteira disposição desta Casa, se tiver CPI não tenho absolutamente nada a esconder. As minhas relações com este governo estão nos parâmetros do partido, não participo do governo, não participei do governo, não participo e não vou participar desse governo. E ninguém me arrumou emprego, queria dizer com muita tranquilidade, Vereador, apesar da tenra idade, eu sempre fui uma pessoa trabalhadora e honesta, determinada e sobrevivo do meu trabalho e da minha pequena competência que consegui angariar ao longo desses anos. Fui parar no grupo por meio de indicação de empresários de Diadema, como disse, fui diretor presidente da empresa de transportes coletivos em Diadema, promovi uma reestruturação em todo sistema e fizemos um trabalho que parecia inatingível que foi acabar com o transporte clandestino na cidade. Diadema era a única cidade que ainda tinha transporte clandestino e acabamos com isso em 45 dias. Evidentemente que isso repercutiu, o empresário que opera em Diadema, por coincidência, também é de Minas Gerais, conhece o empresário que represento em São Paulo e disse que tem uma pessoa no mercado que está à disposição.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 96	do
Processo nº 06-2254	
Fábio do Carmo Lima	
Reg. 11.110	

Rod.:008 Folha:3

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

E por fim, Vereador, acho que essa comissão, esta Casa, a sociedade deveria ter um debate e coragem de debater com profundidade esse novo projeto de transporte para a Cidade. Segundo, discutir com bastante coragem se o transporte alternativo ajuda ou atrapalha o sistema e talvez, quem sabe, a Câmara criar coragem e revogar essa lei que considero equivocada que permite o transporte alternativo na cidade. Se por um lado esse discurso de que vai desempregar, o sistema já desempregou mais de 10 mil trabalhadores registrados com seus direitos garantidos. Então, acho que era a hora da Câmara inclusive refletir sobre essa questão. Obrigado, bom dia, estou à inteira disposição dos senhores.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Obrigado. Gostaria de chamar o Dr. Cláudio de Sena Frederico. (Pausa) Bom dia, Dr. Frederico, em nome da comissão agradeço o senhor ter aceitado o convite.

Dr. Frederico, gostaria de perguntar o que o senhor acha do transporte municipal, o senhor que dirigiu por quase seis anos a Secretaria Metropolitana, quais os motivos de não existir essa integração intermunicipal e municipal e o que o senhor acha do novo sistema que a Secretaria Municipal de Transportes está implantando.

O SR. CLÁUDIO DE SENA FREDERICO - Vereador Antonio Carlos, demais Vereadores da Mesa, vamos separar algumas coisa. Primeiro, existem algumas perplexidades a meu ver. Primeiro, há alguns anos já, não é há poucos anos que o transporte de ônibus chamado de metropolitano, ou seja, que é realizado por meio de contratos de permissões estaduais na região metropolitana de São Paulo, tem uma



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 452-#	do
Processo nº 06-2827	
Fábio de Castro Paiva	
Reg. 11.700	

Rod.:008 Folha:4

Taq.:Denise

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

situação, vamos dizer, mais tranquila do que o sistema municipal de São Paulo.

O que quero dizer de mais tranquila? No sentido de que de forma geral a rentabilidade das empresas é suficiente.....009



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 9537/1
Processo nº 06.21524
Fábio de Castro Silva
Reg. 11/20

Rod.: O-9 Folha:1

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 12-09-02

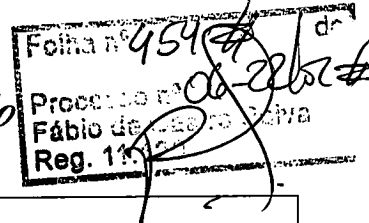
Sem Revisão da Taquigrafia

...de forma geral a rentabilidade das empresas é suficiente, não há maiores crises. Existiram algumas vezes algumas crises pontuais, épocas, por exemplo, mais agudas de concorrência com as peruas. Mas, basicamente resolvidas, quer dizer, passou-se por isso. Isso não é praticado, não é obtido através de uma tarifa exorbitante, ou seja, inclusive as faixas... É até o contrário, existe algumas reclamações, muitas vezes, do Município em relação ao fato de que existem tarifas metropolitanas mais baixas do que a tarifa municipal, embora isso seja uma distorção pela tarifa única no Município e pela tarifa proporcional na Região Metropolitana, quando é difícil de comparar. Mas o mais importante de tudo é que a opinião do usuário, e talvez isso seja uma das coisas que eu acho mais importantes na questão, é bastante significativamente superior pela qualidade e todos os outros fatores no transporte metropolitano do que no transporte municipal. Essa é a primeira perplexidade que me assalta, porque, afinal de contas, as dificuldades na Região Metropolitana não são diferentes e mais do que isso incluem as dificuldades municipais. Ou seja, os ônibus metropolitanos, em grande parte, percorrem as mesmas ruas do Município de São Paulo, precisam acessar os mesmos pontos do Município de São Paulo, trafegam em congestionamentos semelhantes, muitas vezes até por ruas de pior qualidade, porque se está falando de alguns municípios periféricos da Região Metropolitana e, no entanto, conseguem realizar tudo isso com um resultado mais satisfatório para o passageiro, com resultado mais satisfatório para os empresários. Então, a primeira questão que eu coloco é: mesmo dentro das limitações, das dificuldades, das realidades - e aí depois ainda vou



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod.: O-9 Folha:2

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 12-09-02

Sem Revisão da Taquigrafia

falar sobre isso -, dentro das condições adversas existentes para o transporte público em geral, especialmente para o transporte de ônibus no Brasil, apesar disso, existem gestões diferentes da problemática de transportes que podem trazer melhores ou piores resultados. E há alguns anos a gestão do transporte municipal no Município de São Paulo tem trazido piores resultados do que a gestão metropolitana do transporte por ônibus, na Região Metropolitana, que inclui o Município de São Paulo.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Mas, Dr. Frederico, eu também peço desculpas, pois esta é uma comissão de estudos, mas o senhor levantou um ponto sobre o qual eu não posso me calar neste momento. Quando o senhor assumiu a secretaria, não lembro agora, já se passaram quase 10 anos, não sei se eram oito ou sete corredores intermunicipais, dois quais dois já estavam homologados, e o senhor cancelou.

O SR. FREDERICO - É, vamos voltar à primeira pergunta, porque...

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - É do escopo da... Porque quando o senhor falou da integração intermunicipal, eu... Quando o senhor falou do intermunicipal e do municipal, se esses sete ou oito corredores hoje estivessem prontos, nós teríamos um transporte tanto intermunicipal como municipal muito superior ao que temos hoje.

O SR. FREDERICO - É, sem dúvida. Mas quem julga isso é o usuário. E o usuário final do sistema de transporte metropolitano julgou aquilo que foi feito na Região Metropolitana melhor do que foi feito no Município. É essa a questão que eu estou colocando.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 455#
Processo nº 06.202#
Fábio de Castro P. Silva
Reg. 11.120

Rod.: O-9 Folha:3

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 12-09-02

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Sem dúvida nenhuma.

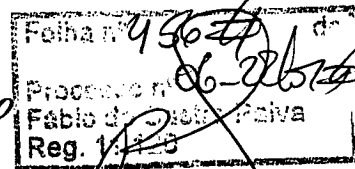
O SR. FREDERICO - Segundo ponto: o que eu acho do Plano Municipal, que é a segunda pergunta, assunto que eu não havia terminado. Eu falei sobre uma perplexidade e que levava-me à seguinte conclusão: com uma Administração adequada, quer dizer, com escolhas adequadas de administração, mesmo dentro das limitações e dificuldades - uma delas a ser citada é exatamente os corredores - é possível fazer uma administração que gere resultados melhores ou piores.

Agora vamos ao atual plano municipal em discussão. Fundamentalmente, o plano municipal atual é uma melhoria em relação ao que existe hoje em São Paulo. Para mim, é fácil dizer isso, com toda tranquilidade, porque eu não participo da Administração Municipal e participei de uma Administração de posição bastante diferente da municipal. Estou falando aqui como técnico - porque hoje não sou mais secretário -, pois sou técnicos há mais de 30 anos e também como vice-presidente da Associação Nacional de Transporte Público, da qual fui presidente, já fui vice-presidente, sou presidente outra vez. Então, falando com uma certa isenção em relação a esse fato, todos os planos de quem quer que seja, existe um outro técnico ou alguma outra pessoa que acha que tem uma opinião melhor, que deveria ter sido feito assim, ou assado. Mas há uma questão básica quando você analisa um plano: ou ele está fundamentalmente errado, ou ele está fundamentalmente melhor, ou seja, provavelmente trará melhoras. Minha impressão é de que provavelmente trará melhoras. Se existe alguma coisa a aprimorar - aí já não é mais uma questão meramente de opinião - no plano municipal é que ele não contemplou uma intervenção direta da opinião do usuário na



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod.: O-9 Folha:4

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 12-09-02

Sem Revisão da Taquigrafia

crítica com poder depois de feita a licitação. O usuário entra por meios indiretos, por representações, mas não existe uma pesquisa de opinião do usuário com poder sobre o resultado da concessão. No Estado existe um projeto que já rola há muito tempo que é o usuário fiscal, que é essa idéia. Esse é um reparo. Outras coisas são questões de estilo. Tenho uma visão de estilo em que, uma vez que você tem o controle final da qualidade muito forte pelo próprio usuário, se dê mais liberdade aos concessionários para que eles proponham as soluções, que exista uma parceria mais forte com o empresário e uma tutela melhor no detalhe sobre o empresário e uma força maior de resultado final. Ou seja, o público está ou não satisfeito? E isso é determinante e final. Deixa o empresário assumir uma certa responsabilidade para propor mudança de horário, mudança de trajeto, usar ônibus grande ou pequeno, aumentar a frequência ou reduzi-la. Essa é uma visão meramente de ponto de vista técnico diferente.

Mas a primeira pergunta: o que eu acho do plano municipal? Eu acho que o plano municipal está procurando melhorar uma condição que vem cronicamente ruim no Município há bastante tempo.

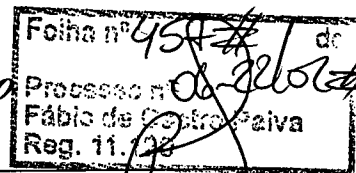
O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - O senhor não respondeu por que não saíram os corredores metropolitanos. Acho que isso facilitaria muito o trânsito em São Paulo hoje.

O SR. FREDERICO - Os corredores metropolitanos não se viabilizaram economicamente, houve uma série de dificuldades econômicas para a viabilização dos corredores. Além disso, na ocasião... (Anelise)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod.: 010 Folha:1

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 12-09-02

Sem Revisão da Taquigrafia

Além disso, procurou-se adequar os corredores metropolitanos aos corredores municipais e vice-versa. E procurou-se um entendimento de como poderia ser feita em comum essa tarefa, como seria a divisão. Essa discussão, que eu saiba, até hoje não se resolveu. Quando se conseguiu chegar a alguma conclusão, mudou o governo, mudando o entendimento anterior. Nunca se chegou a concluir um entendimento em que a repartição da responsabilidade de construção de corredores entre município e estado, regiões metropolitanas e os outros municípios, assim como a repartição ou a forma como seriam operados em conjunto, como seria o sistema tarifário, como seria distribuída a receita. Nunca se conseguiu chegar a uma conclusão. Mas as licitações originais, que haviam sido feitas, nunca foram viabilizadas basicamente por motivos técnicos, jurídicos, econômicos, etc, que nunca foram para a frente.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - O senhor me desculpe, mas havia dois homologados. O corredor Guarulhos-Osasco estava homologado. Foi cancelado pela Secretaria.

O SR. FREDERICO - Nunca houve viabilidade para serem executados.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Na opinião do senhor?

O SR. FREDERICO - É.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Tem a palavra o nobre Vereador Alcides Amazonas.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Sr. Cláudio, em São Paulo há um automóvel para cada dois habitantes. Se nada for feito para priorizar o transporte público num período bastante curto, ficaremos



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 4587 do
Processo nº 2257-11
Fábio de Souza Paiva
Reg. 11/2009

Rod.: O10 Folha:2

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 12-09-02

Sem Revisão da Taquigrafia

todos parados, quem está de ônibus, ou dentro de carro com ar condicionado. Algumas medidas têm sido tomadas pelo atual Governo, como as vias livres, para aumentar a velocidade média da frota, nós temos o rodízio, que inicialmente foi implantado para minimizar a questão da poluição, mas hoje já serve para tirar alguns automóveis da rua, mas não tem se mostrado eficiente. Uma série de outras soluções começam a surgir para, de alguma forma, se restringir o uso do automóvel. Fala-se hoje do pedágio urbano e do imposto sobre o combustível como uma forma de angariar recursos para se investir no sistema e também tirar um pouco dos automóveis da rua. Eu queria que o senhor dissesse sua opinião sobre o imposto do combustível e sobre o pedágio urbano.

O SR. CLÁUDIO DE SENNA FREDERICO - Bem, começando pelo imposto sobre combustível, sua dificuldade é o poder político do transporte público, que é fraco. O objetivo do imposto sobre combustíveis, que teve uma época que era chamado imposto verde. Se ele é imposto verde, isso significa que está sendo cobrado não para equilibrar contas de um governo, como fonte de arrecadação adicional, mas sim como uma forma de induzir um comportamento mais adequado a um mundo verde, ou canalizar recursos para melhorar algo que seja mais sustentável em termos ambientais do que o carro. O imposto verde deveria ter esse enfoque. Conseqüentemente, ele deveria estar vinculado diretamente a uma aplicação do tipo transporte público. Ele não está. Quer dizer, até hoje, não se consegue fazer esse vínculo. Há discussões, mas não se consegue, por falta de força política do transporte público versus interesses rodoviários, versus interesses automobilísticos e outros.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

4597/06
6-2024
Res. 100/06

Rod.: O10 Folha:3

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 12-09-02

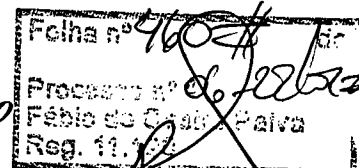
Sem Revisão da Taquigrafia

Então, primeira coisa, ele deveria ter um vínculo direto para esse fato. Segundo, ele deveria estar vinculado às regiões onde ele é gerado. Ou seja, qual é a desconfiança sobre o imposto verde? É que, no fundo, o que é bom provável que aconteça é que ele seja arrecado em São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, etc, e seja gasto na Transamazônica, por exemplo. Ou seja, ele não tem um vínculo de onde se arrecada mais é onde se consome mais combustível e, portanto é onde se polui mais e é onde se mais congestionamento. Portanto, a maior parte dessa arrecadação deve ser canalizada de volta ao mesmo local de origem... (Paula)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod.:O11 Folha:1

Taq.: Paula

Evento:Com.Transp.Coletivo

Orador:

Data: 12-09-02

Sem Revisão da Taquigrafia

Portanto, a maior parte dessa arrecadação deve ser canalizada de volta ao mesmo local de origem. Então, esse vínculo geográfico não existe. O vínculo de intenção ainda não conseguiu ser firmado. Finalmente, a que nível de governo deve estar vinculada a aplicação de dinheiro, ao nível da responsabilidade que falei antes. Ou seja, quem é responsável pela ordem transporte público nas regiões metropolitanas principalmente, que participação tem em cada região metropolitana o Estado, o município e etc. e a distribuição equitativa em relação às responsabilidades. Quer dizer, arrecada-se imposto verde em São Paulo tanto. Então, tantos por cento tem de ir para o Estado para que ele faça metrô, para que ele melhore o trem e etc. São dos municípios de onde está saindo dinheiro e são dos municípios que precisam de soluções mais agudas de transporte público. Também não existe esse vínculo de nível governamental ou de tipo governamental. Qual o Executivo mais responsável? Qual o Legislativo que deve legislar sobre isso. Então, o imposto verde é em si se resolvidos esses problemas, excelente indutor e um excelente melhorador, quer dizer obter recursos para melhorar o transporte público, você está induzindo as pessoas para irem para o transporte público. Se não for feito nada disso ele terá outros usos, possivelmente úteis, mas que não terá nada a ver com o que estamos falando. Pode ser para construir estradas, para melhorá-las, para fazer novos portos, coisas que não sei o que é. Então, se conseguir resolver a questão de onde será gasto o imposto verde é um instrumento muito interessante. O pedágio urbano é um problema no fundo até certo ponto...até que ponto adianta falar sobre alguma coisa que é politicamente inviável. A minha única dúvida é sobre pedágio



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 468	do
Processo nº 06-2052	
Fólio de Câmara	
Rsg. 11	

Rod.:O11 Folha:2

Taq.: Paula

Evento:Com.Transp.Coletivo

Orador:

Data: 12-09-02

Sem Revisão da Taquigrafia

urbano. A lógica do pedágio urbano é perfeita, ou seja, você precisa além de induzir as pessoas para melhorar o transporte público todos os países modernos do mundo, principalmente na Europa onde há respeito pelo transporte público, sabem que não se tira, não se induz as pessoas do automóvel para o transporte, mas também são necessárias determinadas medidas de restrição do uso do automóvel. Isso vem acontecendo até nos Estados Unidos, onde começa a ter essa percepção. Então, o pedágio urbano está perfeito para isso. Além do fato de que ele pode seletivamente induzir, quer dizer, punir a pessoa financeiramente, ele gera recursos que você pode canalizar para o transporte público. É viável? Quer dizer, existe maturidade suficiente no Brasil hoje para aceitarem isso. As pessoas no Brasil não aceitam pedágio rodoviário que até certo ponto é muito mais óbvio. As pessoas no Brasil não aceitam pedágio rodoviário que é até certo ponto muito mais óbvio porque afinal de contas tem uma estrada nova, terá a Imigrantes e etc. Imagine um pedágio urbano. O pedágio urbano tenho de separar em dois planos. As pessoas no Brasil aceitam? Acho que não. Portanto, de certo modo a pergunta fica respondida do ponto político de viabilidade. Em todos locais, em muitos locais do mundo, inclusive em Cingapura, que o pessoal aprecia tanto, o usuário construiu um transporte público de excelente qualidade, fundamentalmente em cima...não é inviável.

O SR. JOÃO ANTÔNIO (PT) - Você é favorável ao subsídio ao transporte coletivo?

O SR. _____ - Sou favorável ao subsídio, sou favorável ao subsídio de maneira direta. Sou favorável ao mesmo tipo de



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 4627	101
Processo nº 86.22517	
Fábio de Costa Silva	
Reg. 11.120	

Rod.:O11 Folha:3

Taq.: Paula

Evento:Com.Transp.Coletivo

Orador:

Data: 12-09-02

Sem Revisão da Taquigrafia

subsídio que o automóvel tem. Ou seja, são favorecimentos que reduzem o custo de tal forma que no fundo você está subsidiado. A toda hora quando falta emprego e resolve-se melhorar a indústria automobilística retira-se um IPI ou alguma coisa do carro. Os ônibus continuam pagando IPI. Então, porque não se tira também? O taxi é beneficiado por esse tipo de coisa. Por que não o ônibus? Por que não uma série de medidas em que você desonere o transporte coletivo e seus custos, desonere o custo da mão de obra para o transporte coletivo sem prejudicar o trabalhador da área de transportes, se desonera é porque está subsidiando, está vindo de outro lugar. Se não foi prejudicado é porque está vindo de outro lugar, mas que não é dinheiro na mão, dinheiro financeiro na mão de quem está operando uma companhia de ônibus, é meramente uma questão de custo. Da mesma forma que com o automóvel acontece isso. Hoje em dia provavelmente uma das maiores responsáveis pelo número de pessoas, pelo número de leitos que tem de ser mantido em hospitais, em pronto-socorros principalmente na área ortopédica e neurológica é acidente de automóvel. E quem paga por isso? Todos. Isso é um subsídio. Quer dizer, estamos acostumados a subsídio ser aquela coisa de fechar a conta no final do mês, de ir ao pai e diz: "sabe pai, este mês gastei um pouquinho mais e estou a perigo. Dá para me arrumar algum"? A esse tipo de subsídio não sou favorável, mas sou favorável a subsídio indireto através de atacar os problemas que fazem com que o custo de transporte coletivo seja mais alto desde a infra-estrutura, desde o fato de que os ônibus vão sair da rua porque os carros invadiram as ruas. Temos de entender historicamente que quando os carros chegaram os bondes já estavam lá e



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 463
Processo nº 06-09/56
Fólio de Gestão 12
Reg. 11.129

Rod.:O11 Folha:4

Taq.: Paula

Evento:Com.Transp.Coletivo

Orador:

Data: 12-09-02

Sem Revisão da Taquigrafia

admitidos que os carros tinham prioridade com relação aos ônibus e bonde. No fundo é como se hoje deixássemos o carro dentro do túnel do metrô. Você acha os carros no túnel do metrô e o metrô iria para o buraco, mas não financeiro. Ele estaria no buraco em termos de qualidade.

(Isso tudo é subsídio...Regina)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 9687 do
Processo nº 6-2827
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.122

Rod.:O12 Folha:1

Taq.: Regina

Evento: COL

Orador:

Data: 12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

Isso é tudo subsídio. Então sou favorável ao subsídio ao transporte coletivo, acho que o transporte coletivo mais barato é o resultado disso. O resultado disso deve ser um transporte coletivo não meramente que reduziu o custo para que alguém ganhe mais, mas que o transporte coletivo reduziu o custo e, com isso, a tarifa. E porque o transporte público mais barato é uma das formas mais saudáveis de fazer um outro tipo de subsídio, subsídio ao consumidor de mais baixa renda, ou seja, é um transferidor de receita rápido, eficaz e justo neste país.

Portanto, por tudo, o subsídio ao transporte coletivo feito adequadamente, de forma que não vire ineficiência ou enriquecimento pessoal, é uma coisa absolutamente defensável.

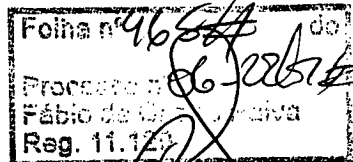
O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Está sendo licitado, aqui em São Paulo, a bilhetagem automática, está sendo debatido também a criação do bilhete único. Existe, você conhece muito bem, o plano de transporte urbano que previa organização de transporte para as próximas décadas, que dentre outras coisas está prevista a integração dos vários modais, com bilhete único, enfim. O Pitu falhou ou está falhando? O PITU - Plano Integrado de Transporte Urbano.

O SR. CLÁUDIO DE SENNA FREDERICO - O PITU está em andamento dentro do Estado e em algumas partes em termos de municípios, têm municípios inclusive fazendo o que tinham previsto fazer e estão fazendo. Quer dizer, por exemplo, as linhas de metrô, de trem, as melhorias que estão sendo feitas estão todas incluídas dentro do plano de 20 anos do PITU. Algumas coisas têm escorregado mais, e muitas das coisas dependem em grande parte, justamente, dos entendimentos entre a região metropolitana e municípios, o que não progrediu muito. Quando



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod.:O12 Folha:2

Taq.: Regina

Evento: COL

Orador:

Data: 12-09

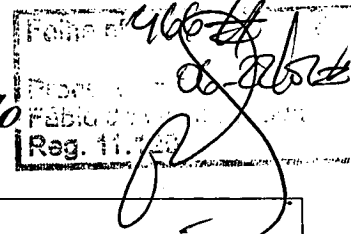
Sem Revisão da Taquigrafia

se fala, mas agora a gente está conseguindo fazer isso..., precisa tomar cuidado se esse agora é circunstância política e, portanto, não resolve o problema; se é uma afinidade pessoal de determinadas pessoas, o que também muda e, portanto, não resolve o problema; ou é estrutural. Quer dizer, estruturalmente, a integração a partir da evolução daquele momento em que foi feito o PITU 2020, não evolui, depois disso não houve uma revisão do PITU 2020, o PITU 2020 era para ser um plano dinâmico, portanto, quando mudou a administração dos municípios deveria haver uma imediata revisão e reassociação em relação aquilo. Não mudaram as instituições constitucionais para que se viabilizasse um bilhete único ou coisa que o valha. Ora, é inevitável, não vamos fazer a coisa parecer, quando se fala em bilhete único não é necessariamente uma tarifa única, nem se está ainda resolvendo como se faz repetição de receita, mas é inevitável que o usuário de transporte precisa de um bilhete único, precisa de uma coisa com a qual transita dentre todos os transportes sem precisar entrar em diversas filas, é inevitável. Mas para que isso aconteça, o Estado e os municípios precisam se entender. Podem escolher qualquer modelo, há modelos pelo mundo, felizmente o mundo é pródigo em modelos, ou seja, existem modelos europeus mais ricos, como por exemplo o da Alemanha, onde a coisa é tradicionalmente chamada germânica, meio que vem de cima para baixo nas regiões metropolitanas, até soluções mais próximas, talvez, ao nosso coração, que são as soluções, por exemplo, espanholas. Existe o Consórcio de Madri, por exemplo, que é uma brilhante idéia e que resolve aquele problema do espanhol, aquele negócio de que o espanhol está sempre contra tudo,



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod.:012 Folha:3

Taq.: Regina

Evento: COL

Orador:

Data: 12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

propôs uma coisa, está contra. Então como é que se resolve associatividade com espanhol? Se resolveram com o espanhol, em Madri, acho que se consegue resolver aqui no Brasil, com os paulistas. Apesar de eu ser carioca, acho que nesse ponto o paulista e carioca não tem muita diferença não, todos dois são difíceis de se conseguirem se entender uns com os outros na região.

Mas, em todo caso, como é que se resolveu na Espanha? Em Madri há um consórcio em que existem incentivos para que o município se integre a uma ação que inclui o Estado e que recebe recursos também federais. Então se um município não quiser entrar no processo, não, mas eu não quero, eu sou espanhol mesmo, ele fica lá e faz como bem entender, só que os usuários da área dele, os munícipes não se beneficiam com essa vantagem e não há político que se sustente numa situação dessas. Então a tendência é que gradativamente todos livremente foram entrando no consórcio madrileno de transporte, que hoje significa para um espanhol um bilhete único e para ele, transparente, não está vendo lá atrás como o dinheiro flui, vai para o município, mas o que ele vê hoje em Madri é um sistema de transporte moderno, modernizado nos últimos 20 anos, um metrô que cresce hoje na maior velocidade do que qualquer outro metrô no mundo cresce, e que há pouco tempo era absolutamente marginal, hoje em dia está melhorando muito e tem uma organização desses planos, inclusive um PITU - vamos dizer assim -, fundamentado em uma instituição que funciona. Então não interessa mais o fato de quem é, de que partido, de que região metropolitana é, se é de Madri, não interessa mais se o Secretário de tal lugar é amigo do secretário de outro lugar, não interessa nada



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 467/ do
Processo nº 06-28527
Fábio do Castro Silva
Reg. 11.120

Rod.:O12 Folha:4

Taq.: Regina

Evento: COL

Orador:

Data: 12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

disso, porque existe uma solução institucional que faz com que as coisas funcionem.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Ou seja, precisamos de uma política única para o sistema de transporte da região metropolitana da Grande São Paulo. O projeto existe, mas infelizmente talvez pelo fato das várias visões, dos vários níveis de governo, a cidade e o Estado de São Paulo têm sido nos últimos anos governado por partidos diferentes, o que acaba criando muitas dificuldades. Mas eu gostaria, de minha parte, de encerrar, agradecendo ao Claudio pelas respostas e contribuições que deu, o que certamente estará ajudando a elaborar o relatório desta comissão de estudos. Muito obrigado.

O SR. TONINHO CAMPANHA (PSB) - Perguntaria ao Sr. Claudio se nesse sistema de bilhete único, por exemplo, o cara pega a perua ou o ônibus do Bairro a Bairro no... (Márcia)

Rod.:013 Folha:1

Taq.:MARCIA

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

...pega a perua ou o ônibus do bairro-a-bairro lá no Jardim Ângela. Lá estão fazendo um terminal e lá ele desce; ele toma o outro ônibus no terminal, vem até Santo Amaro, de Santo Amaro toma outro até a Praça das Bandeiras. E na volta ele paga outro bilhete. Quando ele descer no Jardim Ângela ele vai ser transportado gratuitamente. Se na implantação desse novo sistema de transporte os empresários, ou o complemento do transporte do bairro-a-bairro, se haveria condições de fazer a troca da sua frota no prazo de 5 anos. E se o senhor é a favor a esse transporte de bilhete único; o cara tomar vários ônibus para chegar no final da sua linha.

O SR. FREDERICO - O bilhete único, sou totalmente favorável. E outra coisa: isso soluciona também problemas de terminal, porque hoje os terminais que resolvem fazer a integração precisam fazer um sistema de separação do pago e não-pago. Ou seja, se é para haver uma continuidade, hoje, os terminais acabam tendo que conduzir e conter o público em áreas separadas para que eles transitem de um transporte para o outro. Com o bilhete único, isso é absolutamente indiferente. Você pode ter terminais, inclusive, abertos à rua, porque é verificado é se existe uma viagem contínua com o espaço de tempo compatível com a troca entre um meio de transporte e outro. Então não precisa ficar fazendo controle, do tipo, inclusive, de terminais fechados. Os terminais podem, com isso, ganhar um interesse comercial muito maior. Você não tem um público separado do outro.

Bom, então, o bilhete único, não tenho a menor dúvida, só funcionará à medida que a gente tenha um bilhete inteligente, ou seja, que a gente realmente modernize o sistema de processamento dessa



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 969
Processo nº 06-8854
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Rod.:013 Folha:2

Taq.:MARCIA

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

informação; é indispensável senão não teremos bilhete único de outra forma. Mas volto à questão seguinte: é uma conta de padaria, no final das contas. Você vai botando os ingredientes... Dá para botar mais uma azeitona aqui? Dá. Quanto custa a azeitona? Custa mais tanto. Quanto é que vai ser o preço final pelo risoto? Vai ser tanto. E esse "tanto" dá para pagar a azeitona, o queijo, tudo que eu vou botar no prato? Senão alguma coisa vai ficar de fora, ou então vou ter que subir o preço do risoto. Não, mas se eu subir o preço do risoto, o cara que come não vai querer.

Quer dizer, é uma conta de padaria sempre. O problema do bilhete único não é uma questão complexa. Resolvido o problema tecnológico, como é que se controla, isso é banal. O problema é sempre a engenharia humana e política, humana/política: tudo bem, mas se você vai botar um bairro-a-bairro na ponta; um ônibus indo até sei-lá-onde; um riquixá até a rua tal; um táxi até sei-lá-onde; um metrô na ponta, etc... E isso tudo não precisa ser cada viagem. Estou dizendo assim: esse painelão em que você botou tudo dentro, essa feijoada que você fez vai custar "tanto" por cabeça; esse preço é viável para as pessoas? E se ele não for, quem é que não vai ser pago? É o rabo de porco o elemento que sai ou é o lombinho?

O SR. TONINHO CAMPANHA (PSB) - O problema está aí, porque hoje o bairro-a-bairro pega a pessoa, leva até o terminal e cobra de manhã; e à tarde, quando ele pega de volta, ele torna a cobrar passagem. E nesse sistema que está-se colocando, não; você só vai comprar uma passagem de manhã, porque na volta ele já sai do terminal para o seu destino. Então ele vai pagar uma passagem de manhã, quando ele chega,



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 91224 do
Processo nº 06728624
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11/20

Rod.:013 Folha:3

Taq.:MARCIA

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

e a outra quando ele vem à tarde, e durante o percurso ele está viajando de graça.

Se no sistema de hoje não está dando, as empresas dizem que não está dando para trocar os seus carros, no outro sistema como é que vai trocar se cobra só meia passagem? O sistema vai se sustentar?

O SR. FREDERICO - Se você tiver um sistema eletrônico de controle, você sabe o que aconteceu, e você faz as regras de acordo com o que puder fazer. Você faz a regra que quiser. Quando você tem um controle manual, aí depende também de em quem você vai confiar. Se você tem um controle absoluto, você sabe compor as viagens, depois faz o cara pagar a conta que a regra política determinou.

Agora, existem soluções de contorno pontuais. Veja a Ponte Orca, que eu instituí naquela área entre Cidade Universitária e a estação de Vila Madalena. O que foi feito? Uma pessoa que pega qualquer trem hoje, em São Paulo, muda para um outro trem sem pagar nada. Ao chegar na estação Cidade Universitária ele sai; pede ainda na área paga um bilhete de estacionamento, aquele bilhete de barra codificada, com o qual ele sai fora, vai na perua do Orca que é um contratado ou do Metrô ou da companhia de trem. Esse cara usa um leitor ótico... Foram adaptações tecnológicas para atender sem precisar do tal bilhete inteligente.

Quer dizer, há meios de você conseguir, no meio do caminho, fazer algumas coisas. Você não consegue fazer tudo. E depois ele vai lá em Vila Madalena, entra outra vez no metrô, pega o metrô e vai embora para onde quiser dentro do sistema do metrô.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 9117/ do
Processo nº 06.000
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.109

Rod.:013 Folha:4

Taq.:MARCIA

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

Esse sistema não cobra nada mais do passageiro. Muita gente não entendeu isso na época, até mesmo dentro das empresas estatais, e disseram: "Puxa, agora estamos perdendo dinheiro, tivemos prejuízo". Não é bem assim. Tem passageiro que não usava o sistema e passou a usá-lo porque tinha essa possibilidade. Então houve um acréscimo de receita também; não houve meramente perda. Alguns, que já faziam isso... Eu imagino que devia ser um maluco: o cara vinha de trem, saltava na Cidade Universitária, depois pegava um ônibus, ia lá para cima, pagava outra passagem, ia para Vila Madalena e pegava o metrô... Deve ser louco esse cara... Mas o pessoal chegou a alegar até isso: "Não, tem esse cara que agora está pagando menos". Eu não acredito que tenha muitos caras desses pagando menos; o que aconteceu é que milhares de pessoas aderiram ao sistema porque podiam pagar. E o custo do sistema continua...(segue MARCIA)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 418 de
Processo nº 06.286
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.129

Rod.: O14 Folha:1

Taq.: MARCIA

Evento: COL

Orador:

Data: 12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

E o custo do sistema continua praticamente o mesmo. E eles cobriram a adição do lombinho de porco lá, da van que os leva de um lado a outro. Esse é o tipo de acordo que eu gosto, aquele em que todo mundo consegue fechar as vantagens. Ou seja, é viável economicamente, resolve o problema e o passageiro ainda leva vantagem. Isso é que a gente precisa.

Então, sem um instrumental mais sofisticado de bilhetagem, dá para contornar alguns problemas. Mas para a gente realmente pensar em São Paulo ter um bilhete chamado "bilhete único", um passaporte para qualquer transporte, aquilo que o francês chama de *carte orange*, o outro chama de outra coisa. Mas, enfim, dentro das condições brasileiras só com um bilhete inteligente que processe toda essa informação com confiança e com confiabilidade tal que você possa depois também acertar a conta com cada um que participou do esforço, com segurança.

O SR. TONINHO CAMPANHA (PSB) - Tenho mais uma pergunta. O senhor tem conhecimento do sistema que está hoje no metrô, se ele está com déficit, se está equilibrado, se o Governo do Estado tem subsídio para o metrô?

O SR. CLÁUDIO DE SENNA FREDERICO - O conceito é contábil, ou seja, o metrô tem um problema que é fluxo de caixa, aquilo que é meramente custo operacional; é o entra-e-sai da padaria, não interessa qual foi o investimento, não interessa se foi tomado um empréstimo... Interessa o seguinte: entra e sai, em que em 6 anos, mais ou menos, ele tem estado normalmente equilibrado. No passado isso não era verdade. No passado, basicamente, historicamente o metrô começou com



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 45 de 100
Processo nº 06-0684
Fábio de Jesus Paiva
Reg. 11.120

Rod.: 014 Folha:2

Taq.: MARCIA

Evento: COL

Orador:

Data: 12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

80, 90% de subsídio operacional, e pouco antes desse período estava em torno de 40% de subsídio operacional.

Agora, isso é só dinheiro do bolso, entra e sai. Se você for levantar todos os custos do metrô; quanto custou o investimento, quanto custou o financiamento, quanto paga de juro, o que ainda falta pagar para sei-lá-quem que vendeu o trem... Se contar tudo isso, não só ele, como nenhum outro metrô do mundo realmente consegue cobrir tudo isso, com exceção provável de Hong Kong. Hong Kong é um metrô que conseguiu se construir às custas das suas receitas, só que grande parte dessas receitas não têm nada a ver com passageiro; é especulação imobiliária, sendo que lá, na época em que foi feito, a terra não era paga para o metrô porque era da Coroa Inglesa. A terra era da Coroa, a Coroa dava a terra ao metrô e o metrô vendia. Assim até eu consigo fazer metrô. E mais tarde, hoje, por exemplo, você está num regime completamente diferente, que é o regime da China, onde esse tipo de coisa já fica mais confuso de ver. Mas é semelhante à situação da Coroa. A Coroa agora é a estrela lá da China.

Basicamente, é uma situação singular. Mas no mundo inteiro, a máxima aspiração que os metrôs têm quando estão com aspirações eminentemente financeiras, é isso que o Metrô de São Paulo conseguiu, que é um equilíbrio operacional, ou seja, não precisar de dinheiro direto. Aquilo que falei do ônibus, também: um subsídio direto. O subsídio dele é indireto, porque o capital dele é pago pelo Estado, porque os financiamentos são pagos pelo Estado, porque se ele precisar de uma melhoria, de um trem novo, o Estado vai entrar por fora,



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 924 de
Processo nº 06.2024
Fábio de Castro Féliz
Reg. 11.720

Rod.: 014 Folha:3

Taq.: MARCIA

Evento: COL

Orador:

Data: 12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

ninguém vai ter que pagar isso na passagem... Mas de qualquer forma, ele é equilibrado no caixa de padaria.

O SR. TONINHO CAMPANHA (PSB) - Certo. O nobre Vereador Celso Jatene tem alguma pergunta a fazer?

Não tendo nenhuma pergunta mais, a gente agradece a sua presença e se quer fazer suas considerações...

O SR. FREDERICO - Eu agradeço o convite, estou sempre à disposição. É claro que é sempre difícil para mim separar papéis passados, papéis presentes, e papéis futuros, então, é mais difícil ainda porque você não sabe nem quais são. Mas de qualquer jeito, Secretário de Estado eu não sou há um ano. De modo geral, eu falei aqui fundamentalmente calcado nos 32 anos já de experiência, desde o início do Metrô de São Paulo - desde a época do Metrô de São Paulo, e depois passando pelo Metrô do Rio, e tudo mais, e outros projetos também, aviação, etc, eu sou um "transporteiro". E acima disso eu sou, há algum tempo, um militante através de uma ONG chamada ANDP, de um partido, vamos chamar assim, que é o partido TP ,partido do Transporte Público. Então sou um militante, através de uma ação com todas as ações da sociedade e da política, para conseguir salvar o transporte público no Brasil. Obrigado.

O SR. TONINHO CAMPANHA (PSB) - Eu que agradeço a sua presença. Vamos chamar agora o José Luiz e a Sra. Cristina.

Eu vou passar a palavra para o nobre Vereador Celso Jatene, lhe dirigir algumas perguntas.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 475 # 10
Processo nº 06-22679
Fábio de Castro Falva
Reg. 11, 120

Rod.: 014 Folha:4

Taq.: MARCIA

Evento: COL

Orador:

Data: 12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Bom dia, dona Cristina, bom dia, Sr. Jorge Luiz. Segundo consta, vocês são os responsáveis pelo transporte Vai-Volta na Secretaria dos Transportes, é isso?

Nós ouvimos algumas pessoas aqui, principalmente pessoas que possuem peruas, então tem duas vertentes básicas que a gente gostaria de começar perguntando para vocês. Primeiro, por que o Executivo não consegue preencher o objetivo final, que é transportar 100 mil crianças? O que está acontecendo que não conseguem peruas suficientes? Inclusive, há um mês nós tivemos uma audiência com a Prefeita e ela estava lamentando esse fato porque imaginou que em pouquíssimo tempo conseguiria preencher todo o número de peruas necessários e não está conseguindo. Então, eu queria fazer essa primeira pergunta: na avaliação de vocês, o que está acontecendo que o Executivo não consegue preencher o número de peruas necessárias?

A SRA. CRISTINA - Bom dia, Vereador. Na verdade, quando da implantação do programa de Transporte Escolar gratuito, em cima de estudos técnicos para atender ao objetivo de transportar 100 mil crianças, foi realizado um estudo e chegou-se à conclusão de que precisaríamos de 1.700 condutores escolares. A Secretaria, parceira da Secretaria da Educação nessa implantação, ficou responsável por declarar todos os procedimentos licitatórios. A gente abriu as concorrências para contratar esses operadores. Foi dado publicidade, e quando do julgamento das propostas... Há uma coisa que precisa ficar bem claro: a gente tem uma legislação. Independente da 8666, que rege os procedimentos licitatórios, nós temos toda uma legislação específica para transporte escolar...(DALVA)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 126 de 127
Processo nº 06.052
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Rod.:O15 Folha:1

Taq.: Dalva

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

Temos toda uma legislação específica para transporte escolar. Temos um capítulo do código de trânsito, depois toda legislação municipal, em especial a portaria 118. Ali há todos os critérios para qualquer cidadão maior de vinte e um anos, homem ou mulher, estar podendo operar nesse sistema de transporte escolar. Essa legislação pede vários documentos como o CRMC e CRMTS, que na verdade são fundamentais para estar operando no transporte escolar. Um é o certificado de condutor, como se fosse a autorização para estar operando no escolar e o CRMTS ou PJ no caso, se for pessoa jurídica, que seria o alvará do veículo. Para ele conseguir tudo isso, passa por diversas etapas, inclusive um curso no Detran.

Então o que aconteceu? Quando do julgamento dessas três licitações que abrimos, muita gente não tinha todos esses requisitos para poder ser habilitado. O prazo, fizemos um levantamento junto ao Detran, mesmo no nosso departamento que eles pedem esse certificado, ele não é tão demorado para estar conseguindo esse CRMC e CRMTS, só que infelizmente não foram todas essas pessoas que se inscreveram que conseguiram se habilitar, que o critério, realmente é rigoroso.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - A senhora tem os números, pelo menos aproximado, quantas pessoas se inscreveram e quantas estão habilitadas hoje?

A SRA. _____ - Acho que foram 4 mil, se não me falha a memória. E tivemos habilitados 1126.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 947-4 do
Processo nº 06-2224
Fábio de Castro Dalva
Reg. 11/120

Rod.:O15 Folha:2

Taq.: Dalva

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Já tem 1126 equivalente ao transporte cerca de 70 mil, por aí...?

A SRA. _____ - Hoje, com as pessoas que já foram convocadas, estão na fase de convocação, que já homologamos, estamos carregando 45 mil crianças. Até final de setembro, quando encerra o prazo das licitações que foram realizadas agora, estima-se por volta de 65 mil.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Até o final de setembro, 65 mil?

A SRA. _____ - Até o final de setembro estimamos 65 mil.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - A senhora imagina que as cem mil crianças serão atendidas a partir de quando?

R - Estamos, agora, quando do encerramento dessas três, vamos reabrir a concorrência para essas vagas remanescentes, para cumprir a meta do atendimento de cem mil crianças.

Temos de cumprir todos os prazos de lei. É uma licitação por menor preço, por criança transportada, tem de dar publicidade. Se tudo correr bem, independentemente de recursos, impugnações, edital, alguma coisa que não dá para prever, acredito que se ela for deflagrada agora até o final de setembro, final de outubro, início de novembro, estaremos terminando essa segunda licitação. Mas esse é um prazo, repito é uma coisa, contáveis em cima dos exatos prazos da lei.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 9487 de
Processo nº 06.0267-9
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11/120

Rod.:O15 Folha:3

Taq.: Dalva

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

independentemente de recursos, que geralmente, quando deflagrada a licitação fase de habilitação, todo mundo entra com recurso para saber porque não foi habilitado. Então isso demanda um certo tempo que não dá para prever.

P - Quais são os maiores motivos? A senhora acha que é a questão do certificado do condutor e o alvará do veículo, principalmente esses dois ou têm mais? Têm por exemplo, as carteiras de habilitação lotadas de ponto, de multas...?

_ R - Na verdade dessa avaliação agora, desse julgamento, o CRMC e o CRMTS, tivemos vários casos que a pessoa não apresentou, que não tinha. E isso é de fundamental importância para poder estar operando. Carteiras algumas, com outra categoria que não é o DUE(?) exigida para você poder operar no transporte escolar. E uma coisa que ajudou muito é o fato que o decreto, a exigência do condutor operar como monitor. Que é a pessoa que fica no trato da criança. No embarque e desembarque. Para isso, no nosso edital, exigimos certidões, para podermos garantir que a pessoa que vai estar com o trato diretamente com a criança seja uma pessoa idônea, tal. Teve muito condutor que não conseguiu cumprir essas certidões do monitor que ele estava indicando. Esse foi um fator de inabilitação.

P - Gostaríamos de passar a vocês uma dificuldade, principalmente aqui na Câmara Municipal de São Paulo, estamos sentindo, porque a origem do dinheiro para poder existir esse transporte, foi aquele desmembramento da verba da educação que foi votado no final do ano passado, uma alteração da Lei Orgânica do Município, o que gerou uma pressão muito forte, principalmente dos



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 49 do
Processo 6.22514
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:O15 Folha:4

Taq.: Dalva

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

profissionais da área de educação, eles não queriam que essa verba fosse desmembrada, a destinação de 30% do orçamento para a Educação, era um coisa imexível, como dizem por aí, e nós compramos essa briga junto com o governo municipal acreditando que uma das questões que uma das questões que seria transporte, juntamente com uniforme, material escolar, então seria importante para as crianças, até porque nós andamos na cidade e sabemos que tem muitas crianças que não conseguem chegar na escola porque não tem dinheiro para pagar o transporte. o que estamos sentindo no decorrer desse ano todo, é que pelo fato, do Executivo, não conseguir preencher com a rapidez que era a expectativa da população essas cem mil vagas de vai e volta, muitas crianças ainda continuam sem freqüentar a escola. Ainda pouco tempo atrás estive na zona Oeste, na região do Butantã, e tive a informação de que sé em uma escola sete crianças desistiram porque moravam longe e não tinham condições de poder comparecer as aulas.

A nossa preocupação maior, é que aquilo que era, também a nossa expectativa está demorando, praticamente um ano para poder ser preenchido, a expectativa que tínhamos, era que logo no começo do ano letivo, as cem mil crianças seriam atendidas. Agora, na avaliação pessoal de vocês, vocês acham que existem alguns pontos que fazem parte do edital de licitação que poderiam ser modificados para poder preencher mais rapidamente isso. existe, como por exemplo a questão do certificado do condutor e do alvará, essas questões que são elementares, essenciais não tem como mudar?

O SR. JOSÉ LUIZ - Na realidade temos u universo de controle escolar no Município de 8 a 9 mil condutores. Na realidade, achamos



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 4807 do
Processo nº 2874
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11/10

Rod.:015 Folha:5

Taq.: Dalva

Evento:COL

Orador:

Data:12-09

Sem Revisão da Taquigrafia

que seria muito mais fácil do que está sendo, preencher esse número de vagas, estaremos trabalhando com 1.700, o máximo de condutores. Muitos desses condutores, poderiam estar entrando no sistema do transporte escolar,, então a velocidade poderia ser maior ainda, dando ao número de vãs que você tem no mercado. O que praticamente, identificamos, que esse pessoal todo, são operadores autônomos. E a legislação 866 e outras legislações pertinente a licitação, eles no caso tem um despreparo na preparação da documentação.

A maioria dos casos,



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 485 de 1
Processo nº 06-22572
Fábio de Paula Piva
Reg. 1-120

Rod.:O16 Folha:1

Taq.: beth

Evento: COL

Orador:

Data: 12-09-02

Sem Revisão da Taquigrafia

A maioria dos casos, chegamos a vender mais de 3 mil editais, desses 3 a 4 mil editais menos da metade entregou, chegou a protocolar o processo e desse número todo só 1100, 1200 no máximo, chegaram à fase de habilitação. Da fase de habilitação ainda, alguns não conseguem providenciar toda a documentação e não vão ser preenchidas essas vagas.

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Mas na sua avaliação eles não conseguem porque não preenchem os requisitos ou porque não conseguem tirar os documentos?

R - O processo do Detran para condutor escolar tirar uma carteira é bem mais severo do que para tirar uma carteira de motorista. Ele acaba, por ser um pouco mais rigoroso, ter um índice de aprovação - que desconhecemos, por ser do Detran - mas fomos informados de que é grande. Então, um dos fatores pode ser esse. Só não temos a quantificação do número de casos que foram barrados por esse exame. Eles fazem exame psicológico, inclusive, para o condutor escolar.

Então, a providência da documentação foi, realmente, um dos casos que acho que mais atrapalhou o processo.

A SRA. - Só complementando, Vereador, para ele tirar o CRMC e o CRMPS isso está no edital, é uma coisa que a gente não pode deixar de...

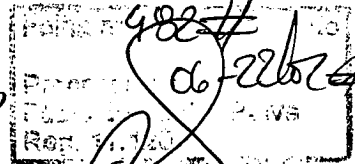
O SR. CELSO JATENE (PTB) - São elementares.

A SRA. - É elementar, como estava comentando. O CRMC é o certificado que autoriza a ser condutor escolar. Para tirar o CRMC ele



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod.:016 Folha:2

Taq.: beth

Evento: COL

Orador:

Data: 12-09-02

Sem Revisão da Taquigrafia

já começa lá atrás, faz a famosa escolinha do Detran. Ele vai ser habilitado, ele já tem de ter uma carteira D ou E. Com essa documentação ele vem para a Secretaria Municipal de Transportes, que é quem dá a autorização. Com essa escolinha ele tem de preencher diversos requisitos, certidões criminais, para poder ser expedido o certificado. Já com relação ao carro tem também uma vistoria, eles têm de cumprir diversas exigência. Gostaríamos que fosse muito rápido. É um programa fantástico você poder dar um transporte gratuito para as crianças carentes, agora, tem uma coisa que também eu acho que dificulta é que a maior parte dos nossos cadastrados, que o Zé Luiz colocou que temos em torno de 8, 9 mil credenciados já para operar, muitos deles já estão no sistema particular.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 983 #1 do
Processo nº 06-2074
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Rod.:O17 Folha:1

Taq.:Marcelo

Evento:Com.Esp.Est.Transpor.Coletivo

Orador:

Data: 12.09.02

Sem Revisão da Taquigrafia

... quando você coloca que nós gostaríamos, também, que fosse muito rápido, porque é um programa fantástico você poder dar um transporte gratuito para as crianças carentes. Agora, uma coisa que também acho que dificulta é que a maior parte dos nossos cadastrados, que o Sr. José Luiz colocou, que temos em torno de oito ou nove mil credenciados, aptos a operar, muitos deles já estão no sistema particular e o sistema particular a gente foi fazer uma pesquisa para saber como funciona, você encerra o ano praticamente já com as crianças que você vai transportar no outro ano. Lembro-me que meu filho teve muito transporte particular e é assim, você já fecha, o transportador já tem. Então muitos deles acharam fantástico esse programa, queriam participar, mas sempre com aquela coisa, vou deixar o particular para entrar no gratuito. Então que isso também deu um pouco de vazão para vir.

Hoje, como o programa está na rua, está acontecendo, acho que nessa segunda licitação a procura vai ser maior.

O SR. CELSON JATENE (PTB) - Para concluir, Sr. Presidente, eu estou tentando fazer uma comparação entre a reclamação que tivemos aqui, dos perueiros, que havia um rigor muito grande para contratar as perua escolares. Realmente esse rigor é necessário porque a legislação assim determina, é um transporte diferenciado, é um transporte específico.

A última pergunta que queria fazer a vocês é se vocês não tem uma sugestão para que seja feita ao próprio Poder Executivo, através da dificuldade que vocês estão sentindo, para que essas crianças que ainda não podem ser servidas pelo vai e volta, recebesse alguma outra



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 184 de
Processo nº 06-28672
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Rod.:O17 Folha:2

Taq.:Marcelo

Evento:Com.Esp.Est.Transpor.Coletivo

Orador:

Data: 12.09.02

Sem Revisão da Taquigrafia

contrapartida para poder pegar um transporte coletivo e ir para a escola. Talvez um passe escolar, algum tipo de contrapartida para que elas não ficassem sem ir à escola. Vocês pensaram nisso em algum momento? Uma coisa temporária para sugerir ao Secretário, para sugerir à Prefeita?

O SR. - Na realidade a nossa equipe está voltada diretamente para implementar esse programa. Então estamos pretendendo é o mais rapidamente implementá-lo. As alternativas, por se tratar de um prazo transitório, acho que é mais difícil se aprovar uma alternativa para um curto prazo do que resolvê-lo com um novo edital, e num mínimo de prazo de tempo legal.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Antes de conceder a palavra para outro Vereador, só para acabar a pergunta do nobre Vereador Celso Jatene, eu pergunto: no programa, quantas peruas teriam no total.

O SR. - Operando atualmente?

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Não, não. Para cobrir todo programa seriam quantas peruas?

O SR. - Seria 1.700, no máximo.

P - Nós temos hoje operando quantas?

R - Estamos hoje com 700 a 800 e em fase de contratação mais 400 veículos.

P - Estão falando 600 peruas.

R - Isso. É mais o menos esse o número do segundo edital.

P - O segundo edital vai ter alguma facilidade, ou o segundo edital é idêntico ao primeiro?



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 4857 do
Processo nº 06-22564
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Rod.:O17 Folha:3

Taq.:Marcelo

Evento:Com.Esp.Est.Transpor.Coletivo

Orador:

Data: 12.09.02

Sem Revisão da Taquigrafia

R - Ele tem alguma mudança de linguagem, até uma coisa mais direcionada ao público alvo.

P - Eu digo para facilitar para preencher esses 600?

R - Facilidade não. Nós temos todas as legislações que ele tem que atender. O que nós estamos tentando facilitar é a linguagem e até o entendimento do operador que está comprando esse edital.

P - Então hoje, para o segundo edital, faltam 600 peruas.

R - Aproximadamente.

P - Aproximadamente 600. Se nós não temos, vocês têm esse levantamento, quantas peruas, o quantos condutores têm condições de disputar esse edital, porque pelo Detran vocês têm quem fez a escola, quem tem a documentação?

R - O universo que nós temos cadastrado no município gira em torno de oito mil a nove condutores. Descontando os mil que já estão no sistema tem oito mil, aproximadamente, de sete a oito mil.

P - Certo. Mas você não tem uma separação desses condutores que estão prestando serviços particular para tirar desses oito mil?

R - Não. Eles são cadastrados no mesmo sistema, ele é um condutor escolar. A única mudança que tem é que ele passa a ser contratado pela Prefeitura, ao invés de ser contratado direto pelo pai da criança.

P - Onde eu quero chegar é no seguinte: eu estou preocupado que nós não vamos conseguir preencher esses 600. Então, vamos fazer um número aleatório, tenho oito mil, desse número já tirei 1.100, fiquei com sete mil. Se desses sete mil que tem, 70% a 80% estão no transporte escolar de escolas particulares, que vai continuar tendo,



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 986	10
Processo nº 06-22674	
Fábio de Castro Paiva	
Reg. 11.129	

Rod.:O17 Folha:4

Taq.:Marcelo

Evento:Com.Esp.Est.Transpor.Coletivo

Orador:

Data: 12.09.02

Sem Revisão da Taquigrafia

eu não tenho como preencher esses 600. Estou fazendo uma conta muito por cima.

A SRA. - Veja, Vereador, desses cadastrados que nós temos, a Secretaria não tem o controle de quem opera no particular, são todos cadastrados por quê? Porque estão regularizados, estão com a vistoria dentro do prazo, CRNC dentro do prazo. Agora, nada impede que pessoas que nunca operaram venham para licitação, desde que preencham os requisitos legais.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Ótimo. É exatamente o que queria ouvir. Por que, nessa nova licitação... Ela já está na rua?

A SRA. - Não.

P - Nessa nova licitação não teria um artigo transitório que daria um prazo para preencher os requisitos? Lógico, não nas principais. Se eu tiver uma pessoa que tem antecedentes criminais, se essa pessoa tem uma carta a X tempo, eu poderia fazer um transitório e preencher esses 600. Se dentro de 60 dias ele não entregasse a documentação ele estaria automaticamente desclassificado. Então é uma sugestão, é uma proposta que eu consegui viabilizar isso numa grande cidade de São Paulo, da qual fui Secretário, não consegui preencher os requisitos mesmo de particular, nós fizemos um critério mínimo, lógico, não vamos colocar alguém carregando criança que tenha precedente de acidentes ou tem grande pontuação na carta, demos um período X para que ele entregasse a documentação. Acho que assim passa ser viável.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 987 # 1 do
Processo nº 08.0054
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.126

Rod.:O17 Folha:5

Taq.:Marcelo

Evento:Com.Esp.Est.Transpor.Coletivo

Orador:

Data: 12.09.02

Sem Revisão da Taquigrafia

A SRA.

- Veja bem, Vereador, hoje o edital já é assim, nós temos o prazo de lei de licitação, que são 30 dias de publicidade. Então aí ele já tem 30 dias para providenciar o CRMC e CRMTE, no caso, e depois que ele é habilitado, nós julgamos o preço, fazemos a classificação e ele tem um prazo de 20 dias para apresentar para a gente os demais requisitos que, volto a falar, são os requisitos exigidos em lei para poder operar no escolar.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - O nosso objetivo é duvidoso, será que vamos terminar o ano preenchendo com todas as crianças utilizando o sistema?

R - Eu acredito que sim, eu acredito.

O SR. - Eu só gostaria de complementar. Pelo contato que tivemos durante as sessões de abertura de envelopes, nesses mil, mil e cem condutores que foram inabilitados, todos eles já estavam cientes de que teria um novo edital. Todos esses condutores já estavam providenciando a documentação para um segundo edital. Então a nossa expectativa é que a gente preencha esse número de vagas com sobras e rapidamente.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Cristina, eu queria saber quanto o Poder Público paga para cada condutor, com seu monitor, para fazer esse transporte?

O SR. - O nosso cálculo, depois de implementado todo programa, com as 100 mil crianças sendo transportadas, o custo por criança vai girar em torno de 57 a 60 reais. Os condutores hoje, dependendo do veículos, a capacidade maior ou menor, a média gira



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 488-47 do
Processo nº 06-1224
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.720

Rod.:O17 Folha:6

Taq.:Marcelo

Evento:Com.Esp.Est.Transpor.Coletivo

Orador:

Data: 12.09.02

Sem Revisão da Taquigrafia

entre R\$3.100,00 e R\$4.000,00, dependendo, porque você tem veículos de 25 até de 16 lugares operando.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Qual a idade do automóvel que é exigido?

O SR. - O mínimo é 95. É de 95 até a data atual. Os veículos abaixo de 95 não são autorizados para o programa. A Secretaria permite veículos operarem com um limite maior.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Uma vez que o município não tem ainda a quantidade de carros para atender as cem mil crianças, está atendendo uma parte, qual é o critério utilizado para definir quem vai ser atendido?

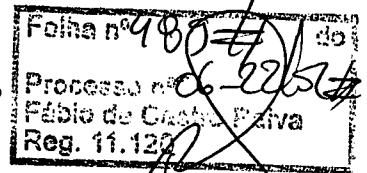
A SRA. - Esse critério foi elaborado pela Secretaria da Educação, ela detém o controle de todos esses alunos, e são os critérios que estão no decreto. A Educação fez um cadastramento levando em consideração baixa renda, distância, menor idade e nos passou esse cadastro com o número de crianças, para que a gente pudesse estar licitando. O critério é realizado pela Secretaria da Educação.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Eu queria dizer o seguinte, acho que a preocupação da Câmara e de toda a cidade é que essas crianças, na sua totalidade, passe a ser atendida o mais rápido possível, acho que é o objetivo do Governo, e acho que transportar vidas, transportar crianças é uma coisa muito especial, é diferente de transportar carga. Portanto, acho que os critério precisam ser rígidos mesmo, sou motorista de profissão e não dá para abrir mão do rigor, porque o motorista precisa se preparar e tal.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10



Rod.:O17 Folha:7

Taq.:Marcelo

Evento:Com.Esp.Est.Transpor.Coletivo

Orador:

Data: 12.09.02

Sem Revisão da Taquigrafia

Agora, já fui procurado por muitos motoristas aqui, que não tiveram a oportunidade de estar transportando as crianças desse projeto vai e volta, mas transportam crianças de outras formas, porque é contratado pela escola, e alguns estão há cinco ou dez anos trabalhando, penso que o Poder Público deveria ser mais rigoroso nesse sentido de se essas pessoas estão preparadas e estão transportando crianças, acho que têm que ser tratados com uma certa prioridades, porque, de repente, o carro é um ano a menos na idade e não passou, acho que temos que ser rigoroso na hora de fazer a escolinha, ele tem que ser um bom profissional, mas, agora, temos milhares de peruas apreendidas, vans novas, algumas zero quilômetro que estão apreendidas, que estão sendo utilizadas para transporte de passageiros na cidade de São Paulo, só estou aqui levantando as contradições, temos milhares de condutores, motoristas de ônibus, motoristas do sistema bairro a bairro, que estão na oportunidade de poder trabalhar, são preparados, transportam passageiros há muito tempo na cidade de São Paulo. Portanto, você tem uma mão-de-obra suficiente, por outro lado você tem muitos carros novos apreendidos, parados. É óbvio que não estou dizendo aqui para pegar aquela frota e colocar para rodar, não é isso. Estou dizendo que temos que criar mecanismos para que se você apreendeu uma van nova e ela vai ficar apreendida por um bom tempo, e de outro lado você tem crianças esperando para serem transportadas, como a gente poderia resolver esse problema? Acho que a gente tinha que se debruçar um pouco mais nisso, caso contrário não vamos conseguir atender. Vocês colocam aqui que no máximo até outubro ou novembro essa licitação é finalizada e talvez ainda neste ano se



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 4907 do 1
Processo nº 06-2862
Fábio de Costa Silva
Reg. 11.120

Rod.:O17 Folha:8

Taq.:Marcelo

Evento:Com.Esp.Est.Transpor.Coletivo

Orador:

Data: 12.09.02

Sem Revisão da Taquigrafia

resolva isso. Acho muito difícil, pelo andar da carruagem, pela reprovação dos motoristas pelos mais diversos critérios que estão sendo estabelecidos. Acho que se a gente se debruçasse um pouco mais para estudar poderia resolver esse problema. Por exemplo, nós não podemos descartar a possibilidade do Poder Público, se você tem um motorista profissional, preparado, fez a escolinha, mas não tem o automóvel, por exemplo, o Poder Público poderia ter uma frota locada para esse serviço. Essa é uma idéia que surgiu aqui. São alternativas assim que temos que pensar para atingir cem mil crianças previstas nesse projeto. Fica a idéia para a gente pensar. Estou levando em consideração, inclusive, as dificuldades financeiras porque passa o município e, então, para alugar uma frota de 300 ou 400 carros não seriam fácil, mas eu acho que a gente deveria estar pensando sempre em outras alternativas para não deixar essas crianças na mão.

A SRA. - Agradecemos a sugestão, nobre Vereador.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Não tendo mais nenhuma pergunta, dou como encerrada a sessão de hoje, agradecendo a presença de todos. Tenham uma boa-tarde.

Estão encerrados os nossos trabalhos.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº	491	do
Processo	06-2261	
Carlos Roberto Silva		
Reg. 11130		

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS
PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO.
(RDP Nº 022/2002)

São Paulo, 16 de setembro de 2002.

OFÍCIO CEST Nº 050/02

Recebido em 17/09/02

Beth SMT. GAB

RJS 106488

Senhor Secretário,

Cumpre-me, como Presidente da Comissão de Estudos para Analisar e Propor Medidas Voltadas para o Transporte Coletivo para a Cidade de São Paulo, com fundamento no art. 32, § 2º, IV, da Lei Orgânica do Município e nos arts. 17, VI, "a"; 46, VI; e 100, parágrafo único, todos do Regimento da Câmara Municipal de São Paulo, convocá-lo para comparecer nesta Casa de Leis, na reunião da citada Comissão de Estudos marcada para o próximo dia 19 de setembro, às 9h30, para prestar informações sobre assuntos inerentes às suas atribuições.

Ressalte-se, desde já, que a presença de V. Ex.a. reveste-se de grande importância para o esclarecimento completo de fatos submetidos à fiscalização do Poder Legislativo no exercício de suas competências constitucionais e legais.

Atenciosamente,

[Assinatura]
Antonio Carlos Rodrigues
Presidente

DD. CARLOS ZARATTINI
Secretário Municipal dos Transportes
Nesta



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº	4327	do
Processo	06-28657	
Carlos Roberto Silva		
Reg. 1/130		

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS
PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO.
(RDP Nº 022/2002)

São Paulo, 19 de setembro de 2002.

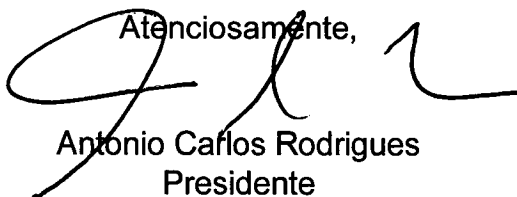
OFÍCIO CEST Nº 051/02

Senhor Secretário,

Como Presidente da Comissão de Estudos para Analisar e Propor Medidas Voltadas para o Transporte Coletivo para a Cidade de São Paulo, com fundamento no art. 32, § 2º, IV, da Lei Orgânica do Município e nos arts. 17, VI, "a"; 46, VI; e 100, parágrafo único, todos do Regimento da Câmara Municipal de São Paulo, **reitero** o Ofício nº 50/02 e convoco V. Ex.a. para comparecer nesta Casa de Leis, na reunião da citada Comissão de Estudos marcada, impreterivelmente, para o próximo dia 3 de outubro, às 9h30, para prestar informações sobre assuntos inerentes às suas atribuições.

Ressalte-se, novamente, que a presença de V. Ex.a. reveste-se de grande importância para o esclarecimento completo de fatos submetidos à fiscalização do Poder Legislativo no exercício de suas competências constitucionais e legais.

APMCMSP
Protocolo n.º 2268
Data 19 / Set / 02
Horário 15:47hr

Atenciosamente,

Antonio Carlos Rodrigues
Presidente

DD. CARLOS ZARATTINI
Secretário Municipal dos Transportes
Nesta



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 493 do
Processo 06-2260
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS
PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO.
(RDP Nº 022/2002)

São Paulo, 19 de setembro de 2002.

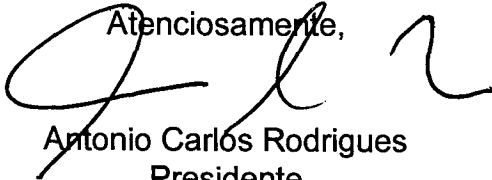
OFÍCIO CEST Nº 051/02

Senhor Secretário,

Como Presidente da Comissão de Estudos para Analisar e Propor Medidas Voltadas para o Transporte Coletivo para a Cidade de São Paulo, com fundamento no art. 32, § 2º, IV, da Lei Orgânica do Município e nos arts. 17, VI, "a"; 46, VI; e 100, parágrafo único, todos do Regimento da Câmara Municipal de São Paulo, **reitero** o Ofício nº 50/02 e convoco V. Ex.a. para comparecer nesta Casa de Leis, na reunião da citada Comissão de Estudos marcada, **impreterivelmente**, para o próximo dia 3 de outubro, às 9h30, para prestar informações sobre assuntos inerentes às suas atribuições.

Ressalte-se, novamente, que a presença de V. Ex.a. reveste-se de grande importância para o esclarecimento completo de fatos submetidos à fiscalização do Poder Legislativo no exercício de suas competências constitucionais e legais.

APMCMSP
Protocolo n.º 2268
Data 19 / Set / 02
Horário 15:47 hr

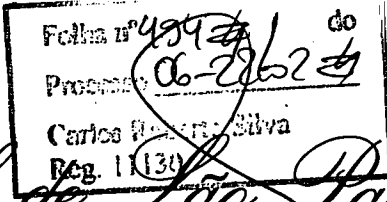
Atenciosamente,

Antonio Carlos Rodrigues
Presidente

SMT-PROTOCOLO
20/09/02
RECEBIDO
60.20.10.001

DD. CARLOS ZARATTINI
Secretário Municipal dos Transportes
Nesta



Câmara Municipal de São Paulo



COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO (RPP-022/2002)

TERMO DE SOBRESTAMENTO

Considerando que a COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO está na fase final de conclusão de seus trabalhos para a elaboração do respectivo relatório, que necessita de informações complementares a serem prestadas pelo Exmo. Sr. Secretário Municipal dos Transportes conforme consta do Ofício nº 006/02, informações essas essenciais para o texto final a ser produzido, fica impossibilitada a conclusão imediata dos trabalhos desta Comissão de Estudos.

Assim sendo, conforme precedente de decisão anterior exarada no âmbito desta Casa de Leis, face ao fato de que o Poder Executivo ainda não prestou as informações solicitadas de natureza essencial aos seus objetivos, os membros desta Comissão de Estudos deliberam, através do presente termo, o sobrestamento do prazo restante a partir de 02 de outubro de 2002, por 8 (oito) dias, período dentro do qual a Administração se comprometeu a fornecer as informações requeridas, até o dia 10 de outubro de 2002, oportunidade em que o prazo voltará a fluir normalmente.

Sala das Reuniões,

Ver. ANTONIO CARLOS RODRIGUES – Presidente

Ver. DEVANIR RIBEIRO

Ver. TONINHO CAMPANHA – Vice-Presidente

Ver. GILSON BARRETO

Ver. ALCIDES AMAZONAS – Relator

Ver. MILTON LEITE

Ver. AUGUSTO CAMPOS

Ver. ROGER LIN

Ver. CELSO JATENE



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
GABINETE DO SECRETÁRIO

Folha nº	49571	do
Processo	06-00524	
Carlos Roberto Silva		
Reg. 11130		

São Paulo, 1.º de outubro de 2002

Ofício n.º 305/02-SMT.GAB
Ref.: Ofício CEST n.º 051/02

Senhor Vereador,

Em atenção ao ofício em epígrafe, remetido por esta Douta Comissão de Estudos para Analisar e Propor Medidas Voltadas para o Transporte Coletivo para a Cidade de São Paulo, vimos pelo presente expor o quanto segue.

Em que pese a notória intenção desta Pasta em contribuir irrestritamente com o Poder Legislativo, a data avençada por Vossa Excelência para a reunião, qual seja, 3 de outubro próximo, impossibilita nosso comparecimento. Isto pois, compromissos assumidos anteriormente entram em conflito com o dia e hora em questão.

Assim, sugerimos a data de **10 de outubro** deste corrente ano, às 9:00h (nove horas), para o colóquio em questão.

Aproveitamos o ensejo para expressar nossos mais sinceros votos de elevada estima e distinta consideração.


CARLOS ZARATTINI
Secretário Municipal de Transportes

Ao

Exmo. Sr.

ANTÔNIO CARLOS RODRIGUES

DD. Presidente da Comissão de Estudos para Analisar e Propor Medidas Voltadas para o Transporte Coletivo para a Cidade de São Paulo

NESTA

Recebido na Secretaria das
Comissões em 11/10/2002
às 17 h 25 min.
RF 19833



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
GABINETE DO SECRETÁRIO

Folha n.º	496	do
Processo	06-2862	
Carlos Roberto Silva		
Reg. 11130		

São Paulo, 19 de setembro de 2002

Ofício n.º 0295/02-SMT.GAB

Senhor Presidente,

Servimo-nos do presente para encaminhar o restante das respostas, referentes ao questionário enviado a esta Pasta, Ofício CEST n.º 007/2002.

Aproveitamos o ensejo para expressar nossos mais sinceros votos de elevada estima e distinta consideração.

CARLOS ZARATTINI
Secretário Municipal de Transportes

Recebido: 01/10/02
13:20
11.120

Ao

Exmo. Sr.

ANTÔNIO CARLOS RODRIGUES

DD. Presidente da Comissão de Estudos para Analisar e Propor Medidas Voltadas para o Transporte Coletivo para a Cidade de São Paulo

NESTA

Folha nº <u>494</u> do
Processo <u>06-22627</u>
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

RESTANTE DAS RESPOSTAS – 18/09/02

Ref.: Ofício CEST nº 007/02 – 08/08/2002

Assunto: Questionamentos da Comissão de Estudos para analisar e propor medidas voltadas para o transporte coletivo na Cidade de São Paulo (RDP Nº 022/2002)

1. Fornecimento de cópia de contratos e pagamentos realizados pela SMT/Sptrans a partir de janeiro de 2001 com:

- **Consultorias Terceirizadas;**
- **Fornecedores**
- **Cooperativa Bairro a Bairro e Lotações; e**
- **Empresas do Sistema Comum**

Diante da elevada quantidade de cópias dos documentos referidos, permitimo-nos apresentar em anexo um índice identificador dos contratos. Entretanto, solicitamos que a conferência seja realizada, com toda a transparência, na sede da SPTrans. O enorme volume de documentos já proporcionou solução análoga pela Vara da Fazenda Pública em ação judicial. Na ocasião decidiu o Juiz que a ciência documental fosse disponibilizada pela SPTrans, mas que diante do agigantado volume seria impossível o fornecimento de todas as cópias.

2. Movimentação da “conta sistema” a partir de janeiro de 2001, especificando a origem e destino dos lançamentos. Tal movimentação deverá abranger as receitas oriundas da venda de vales-transporte, multas e aluguel da frota pública.

As informações solicitadas encontram-se em quadro anexo.

3. Relação de salários e comissionamentos dos funcionários da SPTrans/CET/SMT.

As informações solicitadas encontram-se em quadro anexo.

22. O número de passageiros, quando da elaboração da planilha tarifária, se manteve estável nos últimos doze meses?

A resposta referente à esta questão está inserida na resposta da questão 23, infra arrolada.

23. Qual é a média de passageiros transportados nos últimos doze meses? É igual ao informado na planilha tarifária?

Para a planilha tarifária foi adotado o número de 94.719.622 passageiros, correspondente ao mês de março de 2001. No período dos últimos doze meses, agosto de 2001 a julho de 2002, ocorreu uma redução da demanda, cuja média mensal foi de 87.750.259 passageiros, variação de -7,36%.

24. Nesse período, o custo por passageiro subiu ou se manteve?

A adequada resposta a esta pergunta requer que façamos algumas breves observações sobre a questão apresentada, a elas:

- a. ao longo do período pós-reajuste tarifário, houve a redução da demanda média mensal, conforme explicitada na resposta às questões 22 e 23;
- b. dos insumos mais relevantes para a composição da "cesta básica do transporte", ocorreram reajustes que aumentaram os custos unitários com a mão de obra e o combustível;
- c. as empresas operadoras realizaram investimentos na renovação da frota operacional, que, por um lado, aumentaram os custos com a depreciação e, por outro, reduziram os custos de manutenção;
- d. ainda em relação às empresas que renovaram frota, elas receberam os valores integrais dos custos de depreciação e remuneração do capital dos veículos com ano de fabricação de 2001 e 2002;
- e. a partir de janeiro de 2002, a contratação dos serviços passou a ser feita por consórcio, ampliando as possibilidades de racionalizações operacionais, eliminação de sobreposição de atendimentos, concentração e especialização de atividades de manutenção da frota, realocação de frota de acordo com a característica do atendimento, centralização de compras, etc...;
- f. a partir de agosto de 2002, foi remanejada a frota de veículos trolebus, com concentração operacional e economia de custos, em particular com o consumo de energia elétrica;
- g. a redução da demanda não ocorreu de maneira linear em todos os oito consórcios operacionais, existindo inclusive casos de recuperação de demanda;
- h. ocorreu uma adequação da oferta, provocando uma redução da frota operacional equivalente a 5,94%, na média do período do janeiro a julho de 2002 (9.308 veículos na frota operacional contra 9.896 constantes da planilha de custos);
- i. essa adequação de oferta e medidas de cunho administrativo, possibilitadas pela formação de consórcio, tem potencial de compensação da queda da demanda;
- j. importantíssimo destacar que as medidas comentadas no item anterior, a exemplo da queda de demanda, não ocorreram de maneira uniforme em todos os consórcios;
- k. os contratos emergenciais assinados em 2002 estimularam fortemente a captação de passageiros como fator da remuneração dos serviços; e

Portanto, diante dos elementos acima apresentados, podemos dizer que a adequada resposta a esta pergunta é afirmar que houve redução do custo por passageiro em determinados consórcios, já em outros houve um acréscimo neste custo.

25. Na revista "Engenharia" nº 550/2002, pág. 32, Vossa Excelência declarou que os 6.000 perueiros transportam cerca de 2,5 milhões de passageiros por dia. Considerando que os ônibus transportam 3,5 milhões de passageiros/dia, temos 6,0 milhões de passageiros/dia. Diante de tal quadro, que aliás confirma a média histórica de passageiros/dia, indaga-se:

- Os perueiros transportam, aproximadamente, o mesmo número de passageiros/dia que o Metrô?
- Como as empresas de ônibus podem buscar mais passageiros, se a média histórica de 6 milhões/dia se esgota com a concorrência das peruas?

Preliminarmente é importante mencionar que a informação contida na referida revista não foi prestada pelo Secretário Municipal de Transportes, cujas declarações estão apresentadas entre aspas. As informações relativas à demanda da modalidade Lotação estão apresentadas na tabela contida na resposta às questões de nº 9 e nº 10.

Se adotarmos uma referência de 26 dias úteis equivalentes ao longo de um mês, a demanda média diária dessa modalidade de serviço é de cerca de 574,05 mil passageiros. Esse número representa cerca de 23% da demanda diária do Metrô.

Em relação à concorrência existente entre as modalidades Comum e Lotação pelo mesmo passageiro, a implantação do sistema integrado, previsto na Lei 13.241/01 – apreciada, discutida e construída na Câmara Municipal, disciplinará e organizará a oferta de serviços de transporte evitando o excesso desregulamentado de oferta e a concorrência predatória. Até a implantação do sistema integrado, por sua vez, a ação da SMT/São Paulo Transporte tem sido integralmente na linha de antecipar as medidas possíveis prescritas na legislação aprovada em dezembro último.

26. Sendo o atual valor da tarifa R\$ 1,40, qual a remuneração recebida pelas empresas?

A tarifa de R\$ 1,40 é cobrada dos passageiros que pagam em dinheiro ou através de vale-transporte. As empresas operadoras recebem, na forma dos contratos assinados, o valor da tarifa média apurada a cada dia de operação, que varia de acordo com o número de pagantes que desfrutam de reduções tarifárias, como os estudantes, que pagam metade do valor da tarifa, e os integrados, que desfrutam de desconto equivalente a 25% do valor da tarifa. Ao longo do período de 22 de janeiro a 31 de julho de 2002, período do primeiro contrato emergencial, a tarifa média do sistema foi de R\$ 1,3271. Com os descontos de remuneração, causados por descumprimento de viagens programadas, não instalação de validadores e não renovação da frota, as empresas receberam, em média, R\$ 1,2922.

27. Há diferença entre a remuneração e o custo das empresas? Em caso positivo, a existência de eventual diferença não afeta o equilíbrio econômico financeiro das empresas?

Os contratos assinados pelas empresas operadoras não são contratos por custo – padrão ou realizado –, prevendo tão somente regras de remuneração baseada na distribuição dos valores arrecadados no conjunto dos serviços da modalidade comum. Assim, não há que se falar em “diferenças entre a remuneração e o custo das empresas”, ficando prejudicada a segunda parte da pergunta.

28. Qual o número de passageiros necessários para que o Sistema por ônibus possa ter o necessário equilíbrio econômico financeiro?

Como ressaltado na resposta anterior, o modelo de remuneração dos contratos assinados, não contempla o pagamento dos custos aos operadores e sim a distribuição dos valores arrecadados, determinados pela demanda de cada dia de operação. Dessa forma, a lógica do modelo indica a demanda efetiva, qualquer que seja ela, atende o preceito do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Ademais, o contrato emergencial de janeiro de 2002, e, em especial, o de agosto de 2002, dotou as empresas de instrumentos contratuais, inexistentes nos anos anteriores, que permitem os ajustes de oferta necessários ao atendimento do equilíbrio econômico-financeiro, que passou um referencial interno das empresas. As principais alterações de conceito entre os contratos emergenciais foram o estímulo à busca de passageiros e à redução ordenada dos custos operacionais. Em contratos anteriores, os ganhos de passageiros de uma empresa eram divididos entre todas as empresas e as reduções de custos eram “premiadas” com a redução da participação da empresa na distribuição dos valores arrecadados.

35. Na avaliação de V.Exa., qual é a situação financeira das empresas contratadas?

Existem dificuldades já comentadas nas questões 19 e 24. Entretanto, é preciso destacar que o quadro que se desenhava ao final de 2000 está sendo parcialmente revertido, com esforços e compreensão de todas as partes envolvidas na gestão, operação e consumo dos serviços, dentre os quais destacamos:

- a. Usuários – Apesar de a qualidade dos serviços não ser a mais adequada, tem compreendido os esforços da PMSP e dos operadores para a obter a desejada melhoria, não tendo sido registrados atos de vandalismo;
- b. Prefeitura Municipal de São Paulo – Forçada, por razões financeiras, a abandonar a política de subsídios aos operadores dos serviços, decretou um desgastante reajuste tarifário em maio de 2001;
- c. Empresas Operadoras – Não obstante as dificuldades, promoveram investimentos na renovação de cerca de 13% da frota, o que representa uma clara aposta no potencial econômico do setor;
- d. SMT/SPTrans/CET – Adotaram políticas de estímulo e privilégio ao transporte coletivo, através da operação Via Livre. A SPTrans, como gestora, tem lutado

para o combate diário ao transporte clandestino e acesso indevido a benefícios de redução tarifária;

- e. Trabalhadores do setor – Têm demonstrado, em sua maioria, compreensão e paciência frente a dificuldades localizadas, quando essas geram pequenos atrasos de pagamento de salários; e
- f. Por fim, porém não menos importante, a Câmara Municipal, que aprovou a nova legislação do setor, a qual deverá responder de maneira definitiva aos problemas hoje remanescentes.

36. Vossa Excelência cogita da possibilidade de falência de alguma empresa de ônibus atualmente sob contrato?

Não. Os contratos recentemente assinados foram precedidos da apresentação de documentos que demonstram a regular situação das empresas operadoras.

39. Quantas peruas são necessárias para transportar uma média de 300 passageiros por ônibus nas linhas que sofreram intervenção? Vossa Excelência entende que o trânsito suportaria esse aumento?

Não existe uma resposta padrão a essa pergunta. Depende de diversos fatores, tais como, distribuição da demanda ao longo do dia, extensão da linha e tempo de percurso de ida e volta. No limite, é possível, embora pouco provável, que uma única perua possa transportar os mesmos 300 passageiros que um ônibus transporta por dia.

Importante destacar o entendimento desta Secretaria no sentido de que o tipo de tecnologia veicular deva ser determinado tecnicamente. Isso conduz à inevitável conclusão que existem “espaços tecnicamente recomendáveis” a veículos de menor porte e outros em que esses veículos não são recomendados. Entendemos que essa definição precede à definição de quem deve operar aonde. A nova legislação, aprovada por essa Casa, estabelecerá, em termos definitivos, medidas que já vêm sendo adotadas no sentido de disciplinar e regulamentar os serviços de transporte. Na forma como vinha ocorrendo, com o mesmo passageiro sendo disputado por 2 ou mais empresas de ônibus, perueiros regulamentados ou não, bairro a bairro, havia e ainda há profundos prejuízos para a cidade e seus habitantes, na forma dos congestionamentos, além de gerar problemas para os próprios operadores dos serviços.

46. Com a iminência de uma nova licitação, qual a previsão da garantia de equilíbrio econômico financeiro das empresas?

A avaliação do equilíbrio econômico-financeiro dos futuros contratos se dará a partir dos valores propostos de remuneração pelo próprio licitante. Haverá cláusulas de garantia de manutenção desse valor ao longo da vigência do contrato, embora de maneira limitada no tempo. Essa limitação se deve à necessidade de fazer com que o concessionário seja, ele próprio, responsável pelo equilíbrio econômico-financeiro

do contrato, na forma da manutenção de uma boa prestação dos serviços e decorrente aumento de demanda. O Poder Concedente atua na garantia do equilíbrio econômico-financeiro do contrato nos casos classicamente previstos em lei, em particular os exógenos ao contrato, como aumento de impostos e taxas, e desde que os efeitos dessas circunstâncias tenham caráter definitivo e irreversível.

50. Como ela era remunerada?

Até 21 de janeiro de 2001, a CCTC participava da Câmara de Compensação Tarifária, gerenciada pela São Paulo Transporte, da mesma forma que os demais operadores da Modalidade Comum. Após essa data e até o final do convênio, a remuneração correspondeu aos valores arrecadados pela Cooperativa, em modelo semelhante ao existente na Modalidade Bairro a Bairro.

51. Há dívidas da CCTC para com o sistema? Quanto? Como serão compensadas?

A CCTC tinha um histórico de dívidas para com a conta do sistema, o qual não afetava a remuneração dos demais operadores. No pico desse endividamento, o valor chegou a R\$ 1,7 milhão, tendo sido compensados da própria remuneração um montante superior a R\$ 1 milhão, restando um débito de cerca de R\$ 675 mil, que serão objeto de cobrança.

52. A sistemática de remuneração prevista nos aludidos contratos emergenciais é adequada para garantir o equilíbrio econômico financeiro das empresas contratadas? Em caso negativo, a ameaça de "encampação" não foi uma forma de coação da Prefeitura para que as empresas assinassem mesmo tendo ciência da inviabilidade do contrato?

O modelo de remuneração é adequado para garantir o equilíbrio econômico-financeiro das empresas. Entretanto, para reforçar entendimento já expresso em questões anteriores, o real equilíbrio é algo que depende, cada vez mais, de atitudes por parte das empresas no sentido de atrair e manter o passageiro, de combater a evasão de receitas, de combater a injeção de passes escolares na prestação de contas, enfim, medidas corriqueiras de administração, similares às adotadas em qualquer atividade empresarial.

54. Por que algumas empresas assinaram antes e outras depois o novo contrato emergencial?

Tendo em vista a não presença das empresas no dia 21/08/02, na abertura da licitação para contratação emergencial, a SPTrans convidou as empresas para discutir sobre seu interesse, ou não, em continuar prestando serviços, com o que algumas manifestaram-se favoravelmente e se anteciparam na assinatura dos contratos.

Folha nº 503	do
Processo 06-2262	
Carlos Roberto Silva	
Reg. 11130	

REF.: Ofício CEST nº 007/02 - 08/08/2002

Assunto: Questionamentos da Comissão de Estudos para analisar e propor medidas voltadas para o transporte coletivo na Cidade de São Paulo (RDP Nº022/2002)

ANEXO:

1. Fornecimento de cópia de contratos e pagamentos realizados pela *SMT/SPTrans* a partir de Janeiro de 2001:

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS



SPTrans

CONTRATO

2000/004

VIGÊNCIA: 29/10/2002

FOLHA Nº 504
Processo 06-088777
Carlos Roberto Silva
Reg. 11233

FORNECEDOR:

ARVEK TECNICA E CONSTRUÇÕES LTDA

CENTRO DE CUSTO:

GER.GER. PROJETOS, OBRAS ENG. DE CUSTOS

VIGÊNCIA:

30/07/2002 ATÉ 29/10/2002

VALOR:

11.084.293,04

VALOR TOTAL:

12.229.839,48

OBJETO:

EXECUÇÃO DE OBRAS DE READEQUAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO PARA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO RIO BONITO - TRECHO I, DE PARELHEIROS A VARGINHA, INCLUINDO O DETALHAMENTO DO PROJETO E IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL PARELHEIROS, REFERENTE AO

CONTRATO

2000/014

VIGÊNCIA: 15/01/2003

FORNECEDOR:

CONSTRUTORA GAUTAMA LTDA.

CENTRO DE CUSTO:

GER.GER. PROJETOS, OBRAS ENG. DE CUSTOS

VIGÊNCIA:

22/07/2002 ATÉ 15/01/2003

VALOR:

7.825.840,09

VALOR TOTAL:

13.925.840,09

OBJETO:

DETALHAMENTO DE PROJETO E EXECUÇÃO DAS OBRAS DE READEQUAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO PARA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO SÃO JOÃO, TRECHI I, DO LARGO DO AROUCHE À RUA CARDOSO DE ALMEIDA, REFERENTE AO PROGRAMA DE CORREDORES E TERMINAIS DE

CONTRATO

2001/016

VIGÊNCIA: 14/01/2003

FORNECEDOR:

CIA. BRASILEIRA DE PETRÓLEO IPIRANGA

CENTRO DE CUSTO:

GER. GERAL SERV. APOIO E ADM. PATRIMONIAL

VIGÊNCIA:

15/01/2001 ATÉ 14/01/2002

VALOR:

642.237,00

VALOR TOTAL:

1.241.619,00

OBJETO:

FORNECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS.

CONTRATO

2001/017

VIGÊNCIA: 20/02/2003

FORNECEDOR:

BANCO DO BRASIL S.A.

CENTRO DE CUSTO:

ASS. DE SAÚDE, MEDICINA SEG. DO TRABALHO

VIGÊNCIA:

21/02/2001 ATÉ 20/02/2002

VALOR:

0,00

VALOR TOTAL:

0,00

OBJETO:

PRESTAÇÃO, POR PARTE DO BANCO, DOS SERVIÇOS DE PAGAMENTO DE FORNECEDORES, ESPECIFICAMENTE SERVIÇOS MÉDICOS E HOSPITALARES.



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

Folha nº 90677
Processo nº 06-2001-11130
Carlos Roberto Silva
Folha nº 90677
Processo nº 06-2001-11130
Carlos Roberto Silva

CONTRATO 2001/018 **VIGÊNCIA:** 21/02/2002
FORNECEDOR: TRANSURB
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL DE ECON. ARREC. E REMUNERAÇÃO
VIGÊNCIA: 22/02/2001 ATÉ 21/02/2002 **VALOR:** 0,00
OBJETO: CESSAO A TITULO GRATUITO, DE VARIOS EQUIPAMENTOS.

VALOR TOTAL: 0,00

CONTRATO 2001/019 **VIGÊNCIA:** 15/03/2003
FORNECEDOR: SODEXHO PASS do Brasil Ser. e Com. Ltda.

CENTRO DE CUSTO: GER.UNID. ADM.PESSOAL,BEN.,PLAN. REM.

VIGÊNCIA: 16/03/2001 ATÉ 15/03/2002 **VALOR:** 3.120.000,00 **VALOR TOTAL:** 7.344.000,00
OBJETO: FORNECIMENTO DE "DOCUMENTOS-REFEICAÇÃO" E "DOCUMENTOS-ALIMENTAÇÃO".

CONTRATO 2001/020 **VIGÊNCIA:** 14/09/2001
FORNECEDOR: VENCE ENGENHARIA E EMPREENDIMENTO S/C LT

CENTRO DE CUSTO: GERÊNCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 19/03/2001 ATÉ 14/09/2001 **VALOR:** 873.240,00 **VALOR TOTAL:** 873.240,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE COLETA DE DADOS NECESSARIOS A EXECUÇÃO DO CONTROLE DO DESEMPENHO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS - MODALIDADE COMUM

CONTRATO 2001/021 **VIGÊNCIA:** 21/04/2001
FORNECEDOR: FUND. INST. DE PESQUISAS ECONOMICAS
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL DE ECON. ARREC. E REMUNERAÇÃO

VIGÊNCIA: 08/03/2001 ATÉ 21/04/2001 **VALOR:** 1.255.980,00 **VALOR TOTAL:** 1.255.980,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE CONSULTORIA PARA LEVANTAMENTOS DE ANALISES DE DADOS PARA ESTIMATIVAS DE CUSTOS OPERACIONAIS POR EMPRESA E AFERIÇÃO DA DEMANDA EFETIVA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

SPTTrans

CONTRATO 2001/022 **VIGÊNCIA:** 14/09/2001
FORNECEDOR: OFFICIO SERVICOS GERAIS LTDA
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 19/03/2001 ATÉ 16/06/2001 **VALOR:** 186.000,00 **VALOR TOTAL:** 568.097,27
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LIMPEZA, CONSERVAÇÃO E SERVIÇOS AFINS (TERMINAIS :BANDEIRA, CAPELINHA E PRINCESA ISABEL).

CONTRATO 2001/023 **VIGÊNCIA:** 09/04/2002
FORNECEDOR: SECRETARIA DO GOVERNO MUNICIPAL
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 10/04/2001 ATÉ 09/04/2002 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: CESSAO A TITULO GRATUITO DE UM ONIBUS.

TERMO DE DOAÇÃO 2001/024 **VIGÊNCIA:** 31/12/9999
FORNECEDOR: ENGER ENGENHARIA S/C LTDA.
CENTRO DE CUSTO: GER.GER. PROJETOS, OBRAS ENG. DE CUSTOS
VIGÊNCIA: 18/05/2001 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: TERMO DE DOAÇÃO SEM ENCARGOS, DE 03 (TRES) MICROCOMPUTADORES E 02 (DUAS) IMPRESSORAS

CONTRATO 2001/025 **VIGÊNCIA:** 22/11/2001
FORNECEDOR: ELMO SEGURANÇA E PRESERVAÇÃO DE VALORES
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 27/05/2001 ATÉ 24/09/2001 **VALOR:** 725.878,08 **VALOR TOTAL:** 1.088.817,12
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE VIGILANCIA E SEGURANÇA PATRIMONIAL NOS TERMINAIS DE ONIBUS URBANOS. (TERMINAIS BANDEIRA, PRINCESA ISABEL E CAPELINHA).



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

CONTRATO 2001/026 **VIGÊNCIA:** 27/11/2001
FORNECEDOR: INTRANSCOL COL E REM RES INDL LTDA
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 01/06/2001 ATÉ 30/08/2001 **VALOR:** 25.828,17 **VALOR TOTAL:** 51.656,34
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE RETIRADA DE LIXO, SUCATA DE MADEIRA E ENTULHO NAS DEPENDENCIAS DAS UNIDADES DA SPTRANS.

CONVENIO 2001/027 **VIGÊNCIA:** 11/04/2006
FORNECEDOR: COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLI.
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL REL. ESTRATEGICAS E HUMANAS
VIGÊNCIA: 12/04/2001 ATÉ 11/04/2006 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: COOPERAÇÃO E INTEGRAÇÃO TECNICO-CIENTIFICA E OPERACIONAL - OTIMIZAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS E MATERIAIS.

CONTRATO 2001/028 **VIGÊNCIA:** 22/10/2001
FORNECEDOR: FUND. INST. DE PESQUISAS ECONOMICAS
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL DE ECON. ARREC. E REMUNERAÇÃO
VIGÊNCIA: 23/05/2001 ATÉ 22/10/2001 **VALOR:** 667.764,00 **VALOR TOTAL:** 667.764,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MODELAGEM DO CONTRATO, TARIFAS E REMUNERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS, SOBRE PNEUS, DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.

CONVENIO 2001/029 **VIGÊNCIA:** 29/05/2006
FORNECEDOR: COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLI.
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 30/05/2001 ATÉ 29/05/2006 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: COOPERAÇÃO OPERACIONAL PARA MUTUO APOIO EM SITUAÇÕES DE EMERGENCIA OU PARALISAÇÃO TEMPORARIA DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO (PAESE).



SPTTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

CONTRATO 2001/030 **VIGÊNCIA:** 27/11/2001
FORNECEDOR: F MOREIRA EMPRESA SEGUR VIGIL LTDA
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE SEG. EMPRESARIAL
VIGÊNCIA: 01/07/2001 ATÉ 28/09/2001 **VALOR:** 1.539.727,20 **VALOR TOTAL:** 1.539.727,20
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE VIGILANCIA E SEGURANÇA PATRIMONIAL NAS INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVAS E NOS TERMINAIS DE ONIBUS URBANOS (TERMINAIS A.E. CARVALHO, ARICANDUVA, CARRÃO, SÃO MATEUS, TIRADENTES VILA PRUDENTE, CASA VERDE, VILA NOVA CACHOEIRINHA, JOÃO DIAS)

CONTRATO 2001/031 **VIGÊNCIA:** 15/07/2002
FORNECEDOR: SERVIÇO NAC. DE APRENDIZAGEM INDUSTRIAL
CENTRO DE CUSTO: GER.UNID. DE REC., SELEÇÃO. DES. DE RH
VIGÊNCIA: 16/07/2001 ATÉ 15/07/2002 **VALOR:** 3.096,00 **VALOR TOTAL:** 3.096,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS EDUCACIONAIS PARA O TELECURSO 2000.

CONTRATO 2001/032 **VIGÊNCIA:** 31/12/2002
FORNECEDOR: SECRETARIA DES., TRABALHO E SOLIDARIEDADE
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 02/07/2001 ATÉ 31/12/2001 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: COMODATO - CESSAO A TITULO GRATUITO DE 03 (TRES) ONIBUS.

CONTRATO 2001/033 **VIGÊNCIA:** 15/01/2002
FORNECEDOR: AMERICAN BANK NOTE COMPANY GRAFICA E SER
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECAÇÃO
VIGÊNCIA: 20/07/2001 ATÉ 18/10/2001 **VALOR:** 869.400,00 **VALOR TOTAL:** 1.086.750,00
OBJETO: FORNECIMENTO DE BILHETES DE PASSE.

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

SPTrans

TERMO DE DOAÇÃO 2001/034

VIGÊNCIA: 23/07/2001

FORNECEDOR: FRANCISCO EDVALDO A. QUIRINO

CENTRO DE CUSTO: CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 23/07/2001 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: DOAÇÃO SEM ENCARGOS DE 01 (UMA) IMPRESSORA JATO DE TINTA.

TERMO DE DOAÇÃO 2001/035

VIGÊNCIA: 31/12/9999

FORNECEDOR: WAGNER TONIN DE MELO

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL TRANSPORTE DIFERENCIADO

VIGÊNCIA: 23/07/2001 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: DOAÇÃO SEM ENCARGOS DE 01(UM) MICROCOMPUTADOR CPU, 3 (TRES) IMPRESSORAS DESKJET.

TERMO DE DOAÇÃO 2001/036

VIGÊNCIA: 31/12/9999

FORNECEDOR: MARCOS CESAR S. SIMOES

CENTRO DE CUSTO: AREA DE APOIO TECNICO

VIGÊNCIA: 31/07/2001 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: DOAÇÃO SEM ENCARGOS DE 01 MICROCOMPUTADOR E 01 SCANNER.

CONVENIO 2001/038

VIGÊNCIA: 31/12/9999

FORNECEDOR: BANCO DO BRASIL S.A.

CENTRO DE CUSTO: GER.UNID. ADM.PESSOAL,BEN.,PLAN. REM.

VIGÊNCIA: 08/08/2001 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS - REGULAMENTAÇÃO DA UTILIZAÇÃO DO APLICATIVO BB GPS.

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS



SPTrans

CONTRATO

2001/039

VIGÊNCIA: 12/08/2003

FORNECEDOR: PALHARES ADVOGADOS ASSOCIADOS S/C

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL JURIDICA

VIGÊNCIA: 13/08/2001 ATÉ 12/08/2003 VALOR: 446.091,37 VALOR TOTAL: 446.091,37

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PROFISSIONAIS ESPECIALIZADOS DE ADVOCACIA, NO AMBITO DO DIREITO BANCARIO E COMERCIAL.

CONTRATO

2001/040

VIGÊNCIA: 10/11/2001

FORNECEDOR: PIRACICABA CONSERVAÇÃO LTDA.

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 11/08/2001 ATÉ 10/11/2001 VALOR: 459.235,11 VALOR TOTAL: 459.235,11

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LIMPEZA, CONSERVAÇÃO E ZELADORIA. (TERMINAIS A.E.CARVALHO, CARRAO, SAO MATEUS, TIRADENTES, ARICANDUVA, VILA PRUDENTE, CASA VERDE, VILA NOVA CACHOEIRINHA, SANTO AMARO, JOÃO DIAS, PÁTIO INTERLAGOS E ADMINISTRATIVO)

CONVENIO

2001/041

VIGÊNCIA: 25/07/2002

FORNECEDOR: EMP. METROPOLITANA DE TRANSP. URBANOS

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 26/07/2001 ATÉ 25/07/2002 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00

OBJETO: ADMINISTRAÇÃO E DE OPERAÇÃO DO TERMINAL METROPOLITANO DE JABAQUARA DO CORREDOR METROPOLITANO DE TROLEBUS SAO MATEUS-JABAQUARA.

CONTRATO

2001/042

VIGÊNCIA: 31/12/9999

FORNECEDOR: FUND. P/ O VESTIBULAR-JULIO MESQUITA Fº

CENTRO DE CUSTO: GER.UNID. DE REC., SELEÇÃO. DES. DE RH

VIGÊNCIA: 15/08/2001 ATÉ 31/12/9999 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TECNICOS ESPECIALIZADOS OBJETIVANDO A REALIZAÇÃO DE SELEÇÃO PUBLICA.

Folha nº 510/4
Processo 06-2008-4
Carlos Roberto Silva
Reg. 121



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

SPTrans

CONVENIO

2001/043

VIGÊNCIA: 06/08/2002

FORNECEDOR: EMP. METROPOLITANA DE TRANSP. URBANOS

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 07/08/2001 ATÉ 06/08/2002 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00

OBJETO: ADMINISTRAÇÃO E OPERAÇÃO DO TERMINAL METROPOLITANO DE SAO MATEUS DO CORREDOR METROPOLITANO DE TROLEBUS SAO MATEUS-JABAQUARA.

TERMO DE DOAÇÃO 2001/044

VIGÊNCIA: 31/12/9999

FORNECEDOR: SECRETARIA DE SERVIÇOS E OBRAS DA PMSP

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 29/08/2001 ATÉ 31/12/9999 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00

OBJETO: DOAÇÃO DE 2 (DOIS) ONIBUS.

TERMO DE DOAÇÃO 2001/045

VIGÊNCIA: 31/12/9999

FORNECEDOR: SECRETARIA DE SERVIÇOS E OBRAS DA PMSP

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 29/08/2001 ATÉ 01/07/999 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00

OBJETO: DOAÇÃO DE UMA GUARITA DE FIBRA DE VIDRO, PATRIMONIO 77.955.

CONTRATO 2001/046

VIGÊNCIA: 03/09/2002

FORNECEDOR: CASA DA MOEDA DO BRASIL - CMB

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO

VIGÊNCIA: 04/09/2001 ATÉ 03/09/2002 VALOR: 861.564,00 VALOR TOTAL: 861.564,00

OBJETO: FORNECIMENTO DE BILHETES MAGNETIZADOS E PRE-CODIFICADOS.



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

Folha nº 51 de 57
Processo 06-226274
Carlos Roberto Silva
Ceg. 11100000

SPTrans
do
CONTRATO 2001/047 VIGÊNCIA: 18/08/2002
FORNECEDOR: JOAO ALFREDO DA SILVA
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 19/08/2001 ATÉ 18/08/2002 VALOR: 157.910,40 VALOR TOTAL: 157.910,40
OBJETO: CONTRATO DE LOCAÇÃO, PARA FINS COMERCIAIS DO TERRENO, SITUADO NA RUA ANTONIO LA VOCCI ESQUINA COM A RUA ANTONIO CALIXTO DA SILVA, NESTA CAPITAL, COM ÁREA DE 21.932 M2, PARA GUARDA DE VEÍCULOS APREENDIDOS.

CONTRATO 2001/048 VIGÊNCIA: 31/12/9999
FORNECEDOR: FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL REL. ESTRATEGICAS E HUMANAS
VIGÊNCIA: 30/08/2001 ATÉ 31/12/9999 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TECNICOS ESPECIALIZADOS OBJETIVANDO A REALIZAÇÃO DE SELEÇÃO PUBLICA.

CONTRATO 2001/049 VIGÊNCIA: 09/03/2002
FORNECEDOR: PROSEGUR BRASIL SA TRANSP VALORES SEGURA
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO
VIGÊNCIA: 10/09/2001 ATÉ 09/12/2001 VALOR: 137.160,00 VALOR TOTAL: 274.320,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE RECEPÇÃO, ANALISE, CONTAGEM E DESTRUIÇÃO DE BILHETES DE PASSAGEM REPRESENTATIVOS DE VALORES.

CONTRATO 2001/050 VIGÊNCIA: 31/12/9999
FORNECEDOR: FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL REL. ESTRATEGICAS E HUMANAS
VIGÊNCIA: 30/08/2001 ATÉ 31/12/9999 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TECNICOS ESPECIALIZADOS OBJETIVANDO A REALIZAÇÃO DE SELEÇÃO PUBLICA.



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

Folha 121
Processo 06-2007-2
Carlos Roberto Silva
Reg. 1116

SPTrans

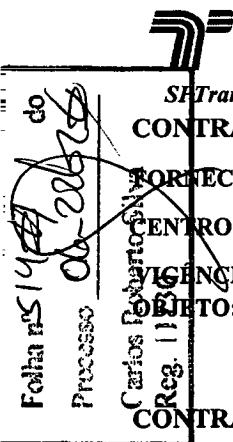
TERMO DE DOAÇÃO 2001/051 **VIGÊNCIA:** 31/12/2001
FORNECEDOR: JOAO EDSON DA MATA
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA UNIDADE FISCALIZAÇÃO DE CAMPO
VIGÊNCIA: 17/09/2001 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: DOAÇÃO ESPONTANEA DE 01 IMPRESSORA INK-JET - MODELO APOLLO P-2200.

CONTRATO 2001/052 **VIGÊNCIA:** 13/03/2002
FORNECEDOR: VENCE ENGENHARIA E EMPREENDIMENTO S/C LT
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 15/09/2001 ATÉ 13/12/2001 **VALOR:** 2.619.720,00 **VALOR TOTAL:** 5.239.440,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE COLETA DE DADOS NECESSARIOS A EXECUÇÃO DO CONTROLE DO DESEMPENHO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS - MODALIDADE COMUM.

TERMO DE DOAÇÃO 2001/053 **VIGÊNCIA:** 31/12/9999
FORNECEDOR: NOBUYUKI KAMADA
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA UNIDADE DE CONTABILIDADE
VIGÊNCIA: 19/09/2001 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: DOAÇÃO ESPONTANEA DE 01 IMPRESSORA INK-JET - MARCA HP-DESK JET 610C.

CONTRATO 2001/054 **VIGÊNCIA:** 31/08/2004
FORNECEDOR: TELESP CELULAR S/A
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 01/09/2001 ATÉ 31/08/2004 **VALOR:** 52.200,00 **VALOR TOTAL:** 52.200,00
OBJETO: LOCAÇÃO DE UMA AREA DE TERRENO DE APROXIMADAMENTE 275 M2 NO COMPLEXO SANTA RITA.

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS



SPTrans
CONTRATO

2001/055

VIGÊNCIA: 19/02/2003

FORNECEDOR: CIA METROPOLITANA DE HABITAÇÃO DE S.P.

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 11/09/2001 ATÉ 30/11/2001 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00

OBJETO: CESSAO A TITULO GRATUITO DE UM ONIBUS MARCA MERCEDES-BENZ.

CONTRATO

2001/056

VIGÊNCIA: 09/03/2002

FORNECEDOR: PROSEGUR BRASIL SA TRANSP VALORES SEGURA

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECAÇÃO

VIGÊNCIA: 10/09/2001 ATÉ 09/12/2001 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00

OBJETO: CESSAO A TITULO GRATUITO DE 02 (DUAS) MAQUINAS DE MOER PASSES (TRITURADORAS).

CONTRATO

2001/057

VIGÊNCIA: 27/09/2002

FORNECEDOR: TRIBUNAL DE CONTAS DO MUN. S.PAULO

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECAÇÃO

VIGÊNCIA: 28/09/2001 ATÉ 27/09/2002 VALOR: 324.000,00 VALOR TOTAL: 324.000,00

OBJETO: AQUISIÇÃO DE VALES-TRANSPORTE PARA O TRIBUNAL DE CONTAS DO MUNICIPIO DE SAO PAULO - TCM.

CONTRATO

2001/058

VIGÊNCIA: 30/09/2003

FORNECEDOR: GLR CONSULTORIA EM SISTEMAS S.C.

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL DE ENGENHARIA E INFORMATICA

VIGÊNCIA: 01/10/2001 ATÉ 30/09/2003 VALOR: 79.870,58 VALOR TOTAL: 79.870,58

OBJETO: MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE ADMINISTRAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA A PLATAFORMA AS-400.

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

SPTrans

CONTRATO

2001/059

VIGÊNCIA: 14/10/2002

FORNECEDOR: SERV-SAN SANEAMENTO TECNICO E COM. LTDA

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 15/10/2001 ATÉ 14/10/2002 VALOR: 664.860,24 VALOR TOTAL: 664.860,24

OBJETO: PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE LIMPEZA E CONSERVAÇÃO NAS INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVAS, OPERACIONAIS DE SUPORTE, ASSIM COMO SERV. DE ZELADORIA DOS SANITÁRIOS PÚBLICOS, NAS DEPENDÊNCIAS DOS TERMINAIS DE ÔNIBUS: CAPELINHA, BANDEIRA E PRINCESA ISABEL.

CONTRATO

2001/060

VIGÊNCIA: 04/10/2003

FORNECEDOR: DIGICON SA CONTROLE ELETRON P/ MECANICA

CENTRO DE CUSTO: ASSESSORIA TECNICA

VIGÊNCIA: 05/10/2001 ATÉ 04/10/2003 VALOR: 3.436.000,00 VALOR TOTAL: 4.068.350,40

OBJETO: A PRESTAÇÃO, NA FORMA DE REGIME DE EXECUÇÃO POR EMPREITADA POR PREÇO GLOBAL E DE PRESTAÇÃO CONTINUADA, DE SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA INFORMATIZADO PARA O PROCESSAMENTO DOS DADOS DO SISTEMA

CONVENIO

2001/061

VIGÊNCIA: 08/10/2006

FORNECEDOR: INSTITUTO NACIONAL DO SEGURO SOCIAL

CENTRO DE CUSTO: ASS. DE SAUDE, MEDICINA SEG. DO TRABALHO

VIGÊNCIA: 09/10/2001 ATÉ 08/10/2006 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE BENEFÍCIOS PREVIDENCIÁRIOS E OU ACIDENTÁRIOS.

CONTRATO

2001/062

VIGÊNCIA: 11/05/2002

FORNECEDOR: MOORE BRASIL LTDA

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO

VIGÊNCIA: 13/11/2001 ATÉ 11/05/2002 VALOR: 1.687.500,00 VALOR TOTAL: 1.687.500,00

OBJETO: FORNECIMENTO DE ATÉ 450.000.000 BILHETES DE PASSE, EM DIFERENTES TIPOS E MODELOS QUANTOS FOREM NECESSÁRIOS, A SEREM DETERMINADOS PELA SPTRANS

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS



SPTrans

CONTRATO 2001/063 **VIGÊNCIA:** 07/11/2002
FORNECEDOR: F MOREIRA EMPRESA SEGUR VIGIL LTDA
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNIDADE DE SEG. PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 08/11/2001 ATÉ 07/11/2002 **VALOR:** 7.695.057,60 **VALOR TOTAL:** 7.857.405,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE VIGILANCIA E SEGURANÇA PATRIMONIAL NAS INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVAS E NOS TERMINAIS DE ONIBUS URBANOS DA SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

CONTRATO 2001/064 **VIGÊNCIA:** 20/05/2002
FORNECEDOR: EMP. TEJOFRAN DE SANEAMENTO SERV. GERAL
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 22/11/2001 ATÉ 19/02/2002 **VALOR:** 533.728,08 **VALOR TOTAL:** 1.077.913,20
OBJETO: PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE LIMPEZA, E CONSERVAÇÃO NAS INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVAS, OPERACIONAIS, DE SUPORTE, ASSIM COMO SERVIÇOS DE ZELADORIA DOS SANITÁRIOS PÚBLICOS, NAS DEPENDÊNCIAS DE TERMINAIS DE ÔNBUS URBANO DA SÃO PAULO

CONTRATO 2001/065 **VIGÊNCIA:** 24/02/2002
FORNECEDOR: EXPRESSO TALGO TRANSPORTES E TURISMO LTD
CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 13/11/2001 ATÉ 24/02/2002 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS INCLUINDO LOTE DE VEICULOS OPERACIONAIS E DE RESERVA PARA OPERAÇÃO NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS - MODALIDADE COMUM

TERMO DE DOAÇÃO 2001/066 **VIGÊNCIA:** 31/12/9999
FORNECEDOR: VIAÇÃO CIDADE TIRADENTES LTDA.
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL PLANEJAMENTO OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 04/12/2001 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: DOAÇÃO ESPONTANEA PELA DOADOARA A DONATARIA DE UMA IMPRESSORA MARCA HP, DESKJET 670C 5884A, NUMERO DE SERIE US77V1X151

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS



SRTrans

CONTRATO

2001/067

VIGÊNCIA: 10/12/2002

FOLHA nº 51 de 77
Processo nº 06-00000000-0
Carlos Roberto Silva
Reg. 11/06/01

FORNECEDOR:

FUNDAÇÃO ESCOLA DE SOCIOLOGIA E POLITICA

CENTRO DE CUSTO:

ASSESSORIA TECNICA

VIGÊNCIA:

11/12/2001 ATÉ 10/12/2002

VALOR:

432.960,00

VALOR TOTAL:

432.960,00

OBJETO:

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE CONSULTORIA E ACOMPANHAMENTO DO SISTEMA CENTRAL DA BILHETAGEM ELETRONICA E IMPLANTAÇÃO DO PROJETO BILHETE ÚNICO

CONTRATO

2001/068

VIGÊNCIA: 15/06/2002

FORNECEDOR:

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COL

CENTRO DE CUSTO:

ASSESSORIA TECNICA

VIGÊNCIA:

18/12/2001 ATÉ 15/06/2002

VALOR:

0,00

VALOR TOTAL:

0,00

OBJETO:

INSTRUMENTO PARTICULAR DE COMODATO, CONCERNENTE AO EMPRESTIMO, A TITULO GRATUITO, PELO COMODANTE A COMODATARIA, DE UMA ÁREA DE 23.153,06 M2, SITUADA NA RUA JAYME RIBEIRO WRIGHT - ITAQUERA.

CONTRATO

2002/001

VIGÊNCIA: 21/07/2002

FORNECEDOR:

CONSORCIO ARICANDUVA

CENTRO DE CUSTO:

GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL

VIGÊNCIA:

22/01/2002 ATÉ 21/07/2002

VALOR:

100.413.172,00

VALOR TOTAL:

100.413.172,00

OBJETO:

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PUBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA AREA OPERACIONAL Nº 04 DA CIDADE DE SÃO PAULO

OUTROS FORNECEDORES:

TRANSPORTES URBANOS CIDADE TIRADENTES LT
EXPRESSO PAULISTANO LTDA.
EXPRESSO SAO JUDAS LTDA.



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

SPTrans

CONTRATO

2002/002

VIGÊNCIA: 21/07/2002

FORNECEDOR: CONSORCIO SUL TRANSPORTES

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 22/01/2002 ATÉ 21/07/2002 **VALOR:** 73.749.591,00 **VALOR TOTAL:** 73.749.591,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PUBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA AREA OPERACIONAL Nº 05 DA CIDADE DE SÃO PAULO

OUTROS FORNECEDORES: EXPRESSO SAO JUDAS LTDA.
VIA SUL TRANSPORTES LTDA.

CONTRATO

2002/003

VIGÊNCIA: 21/07/2002

FORNECEDOR: CONSORCIO UNISUL

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 22/01/2002 ATÉ 21/07/2002 **VALOR:** 111.659.127,00 **VALOR TOTAL:** 111.659.127,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PUBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA AREA OPERACIONAL Nº 06 DA CIDADE DE SÃO PAULO

OUTROS FORNECEDORES: VIAÇÃO CIDADE DUTRA LTDA.
TUPI TRANSPORTES URBANOS PIRATININGA LTD
PARQUE IBIRAPUERA TRANSPORTES LTDA.
VIAÇÃO PARATODOS LTDA.
PACTO EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LT
AUTO VIAÇÃO SANTA BARBARA LTDA.

CONTRATO

2002/004

VIGÊNCIA: 21/07/2002

FORNECEDOR: CONS.SUDOESTE DE TRANSPORTE (CO267 A 271)

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 22/01/2002 ATÉ 21/07/2002 **VALOR:** 64.622.022,00 **VALOR TOTAL:** 64.622.022,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PUBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA AREA OPERACIONAL Nº 08 DA CIDADE DE SÃO PAULO

OUTROS FORNECEDORES: VIAÇÃO CASTRO LTDA.
VIAÇÃO GATO PRETO LTDA.
OAK TREE TRANSP. URBANOS LTDA.
EXPRESSO FAROL DA BARRA LTDA.
LEOPOLDINA TRANSPORTES URBANOS LTDA.

Folha nº 518 de
Processo 06-22852-9
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

SPTrans

CONTRATO 2002/005 **VIGÊNCIA:** 21/07/2002
FORNECEDOR: CONS.BANDEIRANTE DE TRANSP.CO273-276-268
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 22/01/2002 ATÉ 21/07/2002 **VALOR:** 73.894.010,00 **VALOR TOTAL:** 73.894.010,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PUBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA AREA OPERACIONAL Nº 01 DA CIDADE DE SÃO PAULO

OUTROS FORNECEDORES:
VIAÇÃO SANTA BRIGIDA LTDA.
VIAÇÃO CACHOEIRA LTDA.
VIAÇÃO MARAZUL LTDA.
EMPRESA DE ONIBUS NOVA PAULISTA LTDA.
VIAÇÃO GATO PRETO LTDA.

CONTRATO 2002/006 **VIGÊNCIA:** 21/07/2002
FORNECEDOR: CONSORCIO NORTE (CO279 A CO282)
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 22/01/2002 ATÉ 21/07/2002 **VALOR:** 70.020.020,00 **VALOR TOTAL:** 70.020.020,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PUBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA AREA OPERACIONAL Nº 02 DA CIDADE DE SÃO PAULO

OUTROS FORNECEDORES:
AUTO VIAÇÃO BRASIL LUXO LTDA.
VIAÇÃO NAÇÕES UNIDAS LTDA.
VIAÇÃO SAO PAULO LTDA.
VIA NORTE TRANSP. URBANOS LTDA.

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS



Folha nº 5207
Processo 06.00678
Carlos Roberto Silva
Reg. 1133

do
SP Trans
CONTRATO

2002/007

VIGÊNCIA: 21/07/2002

FORNECEDOR:

CONSORCIO PLUS (CO284 A CO289)

CENTRO DE CUSTO:

GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL

VIGÊNCIA:

22/01/2002 ATÉ 21/07/2002

VALOR:

94.982.350,00

VALOR TOTAL:

94.982.350,00

OBJETO:

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PUBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA AREA OPERACIONAL Nº 03 DA CIDADE DE SÃO PAULO

OUTROS FORNECEDORES:

VIP - VIAÇÃO ITAIM PAULISTA LTDA.
EXPANDIR EMPREEND. E PARTIC. LTDA.
EMPRESA AUTO ONIBUS PENHA SAO MIGUEL LTD
EMPRESA DE ONIBUS VIAÇÃO SAO JOSE LTDA.
EXPRESO TALGO TRANSPORTES E TURISMO LTDA
GPCON - CONST., EMPREEND. E PARTIC. LTDA

CONTRATO

2002/008

VIGÊNCIA: 21/07/2002

FORNECEDOR:

CONSORCIO SETE

CENTRO DE CUSTO:

GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL

VIGÊNCIA:

22/01/2002 ATÉ 21/07/2002

VALOR:

130.659.780,00

VALOR TOTAL:

130.659.780,00

OBJETO:

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PUBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA AREA OPERACIONAL Nº 07 DA CIDADE DE SÃO PAULO

OUTROS FORNECEDORES:

VIAÇÃO CAMPO BELO LTDA.
KUBA VIAÇÃO URBANA LTDA.
VIAÇÃO CAPELA LTDA.
GATUSA - GARAGEM AMERIC. TRANSP. URBANOS
VIAÇÃO SAO PAULO - SAO PEDRO LTDA.
AUTO VIAÇÃO JUREMA LTDA.
AUTO VIAÇÃO SANTA BARBARA LTDA.
TRANSPORTES COLETIVOS SANTO AMARO LTDA
AAL TRANSPORTES LTDA.

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

do
Folha nº 547
Processo 06-22622
Carlos Roberto
Gill
R. 11

SPTrans
CONTRATO **2002/009** **VIGÊNCIA:** 30/09/2002
FORNECEDOR: SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL ORÇAMENTO E FINANÇAS
VIGÊNCIA: 01/01/2002 ATÉ 28/02/2002 **VALOR:** 26.000.000,00 **VALOR TOTAL:** 118.640.763,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO E ENGENHARIA DE TRANSPORTES

TERMO DE CREDENC **2002/010** **VIGÊNCIA:** 15/01/2004

FORNECEDOR: VB SERVIÇOS, COMERCIO ADMINISTR. LTDA.

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO

VIGÊNCIA: 16/01/2002 ATÉ 15/01/2004 **VALOR:** 5.000.000,00 **VALOR TOTAL:** 5.000.000,00

OBJETO: FORNECIMENTO PELA SPTRANS DE VALES-TRANSPORTE DE SUA EMISSÃO E/OU DAS EMPRESAS CONVENIADAS A CREDENCIADA PARA COMERCIALIZAÇÃO JUNTO AOS SEUS CLIENTES.

CONVENIO **2002/011** **VIGÊNCIA:** 14/01/2006

FORNECEDOR: EMP. METROPOLITANA DE TRANSP. URBANOS

CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 15/01/2002 ATÉ 14/01/2006 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: COOPERAÇÃO MUTUA ENTRE OS PARTICIPES, PARA QUE, ATRAVES DE INTERCAMBIO TECNICO-CIENTIFICO, DE EQUIPAMENTOS, DE RECURSOS HUMANOS, DE CONHECIMENTOS ACUMULADOS OU DE INFORMAÇÕES DE PLANEJAMENTO E GERENCIAIS, SEJA OTIMIZADA A TROCA DE EXPERIÊNCIAS PARA A

TERMO DE CREDENC **2002/012** **VIGÊNCIA:** 22/01/2004

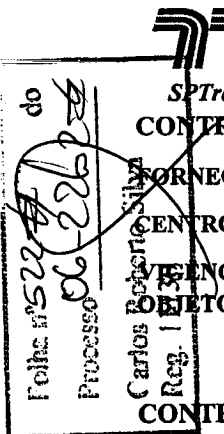
FORNECEDOR: VALE REFEICAO LTDA - VR VALES LTDA.

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO

VIGÊNCIA: 23/01/2002 ATÉ 22/01/2004 **VALOR:** 5.000.000,00 **VALOR TOTAL:** 5.000.000,00

OBJETO: FORNECIMENTO PELA SPTRANS DE VALES-TRANSPORTE DE SUA EMISSÃO E/OU DAS EMPRESAS CONVENIADAS PARA COMERCIALIZAÇÃO JUNTO AOS SEUS CLIENTES

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS



CONTRATO **2002/013** **VIGÊNCIA:** 14/01/2003
FORNECEDOR: AMERICAN BANK NOTE COMPANY GRAFICA E SER
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO
VIGÊNCIA: 15/01/2002 ATÉ 14/01/2003 **VALOR:** 1.724.450,00 **VALOR TOTAL:** 1.724.450,00
OBJETO: FORNECIMENTO DE ATE 455.000.000 DE BILHETES DE PASSES, EM DIFERENTES TIPOS E MODELOS.

CONTRATO **2002/014** **VIGÊNCIA:** 14/01/2003
FORNECEDOR: MOORE BRASIL LTDA
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO
VIGÊNCIA: 15/01/2002 ATÉ 14/01/2003 **VALOR:** 928.000,00 **VALOR TOTAL:** 928.000,00
OBJETO: FORNECIMENTO DE ATE 245.000.000 DE BILHETES DE PASSE, EM DIFERENTES TIPOS E MODELOS.

TERMO DE CREDENC **2002/015** **VIGÊNCIA:** 31/01/2004
FORNECEDOR: TRANSTICKET COM SERV LTDA
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO
VIGÊNCIA: 01/02/2002 ATÉ 31/01/2004 **VALOR:** 5.000.000,00 **VALOR TOTAL:** 5.000.000,00
OBJETO: FORNECIMENTO, PELA SAO PAULO TRANSPORTE S/A, DE VALES-TRANSPORTE DE SUA EMISSAOE/OU DAS EMPRESAS CONVENIADAS, PARA COMERCIALIZAÇÃO JUNTO AOS SEUS CLIENTES.

TERMO DE AUTORIZ **2002/016** **VIGÊNCIA:** 31/01/2003
FORNECEDOR: CONSEG
CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA DE GESTAO
VIGÊNCIA: 01/02/2002 ATÉ 31/01/2003 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: AUTORIZAÇÃO PARA INSTALAÇÃO DE ESTACIONAMENTO.



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

Folha nº 529 #
Processo 06-822-6
Carlos Roberto Silva
Reg. 1111

CONTRATO **2002/017** **VIGÊNCIA:** 31/12/2001
FORNECEDOR: SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA DE GESTAO
VIGÊNCIA: 14/11/2001 ATÉ 31/12/2001 **VALOR:** 750.000,00 **VALOR TOTAL:** 750.000,00
OBJETO: IMPLANTAÇÃO DO BILHETE UNICO

CONTRATO **2002/018** **VIGÊNCIA:** 31/12/9999
FORNECEDOR: CAIXA ECONOMICA FEDERAL
CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA FINANCEIRA E ADMINISTRATIVA
VIGÊNCIA: 06/02/2002 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ATRAVES DA UTILIZAÇÃO DE MALOTE CAIXA RAPIDO EMPRESARIAL

TERMO DE CREDENC **2002/019** **VIGÊNCIA:** 03/02/2004
FORNECEDOR: ARCLAN SERV, TRANSP E COM LTDA
CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA FINANCEIRA E ADMINISTRATIVA
VIGÊNCIA: 04/02/2002 ATÉ 03/02/2004 **VALOR:** 5.000.000,00 **VALOR TOTAL:** 5.000.000,00
OBJETO: FORNECIMENTO PELA SAO PAULO TRANSPORTE S/A, DE VALES-TRANSPORTE DE SUA EMISSAO E/OU DAS EMPRESAS CONVENIADAS (METRO, CPTM E EMTU) À CREDENCIADA, PARA COMERCIALIZAÇÃO JUNTO AOS SEUS CLIENTES.

CONTRATO **2002/020** **VIGÊNCIA:** 31/07/2002
FORNECEDOR: FUND. INST. DE PESQUISAS ECONOMICAS
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL DE ECON. ARREC. E REMUNERAÇÃO
VIGÊNCIA: 01/02/2002 ATÉ 31/07/2002 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: APOIAR O REORDENAMENTO E A REGULAMENTAÇÃO DO ATUAL SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASSAGEIROS; APROFUNDAR E DETALHAR A NOVA MODELAGEM DA RELAÇÃO CONTRATUAL DA PMSP C/ OS OPERADORES DE TRANS. COLETIVO POR ÔNIBUS; ELABORAR ESTUDOS ECONÔMICOS



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

TERMO DE CREDENC 2002/021

VIGÊNCIA: 13/02/2004

FORNECEDOR: CARDAPIO S/C LTDA

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO

VIGÊNCIA: 14/02/2002 ATÉ 13/02/2004 **VALOR:** 5.000.000,00 **VALOR TOTAL:** 5.000.000,00

OBJETO: FORNECIMENTO PELA SAO PAULO TRANSPORTES S/A, DE VALES-TRANSPORTE DE SUA EMISSAO E/OU DAS EMPRESAS CONVENIADAS A CREDENCIADA, PARA COMERCIALIZAÇÃO JUNTO AOS SEUSCLIENTES.

TERMO DE CREDENC 2002/022

VIGÊNCIA: 21/02/2004

FORNECEDOR: SODEXHO PASS do Brasil Ser. e Com. Ltda.

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO

VIGÊNCIA: 22/02/2002 ATÉ 21/02/2004 **VALOR:** 5.000.000,00 **VALOR TOTAL:** 5.000.000,00

OBJETO: FORNECIMENTO PELA SAO PAULO TRANSPORTE S/A DE VALES-TRANSPORTES E SUA EMISSAO E/OU DAS EMPRESAS CONVENIADAS, PARA COMERCIALIZAÇÃO JUNTO AOS SEUS CLIENTES.

OUTROS FORNECEDORES: AUTO VIAÇÃO BRASIL LUXO LTDA.

CONTRATO 2002/023

VIGÊNCIA: 15/09/2002

FORNECEDOR: CONSTRUCAP - CCPS ENG. COMERCIO LTDA.

CENTRO DE CUSTO: GER.GER. PROJETOS, OBRAS ENG. DE CUSTOS

VIGÊNCIA: 21/02/2002 ATÉ 17/12/2002 **VALOR:** 9.595.410,85 **VALOR TOTAL:** 16.323.969,18

OBJETO: EXECUÇÃO DE OBRAS DE READEQUAÇÃO DO SISTEMA VIARIO PARA IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO PIRITUBA - TRECHO I, DA PRAÇA PEDRO CORAZZA À RUA MARINA C. ZANFELICE.

TERMO DE CREDENC 2002/024

VIGÊNCIA: 25/02/2004

FORNECEDOR: SP EXPRESS SERVIÇOS, COM. E ADM. LTDA.

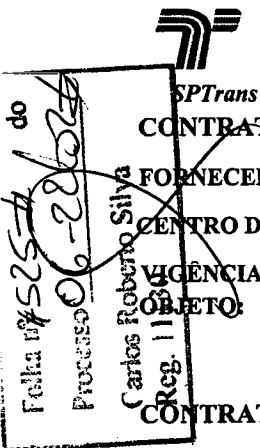
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO

VIGÊNCIA: 26/02/2002 ATÉ 25/02/2004. **VALOR:** 5.000.000,00 **VALOR TOTAL:** 5.000.000,00

OBJETO: TERMO DE CREDENCIAMENTO PARA FORNECIMENTO PELA SPTRANS, DE VALES-TRANSPORTE DE SUA EMISSAO E/OU DAS EMPRESAS CONVENIADAS (METRÔ, CPTM E EMTU) À CREDENCIADA, PARA COMERCIALIZAÇÃO JUNTO AOS SEUS CLIENTES.

Folha nº 3297
Processo 06-22624
Faria Roberto
Cep 1130

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS



SPTrans

CONTRATO

2002/025

VIGÊNCIA: 28/02/2006

FORNECEDOR: HUGO PAULO PALO E OUTROS

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 01/03/2002 ATÉ 28/02/2006 **VALOR:** 3.840.000,00

VALOR TOTAL: 3.840.000,00

OBJETO: LOCAÇÃO, PARA FINS COMERCIAIS DO PREDIO DE INTEIRA E LIVRE PROPRIEDADE DOS "LOCADORES", SITO NA RUA TREZE DE MAIO, 1376.

CONTRATO

2002/026

VIGÊNCIA: 31/12/2001

FORNECEDOR: SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 08/11/2001 ATÉ 31/12/2001 **VALOR:** 3.250.000,00

VALOR TOTAL: 3.250.000,00

OBJETO: IMPLANTAÇÃO DO PROGRAMA VIA LIVRE NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICIPIO DE SAO PAULO.

CONTRATO

2002/027

VIGÊNCIA: 09/03/2003

FORNECEDOR: PROSEGUR BRASIL SA TRANSP VALORES SEGURA

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO

VIGÊNCIA: 10/03/2002 ATÉ 09/03/2003 **VALOR:** 568.200,96

VALOR TOTAL: 568.200,96

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE RECEPÇÃO, ANÁLISE, CONTAGEM E DESTRUIÇÃO DE BILHETES DE PASSAGEM REPRESENTATIVOS DE VALORES.

CONTRATO

2002/028

VIGÊNCIA: 09/03/2003

FORNECEDOR: PROSEGUR BRASIL SA TRANSP VALORES SEGURA

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO

VIGÊNCIA: 10/03/2002 ATÉ 09/03/2003 **VALOR:** 0,00

VALOR TOTAL: 0,00

OBJETO: CESSÃO À TÍTULO GRATUITO DE EQUIPAMENTOS.



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

CONTRATO 2002/029 **VIGÊNCIA:** 09/09/2002
FORNECEDOR: VENCE ENGENHARIA E EMPREENDIMENTO S/C LT
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 14/03/2002 ATÉ 11/07/2002 **VALOR:** 3.492.960,00 **VALOR TOTAL:** 3.492.960,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE COLETA DE DADOS NECESSARIOS A EXECUÇÃO DO CONTROLE DO DESEMPENHO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS - MODALIDADE COMUM.

CONTRATO 2002/030 **VIGÊNCIA:** 31/03/2003
FORNECEDOR: STANDARD COM. IMP. E EXP. DE MAQUINAS
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 01/04/2002 ATÉ 31/03/2003 **VALOR:** 210.000,00 **VALOR TOTAL:** 210.000,00
OBJETO: AQUISIÇÃO DE COPIAS REPREOGRAFICAS, COM DISPONIBILIDADE DOS EQUIPAMENTOS NAS DEPENDENCIAS DA SPTRANS.

CONTRATO 2002/031 **VIGÊNCIA:** 31/12/9999
FORNECEDOR: SELECT - SELEÇÃO DE REC. HUMANOS S/C LTD
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL REL. ESTRATEGICAS E HUMANAS
VIGÊNCIA: 26/03/2002 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TECNICOS ESPECIALIZADOS OBJETIVANDO A REALIZAÇÃO DE SELEÇÃO PUBLICA.

CONTRATO 2002/032 **VIGÊNCIA:** 10/10/2002
FORNECEDOR: GEMPLUS BANK NOTE LTDA.
CENTRO DE CUSTO: ASSESSORIA TECNICA
VIGÊNCIA: 11/04/2002 ATÉ 10/10/2002 **VALOR:** 539.200,00 **VALOR TOTAL:** 674.000,00
OBJETO: FORNECIMENTO DE CARTOES COM CIRCUITO INTEGRADO SEM CONTATO.



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

SPTrans

TERMO DE CREDENC 2002/033 .. VIGÊNCIA: 31/03/2004

FORNECEDOR: PLANINVESTI ADM. E SERVIÇOS LTDA.

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO

VIGÊNCIA: 01/04/2002 ATÉ 31/03/2004 **VALOR:** 5.000.000,00 **VALOR TOTAL:** 5.000.000,00

OBJETO: CREDENCIAMENTO PARA FORNECIMENTO PELA SPTRANS, DE VALES-TRANSPORTE DE SUA EMISSAO E/OU DAS EMPRESAS CONVENIADAS (METRO, CPTM E EMTU) À CREDENCIADA, PARA COMERCIALIZAÇÃO JUNTO AOS SEUS CLIENTES.

CONTRATO 2002/034 VIGÊNCIA: 31/03/2007

FORNECEDOR: EMP. BRASILEIRA DE CORREIOS E TELEGRAFOS

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 01/04/2002 ATÉ 31/03/2007 **VALOR:** 78.000,00 **VALOR TOTAL:** 78.000,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE COLETA, TRATAMENTO E ENTREGA DE OBJETOS DE CORRESPONDENCIA, NA AREA DE DISTRIBUIÇÃO DOMICILIARIA, EM ÂMBITO MUNICIPAL OU METROPOLITANO.

TERMO DE DOAÇÃO 2002/035 VIGÊNCIA: 31/12/9999

FORNECEDOR: VICENTE BARRELLA NETO

CENTRO DE CUSTO: AREA DE APOIO TECNICO

VIGÊNCIA: 22/04/2002 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: DOAÇÃO SEM ENCARGOS, DE 01 (UMA) IMPRESSORA JATO DE TINTA, MODELO HP DESKEJET 640C E 01(UM) SCANNER GENIUS VIVIO PRO II"

CONTRATO 2002/036 VIGÊNCIA: 28/04/2003

FORNECEDOR: OFFICIO SERVICOS GERAIS LTDA

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 29/04/2002 ATÉ 28/04/2003 **VALOR:** 300.390,24 **VALOR TOTAL:** 300.390,24

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE CONTROLE, OPERAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DE PORTARIAS NAS INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS. (PORTARIA TRM, STR, UNIDADE SANTA RITA - GTD, PÁTIO CATUMBI).



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

CONVENIO 2002/037 **VIGÊNCIA:** 29/04/2007
FORNECEDOR: COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLI.
CENTRO DE CUSTO: ASSESSORIA TECNICA
VIGÊNCIA: 30/04/2002 ATÉ 29/04/2007 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: INTEGRAÇÃO OPERACIONAL E TARIFARIA ENTRE AS LINHAS DA COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM E OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO SOB GESTÃO DA SÃO PAULO TRANSPORTE S/A.

CONVENIO 2002/038 **VIGÊNCIA:** 21/04/2007
FORNECEDOR: SERVIÇO FUNERARIO DO MUNICIPIO DE SP
CENTRO DE CUSTO: GER.UNID. ADM.PESSOAL,BEN.,PLAN. REM.
VIGÊNCIA: 22/04/2002 ATÉ 21/04/2007 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: LIQUIDAÇÃO DIRETA DAS DESPESAS COM FUNERAIS DE SEUS FUNCIONARIOS E DEPENDENTES.

CONTRATO 2002/039 **VIGÊNCIA:** 01/05/2003
FORNECEDOR: IBM BRASIL - IND., MAQ. E SERV. LTDA.
CENTRO DE CUSTO: GER.UNID. DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO
VIGÊNCIA: 02/05/2002 ATÉ 01/05/2003 **VALOR:** 74.157,24 **VALOR TOTAL:** 74.157,24
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO DOS EQUIPAMENTOS IBM DO SISTEMA CENTRAL DE CONTROLE DE BILHETAGEM ELETRONICA.

CONTRATO 2002/040 **VIGÊNCIA:** 05/05/2004
FORNECEDOR: SECRETARIA DO GOVERNO MUNICIPAL
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 06/05/2002 ATÉ 05/05/2004 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: CESSAO A TITULO GRATUITO, PELA "COMODANTE" A "COMODATARIA", DE UM VEICULO ADAPTADO AO TRANSPORTE DE PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS.



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

TERMO COMPROMIS 2002/041 VIGÊNCIA: 31/12/2002

FORNECEDOR: SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL DE PLANEJAMENTO DO SISTEMA

VIGÊNCIA: 01/03/2002 ATÉ 31/12/2002 **VALOR:** 8.319.985,23 **VALOR TOTAL:** 10.103.356,59

OBJETO: IMPLANTAÇÃO DO PROGRAMA VIA LIVRE NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.

TERMO DE DOAÇÃO 2002/042 VIGÊNCIA: 31/12/9999

FORNECEDOR: DIGICON SA CONTROLE ELETRON P/ MECANICA

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL DE ENGENHARIA E INFORMATICA

VIGÊNCIA: 30/04/2002 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: DOAÇÃO ESPONTANEA PELA "DOADORA" A "DONATARIA" DE 01 COMPUTADOR IBM RISC 6000 E EQUIPAMENTOS E SOFTWARES COMPLEMENTARES AO COMPUTADOR IBM RISC 6000, BEM COMO A CESSÃO DE USO DOS DIREITOS DOS SOFTWARES.

CONTRATO 2002/043 VIGÊNCIA: 05/09/2002

FORNECEDOR: DEPARTAMENTO DE PARQUES E AREAS VERDES

CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 06/03/2002 ATÉ 05/09/2002 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: TERMO DE COMPROMISSO AMBIENTAL REFERENTE AOS CORTES E TRANSPLANTES DE EXEMPLARES ARBOREOS, EXISTENTES NA AV. SANTO AMARO ENTRE AS AVENIDAS DOS EUCALIPTOS E COTOVIA.

TERMO DE DOAÇÃO 2002/044 VIGÊNCIA: 31/12/9999

FORNECEDOR: FUNDAÇÃO EDUCACIONAL E CULT. CATIGUA

CENTRO DE CUSTO: GER. UNIDADE DE SERVIÇOS DE APOIO

VIGÊNCIA: 27/05/2002 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: DOAÇÃO ESPONTANEA PELA "DOADORA" A "DONATARIA" DE DOIS TROLEBUS IDENTIFICADOS PELOS PREFIXOS 6001 E 6012, PATRIMONIO 3922 E 28690.



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

SPTrans

CONTRATO

2002/045

VIGÊNCIA: 27/08/2002

FORNECEDOR: DALLARI ASSOCIADOS ADVOCACIA

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL JURIDICA

VIGÊNCIA: 29/05/2002 ATÉ 27/08/2002 VALOR: 640.000,00 VALOR TOTAL: 640.000,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PROFISSIONAIS ESPECIALIZADOS DE ADVOCACIA, NO AMBITO DO DIREITO ADMINISTRATIVO.

CONTRATO

2002/046

VIGÊNCIA: 31/08/2002

FORNECEDOR: SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA DE UNID. DE ARRECADAÇÃO

VIGÊNCIA: 01/03/2002 ATÉ 31/08/2002 VALOR: 5.395.425,00 VALOR TOTAL: 5.395.425,00

OBJETO: IMPLANTAÇÃO DO BILHETE UNICO.

CONTRATO

2002/047

VIGÊNCIA: 31/12/9999

FORNECEDOR: GREMIO RECREATIVO E CULTURAL SPTRANS

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL JURIDICA

VIGÊNCIA: 06/06/2002 ATÉ 31/12/9999 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00

OBJETO: CESSAO, A TITULO GRATUITO, DO ACERVO DENOMINADO "BIBLIOTECA DE LAZER" COMPOSTO POR 924 LIVROS.

CONTRATO

2002/048

VIGÊNCIA: 09/06/2004

FORNECEDOR: SECRETARIA DO GOVERNO MUNICIPAL

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 10/06/2002 ATÉ 09/06/2004 VALOR: 0,00 VALOR TOTAL: 0,00

OBJETO: CESSAO, A TITULO GRATUITO, DOS ONIBUS PREFIXOS 9294, 9295, 9280, 9233, 9243.



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

CONTRATO **2002/049** **VIGÊNCIA:** 16/09/2002

FORNECEDOR: CONCREMAT ENGENHARIA E TECNOLOGIA S.A.

CENTRO DE CUSTO: GER.GER. PROJETOS, OBRAS ENG. DE CUSTOS

VIGÊNCIA: 17/06/2002 ATÉ 16/09/2002 **VALOR:** 1.130.602,62 **VALOR TOTAL:** 1.130.602,62

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA, DE APOIO AO GERENCIAMENTO E A FISCALIZAÇÃO E SUPERVISÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE MEDIÇÃO PARA IMPLANTAÇÃO DE CORREDORES DE TRANSPORTE DO SUBSISTEMA ESTRUTURAL.

CONTRATO **2002/050** **VIGÊNCIA:** 11/06/2004

FORNECEDOR: PRINT IMPRESSAO GRAFICA LTDA.

CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL TRANSPORTE DIFERENCIADO

VIGÊNCIA: 12/06/2002 ATÉ 11/06/2004 **VALOR:** 216.818,50 **VALOR TOTAL:** 216.818,50

OBJETO: FORNECIMENTO DE 74.765 SELOS ADESIVOS DE SEGURANÇA, COM HOLOGRAFIA, PARA COMPROVAÇÃO DE VISTORIA NOS VEÍCULOS DE TODAS AS MODALIDADES DO SISTEMA DE TRANSPORTE COMPLEMENTAR.

CONTRATO **2002/051** **VIGÊNCIA:** 30/06/2005

FORNECEDOR: TRANSBRAÇAL PREST. SERVIÇOS IND. COM.

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 01/07/2002 ATÉ 30/06/2005 **VALOR:** 6.965.965,44 **VALOR TOTAL:** 6.965.965,44

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LOCAÇÃO DE VEÍCULOS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS DA SPTRANS.

TERMO DE DOAÇÃO **2002/052** **VIGÊNCIA:** 31/12/9999

FORNECEDOR: CIRCULO SOCIAL SAO CAMILO DO IPIRANGA

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 04/07/2002 ATÉ 31/12/9999 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: DOAÇÃO DE MATERIAIS E EQUIPAMENTOS PARA O PROJETO "CENTRO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL JOSE GOMES".



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

SPTrans

CONTRATO 2002/053 **VIGÊNCIA:** 09/07/2003
FORNECEDOR: EMP. TEJOFRAN DE SANEAMENTO SERV. GERAL
CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL
VIGÊNCIA: 10/07/2002 ATÉ 09/07/2003 **VALOR:** 642.610,70 **VALOR TOTAL:** 642.610,70
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LIMPEZA E CONSERVAÇÃO NAS INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVA, OPERACIONAIS, DE SUPORTE - LOTE I - ESCRITÓRIOS ADMINISTRATIVOS (TRM, STR, CATUMBI, MUSEU).

CONTRATO 2002/054 **VIGÊNCIA:** 09/07/2003
FORNECEDOR: EMP. TEJOFRAN DE SANEAMENTO SERV. GERAL
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 10/07/2002 ATÉ 09/07/2003 **VALOR:** 682.287,98 **VALOR TOTAL:** 682.287,98
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LIMPEZA E CONSERVAÇÃO NAS INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVA, OPERACIONAIS, DE SUPORTE - LOTE II - TERMINAIS DE ÔNIBUS E PÁTIO DE ESTACIONAMENTO (A.E.CARVALHO, VILA CARRÃO, SÃO MATEUS, CIDADE TIRADENTES, PENHA, ARICANDUVA PÁTIO ARICANDUVA)

CONTRATO 2002/055 **VIGÊNCIA:** 09/07/2003
FORNECEDOR: OFFICIO SERVICOS GERAIS LTDA
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 10/07/2002 ATÉ 09/07/2003 **VALOR:** 694.061,52 **VALOR TOTAL:** 694.061,52
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LIMPEZA E CONSERVAÇÃO NAS INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVA, OPERACIONAIS, DE SUPORTE - LOTE III - TERMINAIS DE ÔNIBUS (V.N. CACHOEIRINHA, CASA VERDE, DOM PEDRO II, VILA PRUDENTE)

CONTRATO 2002/056 **VIGÊNCIA:** 09/07/2003
FORNECEDOR: OFFICIO SERVICOS GERAIS LTDA
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 10/07/2002 ATÉ 09/07/2003 **VALOR:** 468.628,44 **VALOR TOTAL:** 468.628,44
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE LIMPEZA E CONSERVAÇÃO NAS INSTALAÇÕES ADMINISTRATIVA, OPERACIONAIS, DE SUPORTE - LOTE IV - TERMINAIS DE ÔNIBUS E PÁTIO DE ESTACIONAMENTO (TER. SANTO AMARO, TERM. JOÃO DIAS E PÁTIO INTERLAGOS)



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

Folha nº 532 do
Processo nº 06-220-03
Carlos Roberto Silva
R. 1134

CONTRATO **2002/057** **VIGÊNCIA:** 28/07/2003
FORNECEDOR: DALLARI ASSOCIADOS ADVOCACIA
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL JURIDICA
VIGÊNCIA: 29/07/2002 ATÉ 28/07/2003 **VALOR:** 340.000,00 **VALOR TOTAL:** 340.000,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PROFISSIONAIS ESPECIALIZADOS DE ADVOCACIA, NO AMBITO DO DIREITO ADMINISTRATIVO.

CONTRATO **2002/057-A** **VIGÊNCIA:** 21/01/2003
FORNECEDOR: CONSORCIO SHOPPING LIGHT
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL SISTEMAS DE ARRECADAÇÃO
VIGÊNCIA: 22/07/2002 ATÉ 21/01/2003 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00
OBJETO: EMPRESTIMO A TITULO GRATUITO, DO SALAO COMERCIAL L 316/317, COM AREA DE 59,52M, DO 4º PAVIMENTO, SITUADO A RUA CEL. XVIDE DE TOLEDO, 23, SITUADO NO SHOPPING LIGHT CENTER LIGHT PARA IMPLANTAÇÃO DE UM POSTO DE CADASTRAMENTO E ELABORAÇÃO DO CARTÃO ESPECIAL

CONTRATO **2002/058** **VIGÊNCIA:** 31/07/2003
FORNECEDOR: F MOREIRA EMPRESA SEGUR VIGIL LTDA
CENTRO DE CUSTO: GERENCIA GERAL DE CONTROLE OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 31/07/2003 **VALOR:** 1.099.284,00 **VALOR TOTAL:** 1.099.284,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE VIGILANCIA E SEGURANÇA PATRIMONIAL NOS TERMINAIS DE ONIBUS URBANOS.

CONTRATO **2002/059** **VIGÊNCIA:** 28/01/2003
FORNECEDOR: VIAÇÃO SANTA BRIGIDA LTDA.
CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 29.365.753,00 **VALOR TOTAL:** 29.365.753,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PUBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA AREA OPERACIONAL Nº 01 DA CIDADE DE SÃO PAULO.



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

Folha nº 5347
Processo 06-2267
Carlos Roberto Silva
Rec 11130

CONTRATO 2002/060 **VIGÊNCIA:** 28/01/2003
FORNECEDOR: SERRA NEGRA ADM. E PARTICIPAÇÕES LTDA.
CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 19.152.690,00 **VALOR TOTAL:** 19.152.690,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 01 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

CONTRATO 2002/061 **VIGÊNCIA:** 28/01/2003
FORNECEDOR: EMPRESA DE ONIBUS NOVA PAULISTA LTDA.
CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 8.529.490,00 **VALOR TOTAL:** 8.529.490,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 01 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

CONTRATO 2002/062 **VIGÊNCIA:** 28/01/2003
FORNECEDOR: TRANSPORTE COLETIVO CIDADE TIRADENTES
CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 5.321.367,00 **VALOR TOTAL:** 5.321.367,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 01 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

CONTRATO 2002/063 **VIGÊNCIA:** 28/01/2003
FORNECEDOR: AUTO VIAÇÃO BRASIL LUXO LTDA.
CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL
VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 21.679.726,00 **VALOR TOTAL:** 21.679.726,00
OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 02 DA CIDADE DE SÃO PAULO.



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

SPTrans

do
CONTRATO

2002/064

VIGÊNCIA: 28/01/2003

FOLHA Nº 53877
Processo 06.22.27
Carlos Roberto
Ceg. 11152
Fornecedor: VIAÇÃO NAÇÕES UNIDAS LTDA.

Centro de Custo: DIRETORIA OPERACIONAL

Vigência: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 Valor: 19.625.486,00 Valor Total: 19.625.486,00

Objeto: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 02 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

CONTRATO

2002/065

VIGÊNCIA: 28/01/2003

Fornecedor: VIAÇÃO SÃO PAULO LTDA.

Centro de Custo: DIRETORIA OPERACIONAL

Vigência: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 Valor: 10.734.804,00 Valor Total: 10.734.804,00

Objeto: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 02 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

CONTRATO

2002/066

VIGÊNCIA: 28/01/2003

Fornecedor: VIA NORTE TRANSP. URBANOS LTDA.

Centro de Custo: DIRETORIA OPERACIONAL

Vigência: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 Valor: 13.883.412,00 Valor Total: 13.883.412,00

Objeto: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 02 DA CIDADE DE SÃO PAULO.



RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

Folha nº 536
Processo 06-28674
Carlos Roberto Silva
Reg. 111

SPTrans

CONTRATO

2002/067

VIGÊNCIA: 28/01/2003

FORNECEDOR: CONSORCIO PLUS (CO284 A CO289)

CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 92.989.095,00 **VALOR TOTAL:** 92.989.095,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 03 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

OUTROS FORNECEDORES:
VIP - VIAÇÃO ITAIM PAULISTA LTDA.
EXPANDIR EMPREEND. E PARTIC. LTDA.
EMPRESA AUTO ONIBUS PENHA SÃO MIGUEL LTD
EMPRESA DE ONIBUS VIAÇÃO SÃO JOSE LTDA.
EXPRESSO TALGO TRANSPORTES E TURISMO LTD
GPCON - CONST., EMPREEND. E PARTIC. LTDA

CONTRATO

2002/068

VIGÊNCIA: 28/01/2003

FORNECEDOR: CONSORCIO ARICANDUVA

CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 96.591.895,00 **VALOR TOTAL:** 96.591.895,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 04 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

OUTROS FORNECEDORES:
TRANSPORTES URBANOS CIDADE TIRADENTES LT
TRANSPORTE COLETIVO CIDADE TIRADENTES
EXPRESSO PAULISTANO LTDA.
VIAÇÃO AMÉRICA DO SUL LTDA.
CONSORCIO TROLEBUS ARICANDUVA

CONTRATO

2002/069

VIGÊNCIA: 28/01/2003

FORNECEDOR: CONSORCIO SUL TRANSPORTES

CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 74.914.136,00 **VALOR TOTAL:** 74.914.136,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 05 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

OUTROS FORNECEDORES:
VIA SUL TRANSPORTES LTDA.
TRANSPORTE COLETIVO SÃO JUDAS LTDA.



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS**CONTRATO** 2002/070**VIGÊNCIA:** 28/01/2003**FORNECEDOR:** CONSORCIO UNISUL**CENTRO DE CUSTO:** DIRETORIA OPERACIONAL**VIGÊNCIA:** 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 115.421.932,00 **VALOR TOTAL:** 115.421.932,00**OBJETO:** PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 06 DA CIDADE DE SÃO PAULO.**OUTROS FORNECEDORES:**
VIAÇÃO CIDADE DUTRA LTDA.
TUPI TRANSPORTES URBANOS PIRATININGA LTD
PARQUE IBIRAPUERA TRANSPORTES LTDA.
VIAÇÃO PARATODOS LTDA.
PACTO EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LT
AUTO VIAÇÃO SANTA BARBARA LTDA.
EXPRESSO PARELHEIROS LTDA.**CONTRATO** 2002/071 **VIGÊNCIA:** 28/01/2003**FORNECEDOR:** CONSORCIO SETE**CENTRO DE CUSTO:** DIRETORIA OPERACIONAL**VIGÊNCIA:** 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 151.385.083,00 **VALOR TOTAL:** 151.385.083,00**OBJETO:** PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 07 DA CIDADE DE SÃO PAULO.**OUTROS FORNECEDORES:**
VIAÇÃO CAMPO BELO LTDA.
KUBA VIAÇÃO URBANA LTDA.
VIAÇÃO CAPELA LTDA.
GATUSA - GARAGEM AMERIC. TRANSP. URBANOS
VIAÇÃO SÃO PAULO - SÃO PEDRO LTDA.
AUTO VIAÇÃO JUREMA LTDA.
AUTO VIAÇÃO SANTA BARBARA LTDA.
TRANSPORTES COLETIVOS SANTO AMARO LTDA
SOLUTION BUS TRANSPORTES LTDA.



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

CONTRATO **2002/072** **VIGÊNCIA:** 28/01/2003

FORNECEDOR: VIAÇÃO CASTRO LTDA.

CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 14.353.920,00 **VALOR TOTAL:** 14.353.920,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 08 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

CONTRATO **2002/073** **VIGÊNCIA:** 28/01/2003

FORNECEDOR: VIAÇÃO GATO PRETO LTDA.

CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 12.117.329,00 **VALOR TOTAL:** 12.117.329,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 08 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

CONTRATO **2002/074** **VIGÊNCIA:** 28/01/2003

FORNECEDOR: OAK TREE TRANSP. URBANOS LTDA.

CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 5.386.896,00 **VALOR TOTAL:** 5.386.896,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 08 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

CONTRATO **2002/075** **VIGÊNCIA:** 28/01/2003

FORNECEDOR: EXPRESSO FAROL DA BARRA LTDA.

CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 7.530.182,00 **VALOR TOTAL:** 7.530.182,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 08 DA CIDADE DE SÃO PAULO.



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

Folha nº 527
Processo 06-28674
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

CONTRATO **2002/076** **VIGÊNCIA:** 28/01/2003

FORNECEDOR: LEOPOLDINA TRANSPORTES URBANOS LTDA.

CENTRO DE CUSTO: DIRETORIA OPERACIONAL

VIGÊNCIA: 01/08/2002 ATÉ 28/01/2003 **VALOR:** 6.514.288,70 **VALOR TOTAL:** 6.514.288,70

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS, NA MODALIDADE COMUM, NA ÁREA OPERACIONAL Nº 08 DA CIDADE DE SÃO PAULO.

CONTRATO **2002/077** **VIGÊNCIA:** 07/09/2002

FORNECEDOR: ATIVA BRASIL EQUIPAMENTOS E TRANSPORTE L

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL DE ENGENHARIA E INFORMÁTICA

VIGÊNCIA: 08/08/2002 ATÉ 07/09/2002 **VALOR:** 301.000,00 **VALOR TOTAL:** 301.000,00

OBJETO: FORNECIMENTO DE 158 (CENTO E CINQUENTA E OITO) MICROCOMPUTADORES NOVOS.

CONTRATO **2002/078** **VIGÊNCIA:** 26/08/2003

FORNECEDOR: EMP. BRASILEIRA DE CORREIOS E TELEGRAFOS

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 27/08/2002 ATÉ 26/08/2003 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ESPECIAL DE ENTREGA DE DOCUMENTOS (SEED).

CONTRATO **2002/080** **VIGÊNCIA:** 08/09/2005

FORNECEDOR: KLC TRANSPORTES E LOCAÇÃO LTDA.

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 09/09/2002 ATÉ 08/09/2005 **VALOR:** 215.890,00 **VALOR TOTAL:** 215.890,00

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MOTO-FRETE.



SPTrans

RELAÇÃO GERAL DE CONTRATOS

Folha nº 540
Processo 06-22627-7
Carlos Roberto Silva
3.11136

CONTRATO **2002/081** **VIGÊNCIA:** 16/09/2004

FORNECEDOR: COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRAFEGO - CET

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 17/09/2002 ATÉ 16/09/2004 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: CESSAO A TITULO GRATUITO, PELA COMODANTE A COMODATÁRIA, DE UM ÔNIBUS MARCA SCANIA, MODELO K112, PLACA CET-0916.

CONTRATO **2002/082** **VIGÊNCIA:** 16/09/2004

FORNECEDOR: SUBPREFEITURA VILA PRUDENTE/SAPOPEMBA

CENTRO DE CUSTO: GER. GERAL SERV. APOIO E ADM.PATRIMONIAL

VIGÊNCIA: 17/09/2002 ATÉ 16/09/2004 **VALOR:** 0,00 **VALOR TOTAL:** 0,00

OBJETO: CESSAO A TITULO GRATUITO, PELA COMODANTE A COMODATÁRIA, DE UM ÔNIBUS, A SER UTILIZADO NO TRANSPORTE DO PESSOAL ATENDIDO PELO PROGRAMA OPERAÇÃO TRABALHO.

Folha nº 54	do
Processo 06-2256	
Carlos Roberto Silva	
Reg. 11130	

REF.: Ofício CEST nº 007/02 - 08/08/2002

Assunto: Questionamentos da Comissão de Estudos para analisar e propor medidas voltadas para o transporte coletivo na Cidade de São Paulo (RDP Nº022/2002)

ANEXO:

- 2. Movimentação da “conta sistema” a partir de Janeiro de 2001, especificando a origem e destino dos lançamentos. Tal movimentação deverá abranger as receitas oriundas da venda de vale-transportes, multas e aluguel da frota pública.**

ANEXO À PERGUNTA Nº 2

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A.
FLUXO CAIXA - CONTA DO SISTEMA

Data:	jan-01	fev-01	mar-01	abr-01	mai-01	jun-01
DISCRIMINAÇÃO						
1. SALDO INICIAL (1.1. + 1.2.)	419.584,45	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78
1.1. Disponível - Conta Corrente	419.584,45	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78
1.2. Aplicações Financeiras	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. ENTRADAS (2.1. + 2.2. + 2.3)	62.772.416,97	59.370.985,91	71.144.554,98	63.614.785,99	73.489.565,15	68.166.428,55
2.1. Venda de Bilhetes de Passagem	61.675.186,82	58.599.940,27	70.432.509,33	64.901.264,35	72.856.952,32	70.034.221,72
2.2. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	796.089,33	169.693,52			493.428,20	
2.3. Outras Receitas	301.140,82	601.352,12	1.237.126,99	441.466,75	139.184,63	52.049,05
3. SAÍDAS (3.1. + ... + 3.8)	80.511.868,29	58.321.530,22	85.707.526,88	73.637.318,70	79.507.294,62	67.937.828,49
3.1. Remuneração Modalidade Comum	68.921.423,50	48.045.673,64	72.156.763,19	63.629.736,41	67.173.026,19	58.102.902,53
3.2. Remição Modalidade Bairro-Bairro	7.097.343,59	5.609.614,87	8.170.001,00	5.587.253,18	7.273.570,29	5.726.531,15
3.3. Remição Modalidade Lotação	474.543,46	329.907,64	263.253,81	248.574,73	511.313,50	286.790,64
3.4. Frota Pública	2.193.657,02	1.516.517,80	2.397.360,55	1.844.378,30	2.048.593,99	1.977.283,63
3.5. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.6. Transurb	1.752.214,70	2.030.597,28	2.044.611,58	1.625.163,37	1.557.189,01	1.315.129,77
3.7. Despesas Diversas do Sistema		615.263,54	384.072,09	433.732,83	666.828,64	228.886,49
3.8. CPMF	242.844,63	173.955,87	291.464,66	268.480,08	276.773,00	300.304,28
4. OUTRAS ENTRADAS	17.556.455,04	6.450.000,00	15.000.000,00	9.000.000,00	5.000.000,00	0,00
5. MOVIMENTAÇÃO DA APLICAÇÃO FINANCEIRA NO DIA (4.1. - 4.2. +/- 4.3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.1. Aplicação	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.2. Resgate	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.3. Variação do valor da aplicação financeira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. SALDO CAIXA FINAL (6.1. + 6.2.)	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78	6.361.409,84
6.1. Disponível - Conta Corrente (1.1. + 2 - 3 +/- 4)	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78	6.361.409,84
6.2. Aplicações Financeiras (1.2. + 4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Folha nº 54/55
Processo nº 10-17057-03
Cartão Roberto Silva
Reg. 11130

ANEXO À PERGUNTA Nº 2

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A.
FLUXO CAIXA - CONTA DO SISTEMA

Data:	jul-01	ago-01	set-01	out-01	nov-01	dez-01
DISCRIMINAÇÃO						
1. SALDO INICIAL (1.1. + 1.2.)	6.361.409,84	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19
1.1. Disponível - Conta Corrente	6.361.409,84	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19
1.2. Aplicações Financeiras	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. ENTRADAS (2.1. + 2.2. + 2.3.)	69.635.630,61	79.645.266,21	70.405.367,98	69.984.720,88	82.298.354,48	67.778.208,92
2.1. Venda de Bilhetes de Passagem	70.597.166,87	79.969.388,10	73.272.361,98	71.617.451,70	84.659.379,22	68.781.385,89
2.2. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM						
2.3. Outras Receitas	75.627,00	61.875,70	42.817,79		10.748,40	31.942,00
3. SAÍDAS (3.1. + ... + 3.8)	78.268.250,33	77.602.798,58	84.514.437,12	75.013.104,39	78.478.914,37	67.616.416,16
3.1. Remuneração Modalidade Comum	65.057.102,94	67.107.188,37	60.200.573,55	52.846.190,79	59.210.563,91	47.461.349,35
3.2. Remição Modalidade Bairro-Bairro	8.513.324,42	6.553.826,10	6.595.227,15	7.879.226,07	6.495.127,21	6.199.747,99
3.3. Remição Modalidade Lotação	734.986,39	171.572,81	2.480.179,38	11.059.281,52	9.831.088,11	8.700.656,36
3.4. Frota Pública	2.008.002,03	2.228.020,94	2.485.127,04	2.002.190,49	2.028.140,42	1.952.791,42
3.5. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.6. Transurb	1.516.287,45	1.011.918,08	1.702.564,82	490.357,41	427.597,01	2.863.074,74
3.7. Despesas Diversas do Sistema	142.739,73	209.851,75	824.830,85	475.263,93	345.341,71	166.769,59
3.8. CPMF	285.827,37	320.420,71	248.134,53	260.594,18	341.056,00	272.026,71
4. OUTRAS ENTRADAS	9.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. MOVIMENTAÇÃO DA APLICAÇÃO FINANCEIRA NO DIA (4.1. - 4.2. +/- 4.3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.1. Aplicação	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.2. Resgate	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.3. Variação do valor da aplicação financeira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. SALDO CAIXA FINAL (6.1. + 6.2.)	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19	13.625.027,95
6.1. Disponível - Conta Corrente (1.1. + 2 - 3 +/- 4)	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19	13.625.027,95
6.2. Aplicações Financeiras (1.2. + 4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Folha 15497# do
Processo 06-6283742
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

ANEXO À PERGUNTA Nº 2

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A.
FLUXO CAIXA - CONTA DO SISTEMA

Data:	jan-02	fev-02	mar-02	abr-02	mai-02	jun-02	jul-02
DISCRIMINAÇÃO	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)
1. SALDO INICIAL (1.1. + 1.2.)	13.625.027,95	7.759.139,15	31.406.712,65	26.197.274,60	31.144.413,68	33.327.187,25	27.211.576,85
1.1. Disponível - Conta Corrente	13.625.027,95	7.759.139,15	17.406.712,65	12.187.865,89	10.922.435,82	13.392.853,02	10.598.750,06
1.2. Aplicações Financeiras	0,00	0,00	14.000.000,00	14.009.408,71	20.221.977,86	19.934.334,23	16.612.826,79
2. ENTRADAS (2.1. + 2.2. + 2.3)	66.262.603,11	61.482.238,65	69.172.072,53	71.434.709,24	83.297.219,22	65.988.187,02	64.849.733,03
2.1. Venda de Bilhetes de Passagem	65.069.608,98	61.057.824,77	68.967.108,88	71.877.148,84	85.017.163,40	68.339.660,54	66.521.452,35
2.2. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	1.395.978,36	430.496,03	189.128,71				
2.3. Outras Receitas			15.834,94	1.658.611,27			4.458,56
3. SAÍDAS (3.1. + ... + 3.8)	81.628.491,91	45.334.665,15	60.390.919,29	66.700.139,31	80.826.802,02	72.032.289,98	71.406.490,09
3.1. Remuneração Modalidade Comum	62.746.473,05	29.225.526,37	43.285.331,15	48.117.341,22	58.858.013,06	48.791.856,68	51.245.052,56
3.2. Remição Modalidade Bairro-Bairro	6.767.827,06	5.413.884,14	5.452.657,50	6.947.276,90	5.725.331,74	7.927.410,43	6.857.124,87
3.3. Remição Modalidade Lotação	8.397.452,75	7.422.086,21	7.884.292,43	9.223.495,74	9.643.709,66	9.380.852,92	10.514.266,94
3.4. Frota Pública	2.062.032,66	1.593.101,56	1.986.928,57	2.640.907,04	4.752.793,83	4.211.133,79	836.377,32
3.5. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.6. Transurb	1.366.586,65	1.479.229,38	1.527.113,80	1.464.019,66	1.475.803,74	1.449.958,87	1.488.300,82
3.7. Despesas Diversas do Sistema	17.333,28	18.713,80	11.309,40	9.595,20	9.524,20	9.416,60	212.356,94
3.8. CPMF	270.786,46	182.123,69	243.286,44	297.503,55	361.625,79	261.680,91	253.016,84
4. OUTRAS ENTRADAS	9.500.000,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. MOVIMENTAÇÃO DA APLICAÇÃO FINANCEIRA NO DIA (4.1. - 4.2. +/- 4.3)	0,00	0,00	14.009.408,71	6.212.569,15	19.712.356,37	3.178.492,56	8.704.861,29
5.1. Aplicação	0,00	0,00	14.000.000,00	6.000.000,00	10.000.000,00	0,00	0,00
5.2. Resgate	0,00	0,00	0,00	0,00	10.000.000,00	3.250.000,00	8.800.000,00
5.3. Variação do valor da aplicação financeira	0,00	0,00	9.408,71	212.569,15			104.861,29
6. SALDO CAIXA FINAL (6.1. + 6.2.)	7.759.139,15	17.406.712,65	26.197.274,60	31.144.413,68	33.327.187,25	27.211.576,85	20.559.681,08
6.1. Disponível - Conta Corrente (1.1. + 2 - 3 +/- 4)	7.759.139,15	17.406.712,65	12.187.865,89	10.922.435,82	13.392.853,02	10.598.750,06	12.441.993,00
6.2. Aplicações Financeiras (1.2. + 4)	0,00	0,00	14.009.408,71	20.221.977,86	19.934.334,23	16.612.826,79	8.117.688,08

Carlos Roberto Silva
Processo 06-28677
104.861,29

Folha nº 895# do
Processo 06-82652
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

REF.: Ofício CEST nº 007/02 - 08/08/2002

Assunto: Questionamentos da Comissão de Estudos para analisar e propor medidas voltadas para o transporte coletivo na Cidade de São Paulo (RDP Nº022/2002)

ANEXO:

3. Relação de salários e comissionamentos dos funcionários da SPTrans/CET/SMT.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
COORDENADORIA DE RECURSOS HUMANOS

fls. 03
MARA A. R. LONGHI
Reg. 3854-4
24/09/2002

VENCIMENTOS DOS CARGOS EM COMISSÃO

REF.: SETEMBRO/02

Folha nº 06-2857	do
Processo	
Carlos Roberto Silva	
Reg. 11130	

CARGO	REFERÊNCIA	Nº DE OCUPANTES	TOTAL
Secretário Municipal	SM	1	4.654,76
Chefe de Gabinete	DAS-15	1	4.954,99
Diretor de Departamento	DAS-14	2	4.096,42
Chefe de Assess. Técnica	DAS-14	1	4.096,42
Chefe de Assess. Jurídica	DAS-14	1	4.096,43
Assessor Técnico	DAS-12	10	3.198,11
Assessor Jurídico	DAS-12	1	3.198,11
Diretor de Divisão Técnica	DAS-12	5	3.161,15
Assistente Técnico II	DAS-11	3	2.878,88
Assistente Jurídico	DAS-11	1	2.878,88
Assistente Técnico I	DAS-09	1	2.330,34
Oficial de Gabinete	DAS-05	2	950,62

* Tabela de Vencimentos - servidores que não detém outro vínculo com a Adm. Municipal - (Não se aplica a servidores efetivos)

* RELACAO DE EMPREGADOS *
* BASE: 15/09/02 - SRH/dpr *

Folha nº <i>542</i> do
Processo <i>06-2257</i>
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

U.O. REG	NOME	CARGO	COMISSONAMENTO	DTADM	DTDE
			INICIO / SALARIO		

** U.O.-----> 6100-UNID GEST REC HUMANOS-SMT

6100 010531-7	ANA PAULA SIQUEIRA DOS SANTOS	ADVOGADO PL		05/06/2000	1
6100 005148-9	ROSANGELA LIPPI	ANAL ECON FINANC PL		17/11/1987	1
6100 010225-3	INA ROSA DA SILVA	ANAL TRANSP TRAF JR		18/10/1999	1
6100 008924-9	JOSE LUIZ T DE CARVALHO	ASSES DIRET II		23/01/1995	1
6100 009885-0	WALDOMIRO BARBOSA	ASSES DIRET II		04/08/1997	1
6100 010590-2	MARIO GOMES SCHAPIRO	ASSES DIRET II		03/01/2001	1
6100 010641-1	WALTER KUFEL JUNIOR	ASSES DIRET II	AGO/01 - R\$ 5588.19	01/08/2001	1
6100 011211-9	PEDRO SEITIRO NAGAO	ASSES DIRET II	DEZ/01 - R\$ 5588.19	03/12/2001	1
6100 011280-1	ROBERTO BARALDI	ASSES DIRET II		02/05/2002	1
6100 011284-4	DANIEL CANDIDO	ASSES DIRET II	AGO/02 - R\$ 5588.19	12/08/2002	1
6100 008706-8	ANDREA GABRIADES C H S DE LIMA	ASSES DIRET III		26/01/1993	1
6100 010326-8	ROSA MARIA SANSANO	ASSES DIRET III		25/11/1999	1
6100 010648-8	ELIZABETH MOREIRA MUNHOZ	ASSES DIRET IV		10/09/2001	1
6100 010055-2	EGLON FELIPPE DA SILVA	ASSES DIRET V		14/09/1998	1
6100 010163-0	MARIZA GUIMARAES DOS SANTOS	ASSES DIRET V		19/07/1999	1
6100 010587-2	PRISCILA RODRIGUES M DA SILVA	ASSES DIRET V		02/01/2001	1
6100 010609-7	MARIA DAS GRACAS CARDOSO NAI	ASSES DIRET V		02/02/2001	1
6100 011288-7	SUKLI VINHAS FORTUNA	ASSES DIRET V		02/09/2002	1
6100 010644-5	ELISANGELA MARIA SOUZA SILVA	ASSES DIRET VI		03/09/2001	1
6100 003570-0	ANA MARIA SOLANO	AUX ADM		01/07/1985	1
6100 005579-4	TRINDADE GOMES DOS RAMOS	AUX ADM		05/07/1989	1
6100 006266-9	ELIANA MARIA MARQUES MAROELLI	AUX ADM		22/03/1990	1
6100 008675-4	MIRIAM DREQUECELER PINTO	AUX ADM		08/06/1992	1
6100 009011-5	MARIA DA SILVA CARDOSO MOURA	AUX ADM		03/04/1995	1
6100 009633-4	ROSA MARLENE PEDROSO EIRAS	AUX ADM		10/06/1996	1
6100 009978-3	CLAUDIA ESCOBAR FRANCISCO	AUX ADM		06/04/1998	1
6100 009243-6	FLAVIO ANTONIO MARQUES MORENO	AUX ESCRITORIO		01/08/1995	1
6100 010525-2	VIVIANE VANESSA S NASCIMENTO	AUX ESCRITORIO		02/05/2000	1
6100 010119-2	CARLOS EDUARDO MARIANI	CONTINUO		01/03/1999	1
6100 002453-8	CLEIDE VAZ DA SILVA SERDEIRA	CONTR ADM		05/03/1981	1
6100 004984-1	CLAUDIA FERNANDES ALEGRE	CONTR ADM		22/06/1987	1
6100 000395-6	IVAN CAVALCANTE LIMA	ENC ADM I		13/08/1976	1
6100 001228-9	MARIA JOSE ENTRATICE OIDE	ENC ADM I		02/01/1979	1
6100 003510-6	SUSAN YULI ICHIHARA	ENC ADM I		01/02/1985	1
6100 003559-9	JOSE ZANCHETTA FILHO	ENC ADM II		03/06/1985	1
6100 005195-1	HUGO CARLOS DE ALMEIDA	ENC ADM II		09/12/1987	1
6100 003685-4	PAULO ROBERTO SILVEIRA MAZZEI	ESPECIALISTA II	JAN/01 - R\$ 5608.26	20/01/1986	1
6100 005980-3	LUIZ DE CARVALHO MONTANS	ESPECIALISTA II		01/12/1989	1
6100 002468-6	JAQUES MENDEL RECHTER	ESPECIALISTA III		24/03/1981	1
6100 009920-1	SONIA PEREIRA DA SILVA	ESPECIALISTA III		15/09/1997	1
6100 000672-6	MARIA LUIZA ROSA	ESPECIALISTA V		02/08/1977	1
6100 002631-0	MARTA MITSUE YAGUI	ESPECIALISTA V		14/07/1981	1
6100 008041-1	GENIVALDO TIMOTEO DA SILVA	MOTORISTA		19/03/1992	1
6100 010021-8	WALDEMIR BEVILAQUA	MOTORISTA		20/07/1998	1
6100 001631-4	SUZANA SILVA NEVES REVKOLEVSKY	REDATOR/REPORTER		01/10/1980	1
6100 003654-4	MARA ALTAYR RAMOS LONGHI	SECRET EXECUTIVA		12/07/1985	1
6100 009312-2	RITA DE CASSIA MAESTRE NUNES	SECRETARIA JR		14/11/1995	1
6100 008641-0	RENO ALE	TEC FINANCEIRO		14/05/1992	1

ANEXO À PERGUNTA Nº 2

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A.
FLUXO CAIXA - CONTA DO SISTEMA

Data:	jan-01	fev-01	mar-01	abr-01	mai-01	jun-01
DISCRIMINAÇÃO						
1. SALDO INICIAL (1.1. + 1.2.)	419.584,45	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78
1.1. Disponível - Conta Corrente	419.584,45	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78
1.2. Aplicações Financeiras	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. ENTRADAS (2.1. + 2.2. + 2.3)	82.772.418,97	59.370.985,91	71.144.554,98	63.814.785,99	73.489.565,15	68.166.428,55
2.1. Venda de Bilhetes de Passagem	81.875.188,82	58.599.940,27	70.432.509,33	64.901.264,35	72.856.952,32	70.034.221,72
2.2. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	796.089,33	169.693,52			493.428,20	
2.3. Outras Receitas	301.140,82	601.352,12	1.237.126,99	441.488,75	139.184,63	52.049,05
3. SAÍDAS (3.1. + ... + 3.8)	80.511.868,29	58.321.530,22	85.707.526,88	73.637.318,70	79.507.294,62	67.937.828,49
3.1. Remuneração Modalidade Comum	68.921.423,50	48.045.673,84	72.156.763,19	63.629.736,41	67.173.026,19	58.102.902,53
3.2. Remição Modalidade Bairro-Bairro	7.097.343,59	5.608.614,67	8.170.001,00	5.587.253,18	7.273.570,29	5.726.531,15
3.3. Remição Modalidade Lotação	474.543,48	329.907,64	283.253,81	248.574,73	511.313,50	286.790,84
3.4. Frota Pública	2.193.657,02	1.518.517,60	2.397.360,55	1.844.378,30	2.048.593,99	1.977.283,83
3.5. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.6. Transurb	1.752.214,70	2.030.597,26	2.044.611,58	1.625.163,37	1.557.189,01	1.315.129,77
3.7. Despesas Diversas do Sistema		615.263,54	384.072,09	433.732,83	666.828,64	228.886,49
3.8. CPMF	242.844,83	173.955,87	291.464,66	268.480,08	276.773,00	300.304,28
4. OUTRAS ENTRADAS	17.556.455,04	6.450.000,00	16.000.000,00	9.000.000,00	5.000.000,00	0,00
5. MOVIMENTAÇÃO DA APLICAÇÃO FINANCEIRA NO DIA (4.1. - 4.2. +/- 4.3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.1. Aplicação	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.2. Resgate	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.3. Variação do valor da aplicação financeira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. SALDO CAIXA FINAL (6.1. + 6.2.)	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78	6.381.409,84
6.1. Disponível - Conta Corrente (1.1. + 2 - 3 +/- 4)	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78	6.381.409,84
6.2. Aplicações Financeiras (1.2. + 4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Folha nº 54/55
Processo nº 06-120576
Carlos Roberto Silva
Reg. 1130

ANEXO À PERGUNTA Nº 2

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A.
FLUXO CAIXA - CONTA DO SISTEMA

Data:	jul-01	ago-01	set-01	out-01	nov-01	dez-01
DISCRIMINAÇÃO						
1. SALDO INICIAL (1.1. + 1.2.)	6.361.409,84	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19
1.1. Disponível - Conta Corrente	6.361.409,84	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19
1.2. Aplicações Financeiras	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. ENTRADAS (2.1. + 2.2. + 2.3)	69.635.630,61	79.645.256,21	70.405.367,96	69.984.720,88	82.298.354,46	67.778.208,92
2.1. Venda de Bilhetes de Passagem	70.597.186,87	79.989.388,10	73.272.361,98	71.617.451,70	84.659.379,22	68.781.385,89
2.2. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM						
2.3. Outras Receitas	75.627,00	61.875,70	42.817,79		10.748,40	31.942,00
3. SAÍDAS (3.1. + ... + 3.8)	78.255.250,33	77.602.798,56	64.514.437,12	75.013.104,39	78.478.914,37	67.616.416,16
3.1. Remuneração Modalidade Comum	65.057.102,94	67.107.186,37	50.200.573,55	52.846.190,79	59.210.563,91	47.461.349,35
3.2. Remição Modalidade Bairro-Bairro	8.513.324,42	6.553.826,10	6.595.227,15	7.879.226,07	6.495.127,21	6.199.747,99
3.3. Remição Modalidade Lotação	734.966,39	171.572,81	2.480.179,38	11.059.281,52	9.631.088,11	8.700.858,36
3.4. Frota Pública	2.008.002,03	2.229.020,94	2.485.127,04	2.002.190,49	2.028.140,42	1.952.791,42
3.5. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.6. Transurb	1.516.287,45	1.011.918,08	1.702.564,62	490.357,41	427.597,01	2.863.074,74
3.7. Despesas Diversas do Sistema	142.739,73	209.851,75	824.830,85	475.263,93	345.341,71	168.769,59
3.8. CPMF	285.827,37	320.420,71	246.134,53	260.594,18	341.056,00	272.026,71
4. OUTRAS ENTRADAS	9.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. MOVIMENTAÇÃO DA APLICAÇÃO FINANCEIRA NO DIA (4.1. - 4.2. +/- 4.3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.1. Aplicação	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.2. Resgate	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.3. Variação do valor da aplicação financeira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. SALDO CAIXA FINAL (6.1. + 6.2.)	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19	13.625.027,95
6.1. Disponível - Conta Corrente (1.1. + 2 - 3 +/- 4)	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19	13.625.027,95
6.2. Aplicações Financeiras (1.2. + 4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

FOLHA Nº 1/14
 Processo 06/1526726
 Carlos Roberto Silva
 Reg. 11130

ANEXO À PERGUNTA Nº 2

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A.
FLUXO CAIXA - CONTA DO SISTEMA

Data:	jan-02	fev-02	mar-02	abr-02	mai-02	jun-02	jul-02
DISCRIMINAÇÃO	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)
1. SALDO INICIAL (1.1. + 1.2.)	13.625.027,95	7.759.139,15	31.408.712,65	26.197.274,60	31.144.413,68	33.327.187,25	27.211.676,85
1.1. Disponível - Conta Corrente	13.625.027,95	7.759.139,15	17.408.712,65	12.187.865,89	10.922.435,82	13.392.853,02	10.598.750,06
1.2. Aplicações Financeiras	0,00	0,00	14.000.000,00	14.009.408,71	20.221.977,86	19.934.334,23	16.612.826,79
2. ENTRADAS (2.1. + 2.2. + 2.3)	66.262.603,11	61.482.238,65	69.172.072,53	71.434.709,24	83.297.219,22	65.988.187,02	64.649.733,03
2.1. Venda de Bilhetes de Passagem	65.089.608,98	61.057.824,77	68.967.108,88	71.977.148,84	85.017.183,40	68.339.660,54	66.521.452,35
2.2. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	1.395.978,36	430.496,03	189.128,71				
2.3. Outras Receitas			15.834,94	1.658.611,27			4.458,58
3. SAÍDAS (3.1. + ... + 3.8)	81.628.491,91	45.334.665,15	60.390.919,29	66.700.139,31	80.826.802,02	72.032.289,98	71.406.490,09
3.1. Remuneração Modalidade Comum	62.746.473,05	29.225.526,37	43.285.331,15	46.117.341,22	58.858.013,06	48.791.856,66	51.245.052,58
3.2. Remição Modalidade Bairro-Bairro	6.767.827,06	5.413.884,14	5.452.657,50	6.947.276,90	5.725.331,74	7.927.410,43	6.857.124,87
3.3. Remição Modalidade Lotação	8.397.452,75	7.422.086,21	7.884.292,43	9.223.495,74	9.643.709,66	9.380.852,92	10.514.268,94
3.4. Frota Pública	2.062.032,66	1.593.101,56	1.986.928,57	2.640.907,04	4.752.793,83	4.211.133,79	836.377,32
3.5. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.6. Transurb	1.366.586,65	1.479.229,38	1.527.113,80	1.464.019,68	1.475.803,74	1.449.958,67	1.488.300,62
3.7. Despesas Diversas do Sistema	17.333,28	18.713,80	11.309,40	9.595,20	9.524,20	9.416,80	212.356,84
3.8. CPMF	270.786,46	182.123,69	243.286,44	297.503,55	361.625,79	261.660,91	253.016,84
4. OUTRAS ENTRADAS	9.500.000,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. MOVIMENTAÇÃO DA APLICAÇÃO FINANCEIRA NO DIA (4.1. - 4.2. +/- 4.3)	0,00	0,00	14.009.408,71	6.212.569,15	19.712.356,37	3.178.492,56	8.704.861,22
5.1. Aplicação	0,00	0,00	14.000.000,00	6.000.000,00	10.000.000,00	0,00	0,00
5.2. Resgate	0,00	0,00	0,00	0,00	10.000.000,00	3.250.000,00	8.600.000,00
5.3. Variação do valor da aplicação financeira	0,00	0,00	9.408,71	212.569,15			104.861,22
6. SALDO CAIXA FINAL (6.1. + 6.2.)	7.759.139,15	17.408.712,65	26.197.274,60	31.144.413,68	33.327.187,25	27.211.676,85	20.559.681,08
6.1. Disponível - Conta Corrente (1.1. + 2 - 3 +/- 4)	7.759.139,15	17.408.712,65	12.187.865,89	10.922.435,82	13.392.853,02	10.598.750,06	12.441.993,00
6.2. Aplicações Financeiras (1.2. + 4)	0,00	0,00	14.009.408,71	20.221.977,86	19.934.334,23	16.612.826,79	8.117.688,08

Reg. 1.130
Carlos Roberto Silva
Processo 06-28574
19/09/2002

Folha nº 545#	do.
Processo 06-8262	
Carlos Roberto Silva	
Reg. 11130	

REF.: Ofício CEST nº 007/02 - 08/08/2002

Assunto: Questionamentos da Comissão de Estudos para analisar e propor medidas voltadas para o transporte coletivo na Cidade de São Paulo (RDP Nº022/2002)

ANEXO:

3. Relação de salários e comissionamentos dos funcionários da SPTrans/CET/SMT.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
COORDENADORIA DE RECURSOS HUMANOS

fol. 03
MARA A. R. LONGHI
Reg. 3854-4
24/09/2002

VENCIMENTOS DOS CARGOS EM COMISSÃO

REF.: SETEMBRO/02

Folha nº 06-2854 do
Processo
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

CARGO	REFERÊNCIA	Nº DE OCUPANTES	TOTAL
Secretário Municipal	SM	1	4.654,76
Chefe de Gabinete	DAS-15	1	4.954,99
Diretor de Departamento	DAS-14	2	4.096,42
Chefe de Assess. Técnica	DAS-14	1	4.096,42
Chefe de Assess. Jurídica	DAS-14	1	4.096,43
Assessor Técnico	DAS-12	10	3.198,11
Assessor Jurídico	DAS-12	1	3.198,11
Diretor de Divisão Técnica	DAS-12	5	3.161,15
Assistente Técnico II	DAS-11	3	2.878,88
Assistente Jurídico	DAS-11	1	2.878,88
Assistente Técnico I	DAS-09	1	2.330,34
Oficial de Gabinete	DAS-05	2	950,62

* Tabela de Vencimentos - servidores que não detêm outro vínculo com a Adm. Municipal - (Não se aplica a servidores efetivos)

* RELACAO DE EMPREGADOS *
* BASE: 15/09/02 - SRH/dpr *

Folha nº 542 do
Processo 06-2852
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

U.O. REG NOME CARGO COMISSIONAMENTO DTADM DTDE
INICIO / SALARIO

** U.O.-----> 6100-UNID GEST REC HUMANOS-SMT

6100 010531-7	ANA PAULA SIQUEIRA DOS SANTOS	ADVOGADO PL		05/06/2000	1
6100 005148-9	ROSANGELA LIPPI	ANAL ECON FINANC PL		17/11/1987	1
6100 010225-3	INA ROSA DA SILVA	ANAL TRANSP TRAF JR		18/10/1999	1
6100 008924-9	JOSE LUIZ T DE CARVALHO	ASSES DIRET II		23/01/1995	1
6100 009885-0	WALDOMIRO BARBOSA	ASSES DIRET II		04/08/1997	1
6100 010590-2	MARIO GOMES SCHAPIRO	ASSES DIRET II		03/01/2001	1
6100 010641-1	WALTER KUFEL JUNIOR	ASSES DIRET II	AGO/01 - R\$ 5588.19	01/08/2001	1
6100 011211-9	PEDRO SEITIRO NAGAO	ASSES DIRET II	DEZ/01 - R\$ 5588.19	03/12/2001	1
6100 011280-1	ROBERTO BARALDI	ASSES DIRET II		02/05/2002	1
6100 011284-4	DANIEL CANDIDO	ASSES DIRET II	AGO/02 - R\$ 5588.19	12/08/2002	1
6100 008706-8	ANDREA GABRIADES C H S DE LIMA	ASSES DIRET III		26/01/1993	1
6100 010326-8	ROSA MARIA SANSANO	ASSES DIRET III		25/11/1999	1
6100 010648-8	ELIZABETH MOREIRA MUNHOZ	ASSES DIRET IV		10/09/2001	1
6100 010055-2	EGLON FELIPPE DA SILVA	ASSES DIRET V		14/09/1998	1
6100 010163-0	MARIZA GUIMARAES DOS SANTOS	ASSES DIRET V		19/07/1999	1
6100 010587-2	PRISCILA RODRIGUES M DA SILVA	ASSES DIRET V		02/01/2001	1
6100 010609-7	MARIA DAS GRACAS CARDOSO NAI	ASSES DIRET V		02/02/2001	1
6100 011288-7	SUELI VINHAS FORTUNA	ASSES DIRET V		02/09/2002	1
6100 010644-5	ELISANGELA MARIA SOUZA SILVA	ASSES DIRET VI		03/09/2001	1
6100 003570-0	ANA MARIA SOLANO	AUX ADM		01/07/1985	1
6100 005579-4	TRINDADE GOMES DOS RAMOS	AUX ADM		05/07/1989	1
6100 006266-9	ELIANA MARIA MARQUES MAROELLI	AUX ADM		22/03/1990	1
6100 008675-4	MIRIAM DREQUECELER PINTO	AUX ADM		08/06/1992	1
6100 009011-5	MARIA DA SILVA CARDOSO MOURA	AUX ADM		03/04/1995	1
6100 009633-4	ROSA MARLENE PEDROSO EIRAS	AUX ADM		10/06/1996	1
6100 009978-3	CLAUDIA ESCOBAR FRANCISCO	AUX ADM		06/04/1998	1
6100 009243-6	FLAVIO ANTONIO MARQUES MORENO	AUX ESCRITORIO		01/08/1995	1
6100 010525-2	VIVIANE VANESSA S NASCIMENTO	AUX ESCRITORIO		02/05/2000	1
6100 010119-2	CARLOS EDUARDO MARIANI	CONTINUO		01/03/1999	1
6100 002453-8	CLEIDE VAZ DA SILVA SERDEIRA	CONTR ADM		05/03/1981	1
6100 004984-1	CLAUDIA FERNANDES ALEGRE	CONTR ADM		22/06/1987	1
6100 000395-6	IVAN CAVALCANTE LIMA	ENC ADM I		13/08/1976	1
6100 001228-9	MARIA JOSE ENTRATICE OIDE	ENC ADM I		02/01/1979	1
6100 003510-6	SUSAN YULI ICHIHARA	ENC ADM I		01/02/1985	1
6100 003559-9	JOSE ZANCHETTA FILHO	ENC ADM II		03/06/1985	1
6100 005195-1	HUGO CARLOS DE ALMEIDA	ENC ADM II		09/12/1987	1
6100 003685-4	PAULO ROBERTO SILVEIRA MAZZEI	ESPECIALISTA II	JAN/01 - R\$ 5608.26	20/01/1986	1
6100 005980-3	LUIZ DE CARVALHO MONTANS	ESPECIALISTA II		01/12/1989	1
6100 002468-6	JAKUES MENDEL RECHTER	ESPECIALISTA III		24/03/1981	1
6100 009920-1	SONIA PEREIRA DA SILVA	ESPECIALISTA III		15/09/1997	1
6100 000672-6	MARIA LUIZA ROSA	ESPECIALISTA V		02/08/1977	1
6100 002631-0	MARTA MITSUR YAGUI	ESPECIALISTA V		14/07/1981	1
6100 008041-1	GENIVALDO TIMOTEO DA SILVA	MOTORISTA		19/03/1992	1
6100 010021-8	WALDEMIR BEVILAQUA	MOTORISTA		20/07/1998	1
6100 001631-4	SUZANA SILVA NEVES REVKOLEVSKY	REDATOR/REPORTER		01/10/1980	1
6100 003654-4	MARA ALTAYR RAMOS LONGHI	SECRET EXECUTIVA		12/07/1985	1
6100 009312-2	RITA DE CASSIA MAESTRE NUNES	SECRETARIA JR		14/11/1995	1
6100 008641-0	RENO ALE	TFC FINANCEIRO		14/05/1992	1

ANEXO À PERGUNTA Nº 2

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
FLUXO CAIXA - CONTA DO SISTEMA

Data:	jan-01	fev-01	mar-01	abr-01	mai-01	jun-01
DISCRIMINAÇÃO						
1. SALDO INICIAL (1.1. + 1.2.)	419.584,45	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78
1.1. Disponível - Conta Corrente	419.584,45	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78
1.2. Aplicações Financeiras	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. ENTRADAS (2.1. + 2.2. + 2.3)	62.772.416,97	59.370.985,91	71.144.554,98	63.614.785,99	73.489.585,15	68.166.428,55
2.1. Venda de Bilhetes de Passagem	61.675.186,82	58.599.940,27	70.432.509,33	64.901.264,35	72.856.952,32	70.034.221,72
2.2. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	796.089,33	169.693,52			493.428,20	
2.3. Outras Receitas	301.140,82	601.352,12	1.237.126,99	441.466,75	139.184,63	52.049,05
3. SAÍDAS (3.1. + ... + 3.8)	80.511.868,29	58.321.530,22	85.707.526,88	73.637.318,70	79.507.294,62	67.937.828,49
3.1. Remuneração Modalidade Comum	68.921.423,50	48.045.673,64	72.158.763,19	63.629.736,41	67.173.026,19	58.102.902,53
3.2. Remição Modalidade Balro-Balro	7.097.343,59	5.609.614,87	8.170.001,00	5.587.253,18	7.273.570,29	5.726.531,15
3.3. Remição Modalidade Lotação	474.543,46	329.907,64	263.253,81	248.574,73	511.313,50	286.790,64
3.4. Frota Pública	2.193.657,02	1.516.517,60	2.397.380,55	1.844.378,30	2.048.593,99	1.977.283,63
3.5. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.6. Transurb	1.752.214,70	2.030.597,28	2.044.611,58	1.625.163,37	1.557.189,01	1.315.129,77
3.7. Despesas Diversas do Sistema		615.263,54	384.072,09	433.732,63	666.828,64	228.886,49
3.8. CPMF	242.844,63	173.955,87	291.484,66	268.480,08	276.773,00	300.304,28
4. OUTRAS ENTRADAS	17.556.455,04	6.450.000,00	15.000.000,00	9.000.000,00	5.000.000,00	0,00
5. MOVIMENTAÇÃO DA APLICAÇÃO FINANCEIRA NO DIA (4.1. - 4.2. +/- 4.3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.1. Aplicação	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.2. Resgate	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.3. Variação do valor da aplicação financeira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. SALDO CAIXA FINAL (6.1. + 6.2.)	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78	6.361.409,84
6.1. Disponível - Conta Corrente (1.1. + 2 - 3 +/- 4)	236.588,17	7.736.043,86	8.173.071,96	7.150.539,25	6.132.809,78	6.361.409,84
6.2. Aplicações Financeiras (1.2. + 4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Folha nº 54/55
Processo nº 06-170574-6
Cartão Roberto Silva
Reg. 11130

ANEXO À PERGUNTA Nº 2

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A.
FLUXO CAIXA - CONTA DO SISTEMA

Data:	jul-01	ago-01	set-01	out-01	nov-01	dez-01
DISCRIMINAÇÃO						
1. SALDO INICIAL (1.1. + 1.2.)	6.361.409,84	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19
1.1. Disponível - Conta Corrente	6.361.409,84	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19
1.2. Aplicações Financeiras	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. ENTRADAS (2.1. + 2.2. + 2.3.)	69.635.630,61	79.645.256,21	70.406.367,96	69.984.720,88	82.298.354,46	67.778.208,92
2.1. Venda de Bilhetes de Passagem	70.597.166,87	79.989.388,10	73.272.361,98	71.617.451,70	84.659.379,22	68.781.385,89
2.2. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM						
2.3. Outras Receitas	75.627,00	61.875,70	42.817,79		10.748,40	31.942,00
3. SAÍDAS (3.1. + ... + 3.8)	78.258.260,33	77.602.798,56	64.514.437,12	75.013.104,39	78.478.914,37	67.616.416,16
3.1. Remuneração Modalidade Comum	65.057.102,94	67.107.188,37	50.200.573,55	52.848.190,79	59.210.563,91	47.461.349,35
3.2. Remição Modalidade Bairro-Bairro	8.513.324,42	6.553.826,10	6.595.227,15	7.879.226,07	8.495.127,21	6.199.747,99
3.3. Remição Modalidade Lotação	734.966,39	171.572,61	2.480.179,38	11.059.281,52	9.631.088,11	8.700.658,36
3.4. Frota Pública	2.008.002,03	2.228.020,94	2.485.127,04	2.002.190,49	2.028.140,42	1.952.791,42
3.5. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.6. Transurb	1.516.287,45	1.011.918,08	1.702.584,62	490.357,41	427.597,01	2.863.074,74
3.7. Despesas Diversas do Sistema	142.739,73	209.851,75	824.830,85	475.263,93	345.341,71	166.789,59
3.8. CPMF	285.827,37	320.420,71	246.134,53	280.594,18	341.058,00	272.026,71
4. OUTRAS ENTRADAS	9.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. MOVIMENTAÇÃO DA APLICAÇÃO FINANCEIRA NO DIA (4.1. - 4.2. +/- 4.3)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.1. Aplicação	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.2. Resgate	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.3. Variação do valor da aplicação financeira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6. SALDO CAIXA FINAL (6.1. + 6.2.)	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19	13.625.027,95
6.1. Disponível - Conta Corrente (1.1. + 2 - 3 +/- 4)	6.738.790,12	8.781.247,77	14.672.178,61	9.643.795,10	13.463.235,19	13.625.027,95
6.2. Aplicações Financeiras (1.2. + 4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Folha 15497 # do
Processo 06-626574
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

ANEXO À PERGUNTA Nº 2

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A.
FLUXO CAIXA - CONTA DO SISTEMA

Data:	jan-02	fev-02	mar-02	abr-02	mai-02	jun-02	jul-02
DISCRIMINAÇÃO	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)	Valor (R\$)
1. SALDO INICIAL (1.1. + 1.2.)	13.625.027,95	7.759.139,15	31.406.712,65	26.197.274,60	31.144.413,68	33.327.187,25	27.211.576,85
1.1. Disponível - Conta Corrente	13.625.027,95	7.759.139,15	17.406.712,65	12.187.865,89	10.922.435,82	13.392.853,02	10.598.750,06
1.2. Aplicações Financeiras	0,00	0,00	14.000.000,00	14.009.408,71	20.221.977,86	19.934.334,23	16.612.826,79
2. ENTRADAS (2.1. + 2.2. + 2.3.)	66.262.603,11	61.482.238,65	69.172.072,53	71.434.709,24	83.297.219,22	65.986.187,02	64.649.733,03
2.1. Venda de Bilhetes de Passagem	65.069.608,98	61.057.824,77	68.967.108,88	71.977.148,84	85.017.183,40	68.339.660,54	66.521.452,35
2.2. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	1.395.978,36	430.496,03	189.128,71				
2.3. Outras Receitas			15.834,94	1.658.611,27			4.458,56
3. SAÍDAS (3.1. + ... + 3.8.)	81.628.491,91	45.334.665,15	60.390.919,29	66.700.139,31	80.826.802,02	72.032.289,98	71.406.490,09
3.1. Remuneração Modalidade Comum	62.746.473,05	29.225.526,37	43.285.331,15	46.117.341,22	58.858.013,06	48.791.856,66	51.245.052,56
3.2. Remição Modalidade Bairro-Bairro	6.767.827,06	5.413.884,14	5.452.657,50	6.947.276,90	5.725.331,74	7.927.410,43	6.857.124,87
3.3. Remição Modalidade Lotação	8.397.452,75	7.422.086,21	7.884.292,43	9.223.495,74	9.643.706,66	9.380.852,92	10.514.268,94
3.4. Frota Pública	2.062.032,86	1.593.101,56	1.986.928,57	2.640.907,04	4.752.793,83	4.211.133,79	838.377,32
3.5. Acerto Ação Conj. METRÔ/EMTU/CPTM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.6. Transurb	1.366.588,65	1.479.229,38	1.527.113,80	1.464.019,68	1.475.803,74	1.449.958,67	1.488.300,62
3.7. Despesas Diversas do Sistema	17.333,28	18.713,80	11.309,40	9.595,20	9.524,20	9.416,60	212.359,94
3.8. CPMF	270.786,46	182.123,69	243.286,44	297.503,55	361.625,79	261.660,91	253.016,84
4. OUTRAS ENTRADAS	9.500.000,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. MOVIMENTAÇÃO DA APLICAÇÃO FINANCEIRA NO DIA (4.1. - 4.2. +/- 4.3.)	0,00	0,00	14.009.408,71	6.212.569,15	19.712.356,37	3.178.492,66	8.704.861,29
5.1. Aplicação	0,00	0,00	14.000.000,00	6.000.000,00	10.000.000,00	0,00	0,00
5.2. Resgate	0,00	0,00	0,00	0,00	10.000.000,00	3.250.000,00	8.600.000,00
5.3. Variação do valor da aplicação financeira	0,00	0,00	9.408,71	212.569,15			104.861,29
6. SALDO CAIXA FINAL (6.1. + 6.2.)	7.759.139,15	17.406.712,65	26.197.274,60	31.144.413,68	33.327.187,25	27.211.576,85	20.559.681,08
6.1. Disponível - Conta Corrente (1.1. + 2 - 3 +/- 4)	7.759.139,15	17.406.712,65	12.187.865,89	10.922.435,82	13.392.853,02	10.598.750,06	12.441.993,00
6.2. Aplicações Financeiras (1.2. + 4)	0,00	0,00	14.009.408,71	20.221.977,86	19.934.334,23	16.612.826,79	8.117.688,08

Forma nº 544-#
Processo 06-28627
Carlos Roberto Silva
19/9/2002 10:31

Folha nº 845#	do
Processo 06-8262	
Carlos Roberto Silva	
Reg. 11130	

REF.: Ofício CEST nº 007/02 - 08/08/2002

Assunto: Questionamentos da Comissão de Estudos para analisar e propor medidas voltadas para o transporte coletivo na Cidade de São Paulo (RDP Nº022/2002)

ANEXO:

3. Relação de salários e comissionamentos dos funcionários da SPTrans/CET/SMT.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
COORDENADORIA DE RECURSOS HUMANOS

fls. 03
MARA A. R. LONGHI
Reg. 3854-4
24/09/2002

VENCIMENTOS DOS CARGOS EM COMISSÃO

REF.: SETEMBRO/02

Folha nº 067	do
Processo 06-285	
Carlos Roberto Silva	
Reg. 11130	

CARGO	REFERÊNCIA	Nº DE OCUPANTES	TOTAL
Secretário Municipal	SM	1	4.654,76
Chefe de Gabinete	DAS-15	1	4.954,99
Diretor de Departamento	DAS-14	2	4.096,42
Chefe de Assess. Técnica	DAS-14	1	4.096,42
Chefe de Assess. Jurídica	DAS-14	1	4.096,43
Assessor Técnico	DAS-12	10	3.198,11
Assessor Jurídico	DAS-12	1	3.198,11
Diretor de Divisão Técnica	DAS-12	5	3.161,15
Assistente Técnico II	DAS-11	3	2.878,88
Assistente Jurídico	DAS-11	1	2.878,88
Assistente Técnico I	DAS-09	1	2.330,34
Oficial de Gabinete	DAS-05	2	950,62

* Tabela de Vencimentos - servidores que não detêm outro vínculo com a Adm. Municipal - (Não se aplica a servidores efetivos)

* RELACAO DE EMPREGADOS *
* BASE: 15/09/02 - SRH/dpr *

Folha nº *542* do
Processo *06-2252*
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

U.O.	REG	NOME	CARGO	COMISSONAMENTO INICIO / SALARIO	DTADM	QTD
------	-----	------	-------	------------------------------------	-------	-----

** U.O.-----> 6100-UNID GEST REC HUMANOS-SMT

6100	010531-7	ANA PAULA SIQUEIRA DOS SANTOS	ADVOCADO PL		05/06/2000	1
6100	005148-9	ROSANGELA LIPPI	ANAL ECON FINANC PL		17/11/1987	1
6100	010225-3	INA ROSA DA SILVA	ANAL TRANSP TRAF JR		18/10/1999	1
6100	008924-9	JOSE LUIZ T DE CARVALHO	ASSES DIRET II		23/01/1995	1
6100	009885-0	WALDOMIRO BARBOSA	ASSES DIRET II		04/08/1997	1
6100	010590-2	MARIO GOMES SCHAPIRO	ASSES DIRET II		03/01/2001	1
6100	010641-1	WALTER KUFEL JUNIOR	ASSES DIRET II	AGO/01 - R\$ 5588.19	01/08/2001	1
6100	011211-9	PEDRO SEITIRO NAGAO	ASSES DIRET II	DEZ/01 - R\$ 5588.19	03/12/2001	1
6100	011280-1	ROBERTO BARALDI	ASSES DIRET II		02/05/2002	1
6100	011284-4	DANIEL CANDIDO	ASSES DIRET II	AGO/02 - R\$ 5588.19	12/08/2002	1
6100	008706-8	ANDREA GABRIADES C H S DE LIMA	ASSES DIRET III		26/01/1993	1
6100	010326-8	ROSA MARIA SANSANO	ASSES DIRET III		25/11/1999	1
6100	010648-8	ELIZABETH MORRIRA MUNHOZ	ASSES DIRET IV		10/09/2001	1
6100	010055-2	EGLON FELIPPE DA SILVA	ASSES DIRET V		14/09/1998	1
6100	010163-0	MARIZA GUIMARAES DOS SANTOS	ASSES DIRET V		19/07/1999	1
6100	010587-2	PRISCILA RODRIGUES M DA SILVA	ASSES DIRET V		02/01/2001	1
6100	010609-7	MARIA DAS GRACAS CARDOSO NAI	ASSES DIRET V		02/02/2001	1
6100	011288-7	SUELI VINHAS FORTUNA	ASSES DIRET V		02/09/2002	1
6100	010644-5	ELISANGELA MARIA SOUZA SILVA	ASSES DIRET VI		03/09/2001	1
6100	003570-0	ANA MARIA SOLANO	AUX ADM		01/07/1985	1
6100	005579-4	TRINDADE GOMES DOS RAMOS	AUX ADM		05/07/1989	1
6100	006266-9	ELIANA MARIA MARQUES MAROELLI	AUX ADM		22/03/1990	1
6100	008675-4	MIRIAM DREQUECELER PINTO	AUX ADM		08/06/1992	1
6100	009011-5	MARIA DA SILVA CARDOSO MOURA	AUX ADM		03/04/1995	1
6100	009633-4	ROSA MARLENE PEDROSO EIRAS	AUX ADM		10/06/1996	1
6100	009978-3	CLAUDIA ESCOBAR FRANCISCO	AUX ADM		06/04/1998	1
6100	009243-6	FLAVIO ANTONIO MARQUES MORENO	AUX ESCRITORIO		01/08/1995	1
6100	010525-2	VIVIANE VANESSA S NASCIMENTO	AUX ESCRITORIO		02/05/2000	1
6100	010119-2	CARLOS EDUARDO MARIANI	CONTINUO		01/03/1999	1
6100	002453-8	CLEIDE VAZ DA SILVA SERDEIRA	CONTR ADM		05/03/1981	1
6100	004984-1	CLAUDIA FERNANDES ALEGRE	CONTR ADM		22/06/1987	1
6100	000395-6	IVAN CAVALCANTE LIMA	ENC ADM I		13/08/1976	1
6100	001228-9	MARIA JOSE ENTRATICE OIDE	ENC ADM I		02/01/1979	1
6100	003510-6	SUSAN YULI ICHIHARA	ENC ADM I		01/02/1985	1
6100	003559-9	JOSE ZANCHETTA FILHO	ENC ADM II		03/06/1985	1
6100	005195-1	HUGO CARLOS DE ALMEIDA	ENC ADM II		09/12/1987	1
6100	003685-4	PAULO ROBERTO SILVEIRA MAZZEI	ESPECIALISTA II	JAN/01 - R\$ 5608.26	20/01/1986	1
6100	005980-3	LUIZ DE CARVALHO MONTANS	ESPECIALISTA II		01/12/1989	1
6100	002468-6	JAQUES MENDEL RECHTER	ESPECIALISTA III		24/03/1981	1
6100	009920-1	SONIA PEREIRA DA SILVA	ESPECIALISTA III		15/09/1997	1
6100	000672-6	MARIA LUIZA ROSA	ESPECIALISTA V		02/08/1977	1
6100	002631-0	MARTA MITSUE YAGUI	ESPECIALISTA V		14/07/1981	1
6100	008041-1	GENIVALDO TIMOTEO DA SILVA	MOTORISTA		19/03/1992	1
6100	010021-8	WALDEMIR BEVILAQUA	MOTORISTA		20/07/1998	1
6100	001631-4	SUZANA SILVA NEVES REVKOLEVSKY	REDATOR/REPORTER		01/10/1980	1
6100	003654-4	MARA ALTAYR RAMOS LONGHI	SECRET EXECUTIVA		12/07/1985	1
6100	009312-2	RITA DE CASSIA MAESTRE NUNES	SECRETARIA JR		14/11/1995	1
6100	008641-0	RENO ALE	TEC FINANCEIRO		14/05/1992	1

6100 006477-7 ANDRE LUIS HORTA SILVA
6100 002457-1 OLGA RODRIGUES NEIRA
** Subtotal **

TEC TRANSP TRAFEGO
TELEFONISTA

12/07/1990 1
09/03/1981 1

*** Total ***

Folha nº	548	do
Processo	06.286	
Carlos Roberto Silva		
Reg. 11130		

50

50

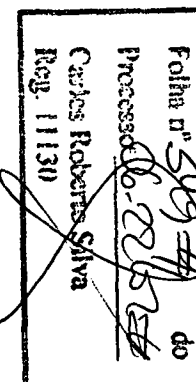
RELAÇÃO DE EMPREGADOS DA SPTRANS CEDIDOS PARA EMPRESAS E ÓRGÃOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA POR CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA

Posição: 30/08/2002

Nome	Prontuário	Cargo	Área	Salário	Dt. Afastamento	Dt. Retorno	Tipo Afastamento	Tipo da Remuneração
RONALDO CARLOS DOS SANTOS	044064-7	SOCORRISTA	OR/CET	1.862,39	19/9/1994	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
WILSON ALMIR DE LIMA	047251-4	SOCORRISTA	OR/CET	1.862,39	19/9/1994	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
WILSON BONACORDI	052586-3	SOCORRISTA	OR/CET	1.862,39	19/9/1994	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
NOEMIA PAKU	076665-8	CHEFE DE DIVISAO	OR/CET	4.735,70	18/3/1993	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
CLAUDIO LOPES FERREIRA	094332-0	SOCORRISTA	OR/CET	1.613,67	19/9/1994	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
FRANCISCO BAPTISTA	094601-0	SOCORRISTA	OR/CET	1.862,39	19/9/1994	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
JOAO VIEIRA CORDEIRO	097733-0	SOCORRISTA	OR/CET	1.695,66	19/9/1994	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
CARLOS ALBERTO T DE ABREU	105144-0	COMPRADOR	OR/CET	1.708,26	2/2/1994	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
LAURA CRISTINA NEVES FAVERO	121971-5	ADMINIST TECN PROJETOS	OR/CET	6.126,53	9/4/2002	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
9								
ANA CLARA CARNEVALE	082226-4	ANALISTA ADMINISTR I	OR/DER	2.404,53	9/5/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
REINALDO RODRIGUES DE MIRANDA	094640-0	ANALISTA COMUNICACAO III	OR/DER	3.324,98	27/6/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
GILBERTO AZEVEDO CHAVES	121241-9	ASSESSOR TECNICO	OR/DER	7.925,82	5/4/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
MARCO ANTONIO ASSALVE	121275-3	ASSESSOR TECNICO	OR/DER	7.925,82	8/2/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
LUIZ THADEU MEIRELLES BRANDAO	121377-6	ASSESSOR TEC TRANSPORTE	OR/DER	7.925,82	18/1/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
DAGOBERTO GONCALVES	121408-0	COORDENADOR PROJETOS II	OR/DER	7.925,82	23/10/1995	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
MARINA ARABATZOGLOU KYRIOPOULOS	121436-5	ASSESSOR TECNICO	OR/DER	7.925,82	1/2/2001	31/12/2001	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
LUIZ CARLOS CHADE	121862-0	ADMINISTRADOR PROJETOS I	OR/DER	4.735,70	6/3/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
ARMANDO CAMILLO	121890-5	ADMINISTRADOR PROJETOS II	OR/DER	6.864,39	14/3/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
9								
RENATA PINTO TEIXEIRA CHRISTOVAM	107045-2	ADMINISTRADOR PROJETOS II	OR/DERSA	5.864,39	13/3/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
KATSUHIKO MIYASAKI	121803-4	ADMINISTRADOR PROJETOS I	OR/DERSA	4.735,70	12/3/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
2								
SILVANIA CATHARINO SILVESTRE	108447-0	TEC EM ADMINISTRACAO I	OR/EMTU	1.708,25	23/3/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
OLINDO KIYOSHI MASUDA	121271-0	ADMINIST TECN PROJETOS	OR/EMTU	6.126,53	17/1/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
FLAVIO ROBERTO ALVAREZ QUINTO	121314-8	ADMINIST TECN PROJETOS	OR/EMTU	6.126,53	19/2/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
OCTACILIO DE OLIVEIRA RIBEIRO	121846-8	ADMINISTRADOR PROJETOS II	OR/EMTU	5.864,39	1/1/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
4								
ANA APARECIDA ALBUINI TRABACHINI	120559-5	TEC EM ADMINISTRACAO II	OR/METRO	2.404,53	22/5/2002	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
ALBERTO FASANARO LAULETTA	121380-6	ASSESSOR TECNICO	OR/METRO	7.925,82	18/1/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
ALBERTO BENEDITO LIMA JUNIOR	121459-4	ASSESSOR TECNICO	OR/METRO	7.925,82	19/2/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
MILZA HELENA BONUTTI	121675-9	GERENTE GERAL	OR/METRO	7.925,82	21/10/1999	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
CELSO ALEXANDRE DE SOUZA LOPES	121838-7	ADMINISTRADOR PROJETOS I	OR/METRO	4.735,70	18/1/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
ADRIANA LOPES SCHNEIDER	121850-6	ADMINISTRADOR PROJETOS I	OR/METRO	4.735,70	1/2/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
RONALDO ALVES FERREIRA	121851-4	ADMINIST TECN PROJETOS	OR/METRO	6.126,53	18/1/2001	31/12/2002	REMUNERADO	COM REEMBOLSO P/ SPTRANS
7								

TOTAL DE EMPREGADOS CEDIDOS COM REEMBOLSO

31

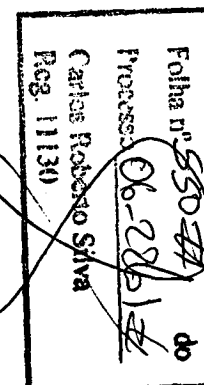


RELAÇÃO DE EMPREGADOS DA SPTRANS CEDIDOS PARA ENTIDADES SINDICAIS

Posição: 30/08/2002

Nome	Prontuário	Local	Cargo	Área	Salário	Dt. Afastamento	Dt. Retorno	Tipo Afastamento	TIPO DA REMUNERAÇÃO
JAIME SOUTO DE BRITO	061277-4	TRM	TEC SERVICOS DE OPERACAO	SINDICATO DOS FISCAIS	1.944,29	29/12/93	06/06/02	REMUNERADO	SEM REEMBOLSO PARA SPTRANS
VALTER MOREIRA DOS SANTOS	061310-0	TRM	TEC SERVICOS DE OPERACAO	SINDICATO DOS FISCAIS	1.944,29	29/12/93	06/06/02	REMUNERADO	SEM REEMBOLSO PARA SPTRANS
MAXIMO PEREIRA DA SILVA	085822-6	TRM	FISCAL DE TRAFEGO	SINDICATO DOS FISCAIS	1.613,67	29/12/93	06/06/02	REMUNERADO	SEM REEMBOLSO PARA SPTRANS
LUIZ ADEMAR CAMPOS	090339-6	TRM	FISCAL DE TRAFEGO	SINDICATO DOS FISCAIS	1.613,67	14/12/95	06/06/02	REMUNERADO	SEM REEMBOLSO PARA SPTRANS
JOSE AUGUSTO FAGUNDES	096607-0	TRM	FISCAL DE TRAFEGO	SINDICATO DOS FISCAIS	1.613,67	29/12/93	06/06/02	REMUNERADO	SEM REEMBOLSO PARA SPTRANS
GERALDO ABILIO MEIRELES	061302-9	TRM	FISCAL DE TRAFEGO	SINDICATO DOS FISCAIS/ACORDO	1.613,67	29/12/93	06/06/02	REMUNERADO	SEM REEMBOLSO PARA SPTRANS
LUIZ DE OLIVEIRA CAMPOS	083991-4	TRM	FISCAL DE TRAFEGO	SINDICATO DOS FISCAIS/ACORDO	1.613,67	29/12/93	06/06/02	REMUNERADO	SEM REEMBOLSO PARA SPTRANS
A DISP. ENT.									
TITO CESAR SANTOS NERY	118013-4	TRM	MEDICO DO TRABALHO I	ENTIDADE SINDICAL/FENAM	2.219,02	11/09/01	01/07/04	SINDICAL FENAM	SEM REEMBOLSO PARA SPTRANS

TOTAL DE EMPREGADOS 8





Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº	551	do
Processo	06-22626	
Carlos Roberto Silva		
Reg. 11130		

(691)
COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS
PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO.
(RDP Nº 022/2002)

São Paulo, 8 de outubro de 2002.

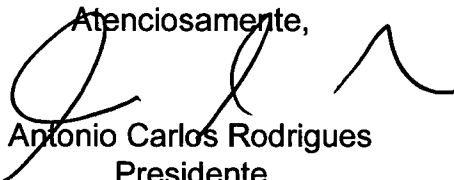
OFÍCIO CEST Nº 052/02
Ref.: Ofício nº 305/02 - SMT.GAB

Senhor Secretário,

Em atenção ao ofício supra, informo que esta Comissão agendou a data de 10 de outubro, 9 horas, para a reunião ordinária na qual teremos vosso comparecimento.

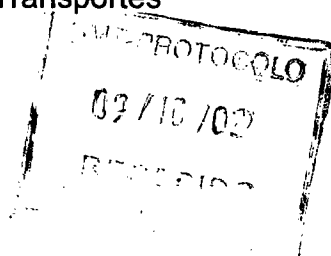
Referida reunião ocorrerá no Auditório Prestes Maia, 1º andar desta Edilidade. Esclareço que sua presença reveste-se de grande importância para o esclarecimento completo de fatos submetidos à fiscalização do Poder Legislativo, no exercício de suas competências constitucionais e legais.

Atenciosamente,


Antonio Carlos Rodrigues
Presidente

Exmo. Sr.
CARLOS ZARATTINI
DD. Secretário Municipal dos Transportes
Nesta

APMCMSP	
Protocolo n.º	2396
Data	08 / 10 / 02
Horário	17:35





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº	852	do
Processo	06-2262-4	
Carlos Roberto Silva		
Reg. 11130		

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO. (RPP Nº 022/2002)

ATA DA REUNIÃO DE ENCERRAMENTO DA COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO (RPP Nº 022/2002)

Aos dez dias do mês de outubro do corrente ano, no Salão Nobre Presidente João Brasil Vita, 8º andar desta Edilidade, reuniu-se sob a Presidência do Vereador Antonio Carlos Rodrigues e com a presença dos senhores membros Alcides Amazonas, Celso Jatene, Roger Lin e Toninho Campanha a Comissão de Estudos supra (RPP Nº 022/2002). A presente reunião ainda contou com a presença do Secretário Municipal de Transportes, Carlos Zarattini. O Senhor Presidente abriu os trabalhos e expôs o motivo e objeto da Comissão. A seguir, deliberações cujo inteiro teor consta das notas taquigráficas, as quais passam a ser consideradas atas dos trabalhos, necessariamente precedidas por documento devidamente assinado pelos presentes e juntadas aos autos.

Alcides Amazonas - Relator

Antonio Carlos Rodrigues - Presidente

Celso Jatene

Roger Lin

Toninho Campanha - Vice-Presidente



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 5834 do
Processo 06-28627
Câmara Municipal de São Paulo

**COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS PARA ANALISAR E
PROPOR MEDIDAS VOLTADAS PARA O TRANSPORTE
COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO (RDP Nº 022/02)**

SEM REVISÃO
TAQUIGRAFIA

MEMBROS: ANTONIO CARLOS RODRIGUES - PRESIDENTE
ALCIDES AMAZONÁS
TONINHO CAMPANHA
AUGUSTO CAMPOS
CELSO JATENE
DEVANIR RIBEIRO
GILSON BARRETO
MILTON LEITE
ROGER LIN

REUNIÃO REALIZADA NA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
EM 10 DE OUTUBRO DE 2002.

Recebido em 14/10/02, 15:00.1..

Carlos Roberto da Silva
Secretário
11.130



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº ~~5547~~ do
Processo ~~06-2852~~
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.: M1E2 Folha: 1

Taq.: ALEX

Evento: Comissão de Transporte

Orador:

Data: 10 10 2002

Sem Revisão da Taquigrafia

O **SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL)** - Com a presença dos vereadores Celso Jatene, Toninho Campanha, Alcides Amazonas, Devanir Ribeiro e Antonio Carlos Rodrigues, na Presidência, havendo número legal, declaro abertos os nossos trabalhos.

Gostaria de agradecer a presença do Sr. Secretário de Transportes, o Deputado Estadual Carlos Zarattini.

Tem a palavra o relator.

- Pausa.

A SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Sr. Presidente, gostaria de cumprimentar todos os Srs. Vereadores que compõem a Comissão de Estudo do Transporte Coletivo na cidade de São Paulo. cumprimento o Secretário Municipal de Transportes, Sr. Carlos Zarattini, bem como a todos e a todas que acompanham esta sessão da Comissão, que ficou com os trabalhos suspensos por alguns dias em função das eleições. Mas já estamos na reta final dos nossos trabalhos e espero hoje, com a contribuição do Sr. Secretário, poder iniciar o relatório final.

Gostaria de fazer as perguntas depois.

- Pausa.

O **SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL)** - Bom dia, Sr. Secretário.

...segue Dalva



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 555 do
Processo 06 2213
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M3

Folha:1

Taq.: Dalva

Evento:COL

Orador:

Data: 10-10

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Bom dia Sr. Secretário.

Esta é a nossa última reunião com a conclusão do relatório, e nós chegamos a ouvir todos os segmentos e a nossa maior preocupação e da nova licitação. Dr. Carmona esclareceu parte delas, gostaria que o senhor, em um breve relato, posicionar como o senhor irá conduzir com a Câmara Municipal de São Paulo, esse processo licitatório. Na aprovação da lei, formamos uma comissão de vereadores e ficou extra oficial combinado que a Comissão de Transporte e alguns vereadores iria acompanhar esse processo licitatório. Sabemos nós, não tem obrigação nenhuma do Executivo, mas como estamos junto e necessitamos da melhora desse transporte que é um desastre para São Paulo.

Com a palavra o Sr. Secretário Carlos Zarattini.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Inicialmente bom dia Srs. Vereadores e a todos os presentes. Quero agradecer o convite para estar presente a esta Comissão e também ressaltar a importância desse trabalho, que pode ajudar e a colaborar e muito com a gestão do transporte na cidade de São Paulo, considerado um dos maiores problemas da nossa cidade, justamente porque durante anos passou por um processo de degradação, abandono e falta de cuidado, que levaram a uma situação que todos nós conhecemos em que o maior prejudicado é a população de São Paulo que se recorre de um transporte que lhe garanta rapidez, uma boa qualidade e uma tarifa razoável para o seu padrão de renda. Quero dizer que no processo de licitação já realizamos audiência pública. Apresentamos nessa audiência pública todas as diretrizes do projeto de licitação. Agora estamos preparando no governo, um decreto que a Sra. Prefeita



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 556	do
Processo 06-2257	
Carlos Roberto Silva	
Reg. 11130	

Rod.:M3 Folha:2

Taq.: Dalva

Evento:COL

Orador:

Data: 10-10

Sem Revisão da Taquígrafia

deve expedir com as concepções gerais do sistema e em seguida passaremos ao edital de licitação.

Como já discutimos aqui, por diversas vezes durante a votação do projeto de lei que se transformou na lei de concessões, há toda possibilidade, abertura no sentido de que a Câmara Municipal de São Paulo, venha a participar desse processo. Participar, discutindo e opinando. Então da nossa parte não existe nenhum óbice, que façamos aqui reuniões e debates sobre questões que venham a ser colocadas tanto no decreto como no edital. Podemos até promover algumas discussões sobre esse assunto para que efetivamente possamos ter a participação e a contribuição dos Vereadores, que foi muito importante, já no processo da elaboração da lei. E achamos ser importante também já no processo de licitação, porque queremos que esse processo seja o mais transparente possível.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Algum Vereador Gostaria de fazer alguma pergunta?

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Gostaria de agradecer a atenção do Sr. Secretário Carlos Zarattini de ter comparecido a esta Comissão e fazer uma pergunta mais direcionada para a questão do transporte escolar. Eu, durante todo o trabalho dessa Comissão, tentei entender um pouco mais as questões que infelizmente, evitaram com que o transporte escolar pudesse atingir a meta que a Sra. Prefeita gostaria de atender cem mil crianças para esse ano.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº *554* do
Processo *0-1130*
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M3 Folha:3

Taq.: Dalva

Evento:COL

Orador:

Data: 10-10

Sem Revisão da Taquigrafia

Gostaria que o Sr. Secretário abordasse um pouco o assunto, desde o início de dissesse para nós, como está hoje, e qual a perspectiva que temos, se pelo menos, no ano de 2004 podemos estar atendendo 100 mil crianças por meio do "Vai e Volta"?

O SR. CARLOS ZARATTINI - Queria informar, até um processo que julgo bastante satisfatório, bastante vitorioso, com a implantação do Vai e volta. Quando elaboramos esse projeto, anos passado, e foi colocado e aprovado no orçamento as verbas necessárias, partimos de uma estimativa de que haveria uma adesão de uma parte, pelo menos dos transportadores escolares existentes na cidade de São Paulo. naquele momento, tínhamos na cidade de São Paulo, cerca de sete mil transportadores escolares com seu cadastro registrado junto ao DTP. Pois bem, abrimos o primeiro edital e vimos no primeiro lote que foi aberto o número de inscrições de transportadores escolares foi muito baixo e não atenderia ao número que necessitávamos. Necessitamos para atender a meta de 100, cerca de 1900, transportadoras escolares. E não atendeu,. No meu modo de ver, por duas razões básicas. Uma razão, a que acho muito importante, porque a maior parte desses transportadoras escolares já tem a sua freguesia, seus alunos, as escolas onde trabalham, geralmente são escolas de classe média, localizadas na região central da cidade, e quando estávamos oferecendo vagas, justamente na periferia da cidade, estávamos começando a trabalhar, atendendo naqueles lugares onde as crianças não iam à escola, por falta de transporte ou porque não tinha escola no bairro. A nossas vagas eram, sempre em maior quantidade nas regiões do extremo leste da



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 558 do
Processo 06-2867
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M3 Folha:4

Taq.: Dalva

Evento:COL

Orador:

Data: 10-10

Sem Revisão da Taquigrafia

cidade, do norte e particularmente no sul, como Parelheiros, Grajaú , onde existe uma grande escassez de vagas e é ali que temos de direcionar o programa.

Então, naquele primeiro momento, no primeiro edital de suspender o edital pela baixa adesão e abrimos uma contratação de emergência . Essa contratação de emergência, se iniciou com um pequeno número e a medida em que realizamos o primeiro pagamento , esse número de elevou, e substancialmente chegamos a ter 425 transportadoras escolares contratados por emergência. Em seguida, durante esse mesmo processo lançamos o edital de contratação das 1.900 vagas e permitimos que nesse prazo do edital as pessoas que não tinham o cadastro de condutor escolar pudessem ir realizando e buscando fazer o curso especializado no Detran, e o exame psicotécnico para que obtivesse o cadastro de transportadoras escolares. Chegamos ao final do processo de licitação com 1200 transportadores escolares selecionados na cidade de São Paulo, estão praticamente todos contratados e já iniciaram seu trabalho, isso atende cerca de 72 mil crianças. Conseguimos nesse processo, agora nesse mês de setembro, chegar a esse número de 1200 transportadores escolares. Abrimos agora novamente, um novo edital de licitação para mais 700 vagas, e prevemos que seja feita contratação até o início do ano que vem e portanto em fevereiro devemos ter os 1900 transportadores contratados e acredito que ultrapassaremos a meta de 100 mil crianças. Na medida em que dermos o incentivo no contrato ao aumento do número de lugares dentro dos veículos, ou seja, veículos maiores, isso acabou levando a um barateamento por criança. Tínhamos previsto 60 reais por criança, estamos trabalhando numa média de 45



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 559 do
Processo 06-2851-6
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M3 Folha:5

Taq.: Dalva

Evento:COL

Orador:

Data: 10-10

Sem Revisão da Taquigrafia

reais por criança, exatamente porque os carros são maiores e com isso o custo por criança baixou porque permite com o mesmo valor, o mesmo recurso se transportar o maior número de crianças. Então nesse ano estamos chegando a 72 mil crianças e no início do ano que vem, acredito, teremos mais de 100 mil crianças transportado pelo transporte gratuito da Prefeitura de São Paulo, com o projeto "Vai e volta".

O SR. CELSO JATENE (PTB) - Gostaria que o Sr. Secretário fizesse uma explanação a respeito do "Atende". Como anda o "Atende"? Acredito ser um problema de todos os Srs. Vereadores, temos uma demanda muito grande de pedido em relação a questão do atende. Quando a gente faz um contato com a Prefeitura, temos sentido que esse tipo de serviço anda aquém pelo menos, daquilo que o Executivo gostaria que estivesse a nível de atendimento da população.

Por essa razão, quero aproveitar esse momento e pedir para o Sr. Secretário fazer uma explanação sobre o assunto.

O SR. CARLOS ZARATTINI -



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº *507* do
Processo *06-2857*
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.M4

Folha:1

Taq.:Dalva

Evento: COL

Orador:

Data:10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. CARLOS ZARATTINI - É importante ressaltar aqui, que o projeto "Atende" é um projeto que busca transportar pessoas com deficiência grave e que tem de realizar um processo de fisioterapia, enfim, vários tipos de atendimento hospitalar que são especializados. Muitas recebemos solicitação de pessoas portadoras de deficiência, mas que não caso das chamadas deficiência grave que é aquela pessoa que sequer consegue mover sua própria cadeira de roda, que necessita sempre de um acompanhamento a mais, não tem condição de se locomover sozinha, ainda que ela tenha aparelhos para isso. essas pessoas devem estar cadastradas em alguma entidade que faça esse tipo de tratamento. O "Atende" foi criado, se não me engano, por decreto do Sr. Paulo Maluf. O projeto "Atende" foi concebido com a parceria com as empresas de ônibus da cidade de São Paulo. Foi estimado um curso e para cada veículo que a empresa de ônibus colocava em circulação, ela recebia uma parte da tarifa da arrecadação do sistema de ônibus. Podemos dizer que quem paga o "Atende" é o usuário do sistema de ônibus, por meio da tarifa, pagava o sistema do "Atende". Fizemos uma modificação no último contrato emergencial e retiramos o custo do "Atende" do custo da tarifa. Hoje o "Atende" é pago com recursos orçamentários da São Paulo Transporte.

Em relação ao atendimento, quando assumimos no ano passado, fizemos um recadastramento das pessoas deficientes, tivemos três mil inscrições, dentre essas três mil, a Secretaria do Bem Estar Social fez uma seleção, e foram selecionadas mil pessoas. Dessas mil pessoas, e vinham sendo atendidas 500 pessoas, nós por meio de uma otimização com parceria com as empresas de ônibus, duplicamos o atendimento. Mas



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 26 do
Processo nº 28537
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.M4

Folha:2

Taq.:Dalva

Evento: COL

Orador:

Data:10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

ainda sim ainda estamos longe de atender aquelas 3 mil pessoas que estão na fila, ou seja, têm duas pessoas esperando para ser cadastrado, além daquelas que ainda não estão cadastradas. E com certeza deve ter um número maior de pessoas.

Qual o problema que vivemos hoje? Ampliamos cerca de 95 veículos para 125 veículos, pagos com o orçamento do Município e teríamos condições de ampliar esse número de atender, se houvessem as dotações orçamentárias para isso. Não a temos esse ano, e pelo orçamento previsto do ano que vem, também não teremos. Gostaria de deixar claro essa questão. Precisamos ter esse recurso previsto no orçamento para que se possa fazer esse atendimento, a pelo menos as três mil pessoas cadastradas, que acredito que chegaremos, talvez a quatro mil, se for reaberta o cadastramento.

Nós estamos...



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº *56* do
Processo *06-28570*
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M05 Folha:1

Taq.:beth

Evento: col

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

...o cadastramento. Nós estamos atendendo a partir do critério das pessoas mais carentes e das que têm maior problema de deficiência. Evidentemente que esse critério é um critério que poderia ser mais apurado, foi elaborado juntamente com a Secretaria do Bem Estar Social, nós achamos que deveria contar com a participação também da Secretaria da saúde, também temos feito esta discussão e esperamos que no ano que vem, em havendo recursos poderemos expandir esse atendimento a um maior número de pessoas.

O SR. - Obrigado.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL)- Gostaria de fazer mais duas perguntas e depois já passo a palavra. Só gostaria de fazer duas perguntas e depois já passo a palavra. Secretário, as construções dos terminais serão pagos pelo sistema de transportes, em caso positivo a tarifa de 1,40 será suficiente para suportar todos os custos previstos na lei?

O SR. CARLOS ZARATTINI - Estamos trabalhando em projeto de concessão de 15 anos. Isso implica em dizer que os investimentos necessários para a construção de um terminal devem ser diluídos ao longo de 15 anos. Temos buscado fazer um projeto onde o número de terminais seja o mais enxuto possível e onde possamos fazer com que o custo da construção de um terminal seja reduzido em relação aos custos e a concepção de terminal que vem sendo feita na cidade de São Paulo. Temos terminais em São Paulo com uma expectativa de conforto muito



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº *963* do
Processo *8-2267*
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M05 Folha:2

Taq.:beth

Evento: col

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

grande, com cobertura total e que vamos buscar fazer, pelo menos em uma primeira etapa, projeto de terminal que atenda à questão do conforto mas que tenha redução de custo no seu padrão arquitetônico. Com isso esperamos fazer com que o custo da construção dos terminais possa ser diluído e impactar muito pouco no preço da tarifa. Da tarifa do usuário. Achamos que a tarifa de 1,40 é paga hoje mas hoje na verdade temos três sistemas na Cidade. O sistema do ônibus regular, o sistema bairro a bairro e o sistema de lotação.

Na medida em que temos um único sistema há que se pensar que o número de passageiros que hoje está no sistema de lotação e no sistema do bairro a bairro, esses passageiros também estarão participando desse novo sistema que temos.

Então, calculamos hoje, temos hoje cerca de 3,7 milhões de passageiros no sistema regular mas na verdade temos cerca de 5,7 milhões passageiros na Cidade que utilizam o bairro a bairro e que utilizam o sistema de lotação.

Acho que é possível que a gente consiga incluir no custo da tarifa uma pequena parcela que custeie o investimento nos terminais ao longo de 15 anos.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Qual será o tratamento que a Prefeitura dará para os orcas quando da implantação do novo sistema?

O SR. CARLOS ZARATTINI - Vereador, temos feito todo o esforço para que o Governo do Estado, que é o responsável pela criação



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº *204* do
Processo *06-2250*
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M05 Folha:3

Taq.:beth

Evento: col

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

do Orca, discipline a atividade desses veículos. O governo do Estado, por diversas vezes já estivemos com o Secretário Jurandir Fernandes e solicitamos a ele que organizasse as linhas de forma com que elas não coincidisse com as linhas municipais. No entanto o Governo do Estado se recusa a fazer esta tarefa. Tivemos aí toda uma, intensificamos uma fiscalização sobre o Orca, demos um prazo para que o governo fizesse isso, não fez. Demos um prazo para que os transportadores de Orca se retirassem da Cidade e cumprissem linhas metropolitanas, ou seja, linhas que ligassem outros municípios da região metropolitana até ao sub-centro mais próximo da sua cidade, como exemplo, linhas que venham da zona Leste, de Ferraz de Vasconcelos e Poá, deveriam parar em Guaianases. Linhas que venham de Cotia, Osasco, Carapicuíba, parar em Pinheiros. Então, essa foi a nossa proposta ao Governo do Estado que não encaminhou e iniciamos uma fiscalização em que foram apreendidas cerca de 50 veículos do tipo Orca.

Infelizmente tivemos uma liminar, concedida por um juiz da cidade de São Paulo que deu aos Orca o direito de circular livremente pela Cidade inclusive com a abertura de inquérito para este Secretário pelo fato de ter apreendido os Orca.

Foi uma liminar estranha pois permite a todo o associado, de uma determinada cooperativa, que circule livremente. Com isso muitos perueiros se associaram nesta cooperativa e hoje circulam com uma cópia da liminar pela Cidade. O Departamento Jurídico da Prefeitura tem feito esforço no sentido de cassar esta liminar mas até agora não obteve êxito na tarefa.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 2057 do
Processo 06-2857
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M05 Folha:4

Taq.:beth

Evento: col

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

Esperamos que haja a compreensão do Poder Judiciário e que entendam o problema de transporte e a competência que é da Prefeitura em regularizar o sistema.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - A SPTrans, tenho ciência e consciência de que aprovei a Lei 13.241 mas no momento da aprovação deixamos para ser criada a agência reguladora e a empresa gerenciadora das receitas. Então, pergunto ao Secretário. Hoje que já avançamos e que já passou quase um anos que aprovamos a lei, a São Paulo Transportes não poderia desempenhar a contento a função das duas entidades previstas na Lei 12.241, agência reguladora e empresa gerenciadora das receitas?

O SR. CARLOS ZARATTINI - Sim, é previsto na lei que enquanto não forem criadas essas duas entidades a SPTrans realiza esta função. Estamos propondo no decreto que, queremos em outra oportunidade apresentar à Câmara Municipal,...



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº *Sob 7* do
Processo *Co-2157*
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M06 Folha:1

Taq.: beth

Evento: COL

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

Estamos propondo no decreto que, queremos em outra oportunidade apresentar à Câmara Municipal, que já, e evidentemente vamos enviar à Câmara Municipal também um projeto de criação desta empresa ainda este ano. Mas no decreto prevemos que caso a Câmara Municipal não aprove este ano e haja um período intermediário a São Paulo Transportes abrirá a participação dos operadores a administração dos recursos arrecadados no sistema.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PL) - Obrigado.

Tem a palavra o Vereador Alcides Amazonas.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Sr. Secretário, nesta mesa têm pelo menos três vereadores que participaram ativamente da aprovação da lei dos transportes do ano passado, quando foi aprovado nesta Casa. Procuramos ouvir a sociedade civil organizada, as várias representações, os vários segmentos, os vários modais que atuam no sistema para que o projeto pudesse ter as alterações necessárias para que a população pudesse ter um serviço de qualidade. Acompanhamos também, logo no início da gestão da Marta Suplicy uma apresentação que foi feita na zona Sul sobre o que se pretendia fazer no transporte mas já foram tomadas ali algumas medidas, por exemplo, foi anunciado o fim do subsídio ao sistema, um aumento na tarifa para 1,40 e a avaliação que se tinha naquele momento é que a partir dali o sistema diminuiria as greves, os empresários não teriam problema mais porque estaria garantido o equilíbrio econômico e financeiro, os trabalhadores também estariam contentes porque não teriam mais os seus salários atrasados,



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº	5047	do
Processo	06-2256	
Carlos Roberto Silva		
reg. 11130		

Rod.:M06 Folha:2

Taq.: beth

Evento: COL

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

enfim, era o que todos esperávamos. Infelizmente o que estamos vendo não é exatamente isso. Tivemos algumas empresas que sofreram intervenção e parece que hoje ainda tem uma empresa na zona Leste parada, a antiga Viação Cidade Tiradentes, então, gostaria de saber o seguinte: o que aconteceu exatamente? Tivemos o segmento dos perueiros, dos representantes do sistema bairro a bairro e aí há uma preocupação, um descontentamento sobre a questão. Queria que o Sr. Secretário colocasse para nós, essas intervenções, por que ocorreram e se nessas intervenções estão havendo rompimentos de contratos e se nessas intervenções fica garantido o emprego do trabalhador que porventura houve rompimento do contrato, se vão ser solicitadas as linhas, se está garantido aí o emprego dos trabalhadores. Queria saber porque, há pouco tempo atrás esteve aqui o Sr. Chaim e ele estava ou está dirigindo o grupo Ruas. Ele colocou aqui uma série de questões, disse que foi uma intervenção indevida, que as coisas estavam irregulares, que se houvesse motivo para intervir foi antes de ele entrar porque ele entrou assumindo o grupo e após a entrada dele a empresa tinha melhorado. Eu me refiro aqui às empresas do Romero Niquini. Então, gostaria que se abordasse isso e se falasse um pouco sobre essas intervenções.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Bom, é importante dizer o seguinte: nós tivemos problemas de greve, problemas de paralisação não foi em todas as empresas. Houve um problema em maio deste ano por conta de aumento de salário mas, por conta de atraso de pagamento as paralisações sempre ocorreram nas mesmas empresas e são empresas do



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 308	do
Processo	06-2027
Carlos Roberto Silva	
Reg. 11130	

Rod.:M06 Folha:3

Taq.: beth

Evento: COL

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

Grupo Niquini e, particularmente, empresas que eram do grupo Constantino e que foram transferidas para outras pessoas. Nessas empresas que se localizaram as paralisações e onde ocorreram atraso de salário. Não houve uma situação generalizada de atraso de salário, generalizada de problemas no sistema.

Por isso é importante dizer, Vereador, que toda a vez que a imprensa mostra um ônibus em mal estado de conservação, sujo e com problemas 99% das vezes são nas empresas ou do Grupo Niquini ou das empresas que eram antigamente do Grupo Constantino. É importante ressaltar isso para colocar uma clareza que temos de que mais de 85% do sistema funcionando em situação de normalidade. Inclusive quero dizer que as reclamações que a gente recebe através do telefone 158 são concentradas nessas empresas.

Então, muitas vezes se fala do sistema de caos do transporte de São Paulo e o caos está aí.

Fizemos no mês passado, no dia 6 de setembro, o rompimento do contrato com três empresas do Grupo Niquini, a empresa Parelheiros, a Santa Bárbara e a Vila Formosa. Fizemos isso porque constatamos que as empresas faziam uma venda de passes não prevista pelo contrato.

Pelo contrato todo o passe recebido pelas empresas têm de ser remido junto a SPTrans e constatamos que essas empresas não estavam fazendo a remissão de passes junto à SPTrans o que caracterizava um desvio da forma como os recursos são administrados no sistema de transporte.

Por conta disso rompemos o contrato, requisitamos as garagens e os empregados e estamos operando com a nossa administração essas



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº *369* do
Processo *08-2267*
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M06 Folha:4

Taq.: beth

Evento: COL

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

três empresas. Essas empresas apresentaram recursos na última sexta-feira, temos um prazo para responder o recurso e após isso se dá, definitivamente a cessação do contrato com essas três empresas. Estamos colocando, como até agora nenhum outro empregado foi demitido, não há razão para se fazer isso, ainda que o número de empregados dessas três empresas seja um número acima da média do sistema de empregados por carro.

De toda a forma estamos colocando que as empresas que assumirem eventualmente as linhas dessas três empresas evidentemente terão de assumir os empregados também.

A quarta empresa que temos sob intervenção é a viação América do Sul, antiga empresa São Judas que também pertenceu ao Grupo Niquini e que também foi vendida a um empresário agora recentemente, na mudança do contrato. A Viação América do Sul também atrasou o pagamento, apesar de não constataremos nenhum problema em relação à questão de passes. Então, não houve a cessação do contrato, ela está sob intervenção e sob auditoria.

Tivemos problema com uma empresa anteontem que é a viação Serra Negra, na qual não houve, não um atraso de pagamento mas um bloqueio das contas dos trabalhadores, o banco resolveu bloquear as contas e por causa disso se suspendeu o pagamento e os empregados pararam no dia seguinte voltaram ao trabalho.

Tivemos a paralisação da Viação Cidade Tiradentes, se não me engano na segunda-feira, por não pagamento de horas extras, isso foi sendo resolvido, foram sendo pagos...



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 570-4 do
Processo 06-22627
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M07 Folha:1

Taq.:beth

Evento:col

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquígrafia

Tivemos a paralisação da Viação Cidade Tiradentes, se não me engano na segunda-feira, por não pagamento de horas extras, isso foi sendo resolvido, foram sendo pagos uma parte dos trabalhadores na terça, na quarta e ontem, completou esse pagamento e a empresa hoje está rodando normalmente.

Tivemos aí a notícia ontem de que o empresário a quem pertence a Viação Cidade Tiradentes, vendeu a empresa a outro empresário do qual não foi formalizada a transferência junto à SPTrans.

A Viação Cidade Tiradentes continua operando no sistema mas ainda não temos a notícia completa da transferência da propriedade da empresa. Toda a transferência deve ser notificada à SPTrans para que a mesma avalie as condições do novo proprietário.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Secretário, há cerca de 15 dias estiveram presentes na Casa, acompanhando sessão da Comissão de Transportes cerca de 50 ex-cooperados da CCTC, que é uma cooperativa que foi criada por ocasião da extinção ou da privatização da CMTC.

Estiveram aqui cerca de 50 trabalhadores dizendo que ao final do contrato que tinha entre Poder Público e CCTC ficaria garantido ali o emprego daqueles trabalhadores, motoristas, etc. Perguntaria: esses trabalhadores estão com tempo garantido, não estão, como está a situação deles?

O SR. CARLOS ZARATTINI - A CCTC que o Vereador deve conhecer muito bem o processo com que foi gestada e criada, foi uma cooperativa que foi praticamente anexada pelo Poder Público e cuja função



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 5217A do
Processo 06-2857-7
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M07 Folha:2

Taq.:beth

Evento:col

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

principal foi servir de campo de provas para o chamado ônibus a gás. Se implantou ali a primeira geração de ônibus a gás, os custos de manutenção desse ônibus eram altíssimos, os problemas que surgiram foram enormes e houve durante todo o período de funcionamento, quase 10 anos, uma má gestão dos recursos da CCTC e uma interveniência indevida das diretorias da SPTrans de governos anteriores. Ao assumirmos vimos que as condições de operação da CCTC eram muito ruim. Era uma cooperativa completamente descapitalizada, os ônibus pertenciam à São Paulo Transportes, todo eles com mais de 10 anos de uso em péssima condição de operação, tinha cerca de 10 ônibus que eram de propriedade da cooperativa mas que já estavam alienados, enfim, uma situação muito difícil.

Havia um conflito interno dentro da cooperativa bastante grande, diversas trocas de diretoria, agressões, greve dentro da própria cooperativa. Então, uma situação que impedia que a cooperativa acompanhasse o processo de renovação que estamos tendo na Cidade. Diante disso havemos por bem cessar o contrato com a CCTC e acordamos com a Transurb, o sindicato empresarial de São Paulo para que houvesse a admissão dos empregados da CCTC. Quando houve essa reunião na Câmara Municipal cerca de 150 empregados, se não me engano, ainda não haviam sido admitidos. Se não estou enganado pelo relatório.

A maior parte desses empregados, pelo que tenho informação, já foram admitidos, restam ainda alguns, estamos fazendo gestões junto às empresas para que sejam admitidos e possam trabalhar.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº <u>52</u> do
Processo <u>06-2674</u>
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M07 Folha:3

Taq.:beth

Evento:col

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Sr. Secretário, nesse novo sistema de transporte que está sendo citado na Cidade, estão previstas tarifas diferenciadas, veículos diferenciados, as linhas locais, as linhas troncais e está previsto que os perueiros vão assumir as linhas locais, pelo menos está previsto isso. Conversando com vários deles, nas reuniões anteriores que fizemos eles disseram que não vão, não. Têm uma resistência muito grande.

Quero saber como é que está sendo tratado isso. Outra coisa, na nova forma de remuneração que está previsto, onde cerca de 70% da remuneração será feita através de passageiro transportado, perguntaria: isso não poderia trazer alguns problemas do tipo: coloco menos ônibus nas ruas para transportar mais passageiros, poderia surgir o efeito sardinha em lata. Como é que está esta situação?

O SR. CARLOS ZARATTINI - Com relação ao problema do pagamento por passageiro nós vamos trabalhar com dois tipos de fiscalização. Evidentemente com o mesmo fiscal. Mas a fiscalização que vai levar em conta o intervalo entre um ônibus e outro e outra fiscalização exatamente para verificar o nível de lotação. Estamos trabalhando com um nível de lotação de cinco passageiros por metro quadrado, que é um nível bastante razoável no horário de pico e que não traz o efeito sardinha em lata.

Então, a empresa tem de manter um intervalo máximo...



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n° 523 do
Processo 01-225
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M08 Folha:1

Taq.:beth

Evento: col

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

Então, a empresa tem de manter um intervalo máximo entre um ônibus e outro, de acordo com a faixa horária e um nível de lotação máximo. Então, isso vai ser fiscalizado e vai ser determinado também pelo contrato. Evidentemente se a empresa não colocar um número de veículos que atenda à demanda em termos de lotação ela também vai ser penalizada por conta disso.

A outra questão importante que o senhor citou, diz respeito às linhas locais. Nós temos um contrato de permissão com os chamados perueiros, os serviços de lotação. Eles vão trabalhar nas linhas locais. Evidentemente eles têm de trabalhar nas linhas locais e cumprir os horários e itinerários que vão estar dispostos naquelas linhas.

Em caso de não cumprimento o contrato será rompido e este veículo, esse condutor estará automaticamente na clandestinidade. Acredito que não é do interesse da grande maioria dos perueiros, voltar a uma situação de clandestinidade pois vamos manter uma fiscalização rigorosa e vamos ter uma medida rápida em relação ao não cumprimento do contrato por parte das lotações, das linhas locais. Então acredito que não teremos esse problema do não cumprimento de linhas.

Estamos tendo, na implantação de linhas em vigoro um nível de sucesso bastante razoável, dia a dia as linhas vêm cumprindo o seu itinerário, temos fiscalizado com rigor, agora estamos implantando o Transponder nesses veículos e todos eles serão detectados pelos laços detectores de forma que eu acredito que a maior parte vá cumprir este sistema. É importante que os autônomos entendam que é medida que eles



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 547 do
Processo 66.285
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M08 Folha:2

Taq.:beth

Evento: col

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

entram no sistema eles vão ser transportadores regulares que têm de cumprir horários, que têm de cumprir a frequência e o itinerário. O transporte não funciona em nenhum lugar do mundo do jeito que cada um quer e no horário que cada um quer. Vamos supor, o camarada diz: esse domingo vou com o meu veículo para a praia. Aí se vê aquele monte de veículos lá na Praia Grande. Isso não vai poder acontecer. A medida do contrato, o veículo, vai estar vinculado ao serviço de São Paulo. Então, ele só vai poder ser utilizado nos horários permitidos e determinados pelo Poder Público. Não é um veículo de passeio, não é um veículo de excursão, não é um veículo para ser usado em outras modalidades, assim como também não vai poder funcionar fora do itinerário e fora do horário previsto.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - É exigido dos perueiros, dos alternativos, a exigência de um cobrador. No novo modelo está previsto, nos minis e micro-ônibus, esse tipo de operação, com mini e micro-ônibus. Gostari de saber se está prevista também a presença de dois operadores por veículo neste caso.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Não, isso não está resolvido ainda.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Outra questão: No termo de referência está previsto também que será eliminado o cobrador, que também é proprietário.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Desculpe, não entendi.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 5754 do
Processo nº 01504
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M08 Folha:3

Taq.:beth

Evento: col

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - No termo de referência está prevista a eliminação do cobrador. E já tínhamos ouvido isso antes e pelas informações que temos cerca de 80% são proprietários nessas condições. Gostaria de saber se isso é real, como funciona, vai ser eliminado pura e simples?

O SR. CARLOS ZARATTINI - Olha, no termo de referência fala em relação às linhas locais ou as estruturais?

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Estou falando dos cobradores, que são proprietários e que não disputam a licitação. Estão eliminados do processo.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Cobradores que são proprietários.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - São os proprietários que são cobradores que no termo de referência estão eliminados.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Não, o que estamos colocando é o seguinte: você diz para a licitação dos autônomos?

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Isso.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Na licitação de autônomos estamos prevendo que haja a licitação dos operadores...(marcelo)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 56 do
Processo 06-22537
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M09 Folha:1

Taq.:Marcelo

Evento: Com. Esp.Transp.colet. S.Paulo

Orador:

Data: 10.10.02

Sem Revisão da Taquigrafia

...dos autônomos, nós estamos prevendo que haja a licitação dos operadores. Não estou entendendo porque seria eliminado o cobrador. Acho que não tem, a priori, nenhum problema em relação a isso. O desejável aí é que o proprietário do veículo seja o proprietário do veículo, enfim, que cada motorista seja ligado a um veículo, esse é o desejável. Eu acho que essa é uma questão que preciso entender melhor a situação. Mas, em princípio é isso. Por quê? Eu vou explicar porque. Nós estamos trabalhando com a idéia de autônomos. Autônomo é a pessoa que é dona do seu próprio veículo. Se os cobradores também forem donos dos veículos, nós podemos ter uma situação em que algumas pessoas detêm o comando de mais de um veículo. Então, na verdade, você vai constituir uma empresa onde aparece para a Prefeitura o cobrador como proprietário, mas como ele não dirige o ônibus, você possibilita que haja contratação por fora desses cobradores. Então é uma situação meio complicada, que a gente pode perceber que pode ter um acobertamento de uma empresa por trás, desvirtuando o sistema. O nosso objetivo é que autônomos sejam os proprietários dos veículos e não que se faça um acobertamento de empresas através de outras formas, ou seja, nós queremos que aquela pessoa que dirija o veículo de fato seja dona, para que a gente possa abarcar esse número de pessoas que hoje estão trabalhando no serviço de lotação.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Secretário, uma das primeiras iniciativas dessa administração foi a implantação da via livre, que eu achei muito positivo, uma forma barata de aumentar a velocidade média da frota. Depois desse período todo isso surtiu efeito, aumentou a velocidade média da frota? Como está a situação da



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 5734 do
Processo do 2002
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M09 Folha:2

Taq.:Marcelo

Evento: Com. Esp.Transp.colet. S.Paulo

Orador:

Data: 10.10.02

Sem Revisão da Taquigrafia

via livre hoje? Está previsto o aumento da via livre por ser barata, uma vez que a gente sabe a situação financeira da cidade como está? Está previsto corredores segregados também?

O SR. CARLOS ZARATTINI - Exato. Nós tivemos, no ano passado, a implantação de 80 quilômetros de via livre, em oito corredores, se não me engano. Esses oito corredores nós conseguimos uma velocidade média ao longo de todo este ano aqui, uma média da média, vamos dizer assim, de 23 quilômetros por hora, que é uma velocidade que é bastante boa para o sistema de ônibus na cidade de São Paulo. Neste ano estamos implantando quase cem quilômetros de via livre, no ano que vem a gente prevê continuar implantando esse sistema. Estamos prevendo também aperfeiçoar a operação do sistema, porque a operação é muito importante, a CET tem um papel importante a desempenhar e nós sentimos que ainda há muito o que se fazer nessa operação. Estamos trabalhando intensamente dentro da CET para que a gente consiga aprimorar. Devemos, também, implantar um sistema de fiscalização eletrônica nos corredores, hoje trabalhamos com poucos radares em corredores e no via livre, nesse nenhum ainda, pretendemos implantar um sistema de detecção eletrônica. Então se um determinada faixa é exclusiva para ônibus no horário de pico pretendemos colocar câmaras que fiscalizem aquele via livre naquele período que ela é exclusiva para o ônibus, para que não haja entrada de caminhões, de automóveis, ou até mesmo de veículos fretados naquele momento. Então isso está sendo preparado e esperamos com isso aumentar ainda mais essa velocidade que hoje é de 23 quilômetros por hora.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 28 do
Processo 06-2262
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M09 Folha:3

Taq.:Marcelo

Evento: Com. Esp.Transp.colet. S.Paulo

Orador:

Data: 10.10.02

Sem Revisão da Taquigrafia

Fizemos, também, uma medição na cidade de São Paulo com diversas linhas, diversas características, e constatamos que a velocidade do transporte na cidade hoje é de 18 quilômetros por hora. Muita gente fala em 12 quilômetros por hora, mas a média na cidade é de 18 quilômetros por hora, o que também não é bom, não quer dizer que seja bom, mas pretendemos melhorar a média na cidade para 20 quilômetros por hora. Parece que é pouca coisa, de 18 para 20, mas quando a gente fala em média significa que muitas linhas terão que ter uma velocidade bem maior que 20 quilômetros por hora. Estamos, também, em processo de construção de três corredores do VLP na cidade, que também deve aumentar a velocidade comercial.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Uma última questão sobre subsídio. Várias partes do mundo o transporte público é subsidiado. Eu entendo que transporte público, assim como educação, segurança pública e saúde, é uma questão elementar, uma questão social importante para a população e, vira e mexe, se debate a questão do subsídio. É possível o transporte da cidade de São Paulo funcionar sem um subsídio? Está previsto subsídio para o próximo período para o transporte coletivo na cidade de São Paulo?

O SR. CARLOS ZARATTINI - É importante dizer que o problema do subsídio foi focado porque a forma como era o contrato anterior, o contrato que terminou em janeiro deste ano, era um contrato que buscava o pagamento pelo custo e isso gerou uma série de distorções ao longo desses anos, fazendo com que muitas empresas elevassem o seu custo sem buscar melhorar o seu serviço ou atender com eficiência, trazendo mais passageiros. Não é por acaso que essas empresas são



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 579# do
Processo 226575
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M09 Folha:4

Taq.:Marcelo

Evento: Com. Esp.Transp.colet. S.Paulo

Orador:

Data: 10.10.02

Sem Revisão da Taquigrafia

justamente aquelas empresas a que me referi anteriormente, que aumentaram seus custos sem nenhuma preocupação e que trataram mal seu passageiro. Então o que ocorreu? Para essas empresas era necessário haver sempre um subsídio porque elas não conseguiam completar com o número de passageiros os seus custos.

O que esta administração buscou fazer foi contratar empresas através de novas regras no sentido de que elas buscassem uma maior eficiência, um melhor atendimento ao seu usuário e, portanto, atraísse novamente o usuário. Nós vimos que a maior parte das empresas vem trabalhando nesse sentido e vem obtendo sucesso. Nós temos hoje, particularmente a área sete, área oito, área um, área dois e área três com um nível de atendimento melhor, com número de passageiros maior e mais equilibradas financeiramente.

Então isso nos coloca na evidência que esse é o caminho correto, ou seja, nós temos que fazer com que essas empresas façam investimentos e de fato têm feito. Vimos que várias empresas estão adquirindo veículos novos, várias empresas estão aumentando o número de veículos, particularmente vimos isso na zona norte, as empresas compraram novos veículos, na zona sul também estão comprando novos veículos, não apenas substituindo, como ampliando sua frota, buscando atender de melhor forma o usuário, com isso ganhando novos usuários, e nós temos observado que esse sistema tem garantido essa evolução.

Algumas empresas não acompanharam, não se interessaram por isso e essas empresas apresentaram problemas.

Então o que é necessário colocar é que a retirada do subsídio não foi só uma questão se deve ou não deve ter subsídio. Em princípio



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 580 de
Processo 06-2852
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M09 Folha:5

Taq.:Marcelo

Evento: Com. Esp.Transp.colet. S.Paulo

Orador:

Data: 10.10.02

Sem Revisão da Taquigrafia

se tivéssemos uma receita na cidade de São Paulo que garantisse um custo de transporte muito baixo seria desejável. Se pudéssemos ter na cidade de São Paulo uma tarifa em torno de 70 ou 80 centavos seria o desejável e, com certeza, teríamos um aumento enorme no número de passageiros na cidade e isso garantiria uma retirada, uma diminuição do número de automóveis nas ruas. Infelizmente, isso só seria possível se a Prefeitura tivesse condições financeiras para realizar esse subsídio e todos sabem que ela não os têm. Temos pago uma dívida com o Governo Federal de mais de um bilhão de reais por ano e temos buscado focar os recursos da Secretaria de Transportes em investimentos que garantam uma infra-estrutura melhor para o sistema. Por conta disso que não há as condições para haja o subsídio na cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Tem a palavra o nobre Vereador Devanir Ribeiro.

O SR. DEVANIR RIBEIRO (PT)- Sr. Presidente, demais membros desta Comissão de Estudos, Sr. Secretário Zarattini, eu queria fazer algumas considerações e uma pergunta. Com relação, inclusive já foi perguntado, a cooperativa CCTC, eu já estou há muitos anos nesta Casa e venho acompanhando desde quando foi criado, e eu era contra a criação dessa cooperativa, porque não era uma cooperativa, era arranjo e deu no que deu. Eu acompanhei. Eles vieram nos procurar aqui, estava eu e o Vereador Alcides Amazonas, e eu fui muito franco com eles, eu tenho um conflito de legislação, eu venho da área sindical também, porque eles tinham nas mãos um acordo feito pelo Secretário que eles seriam readmitidos e falei: "Isso não existe, gente. Isso pode ser um protocolo de intenções, porque ninguém obriga ninguém a contratar



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 583	do
Processo	6-7157
Carlos Roberto Silva	
Reg. 11130	

Rod.:M09 Folha:6

Taq.:Marcelo

Evento: Com. Esp.Transp.colet. S.Paulo

Orador:

Data: 10.10.02

Sem Revisão da Taquigrafia

ninguém, nós estamos na livre iniciativa e não pode obrigar ninguém mesmo, a não ser que você tenha um contrato coletivo da categoria, o que não é o caso. Eles ficaram bravos comigo e disse: "Não vou mentir para vocês. Acho que vocês entraram numa fria lá atrás e deu no que deu e hoje estão numa geladeira". Então é um comentário que queria fazer. Acho que a Prefeitura, o Poder Público, melhor dizendo, não pode tratar as coisas com paternalismo, tem que tratar o que é público como público e não pode jogar o dinheiro fora, não podemos agir com o coração, temos que agir com a razão.

Mas quero fazer algumas perguntar também, Secretário. Como está a questão da relação, que acompanho também há muito tempo e sei que não é regular, o recolhimento do INSS dessas empresas, aí sim zelando pelos funcionários, que deveria ser um papel até do sindicato, mas que, infelizmente não faz, a questão do recolhimento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço? Qual é o poder que a Secretaria ou a São Paulo Transportes tem para forçar que essas empresas cumpram o seu dever, porque isso é apropriação indébita, deduz do holerite e não recolhe. Então é muito fácil, às vezes, criticar o Poder Público, mas ninguém quer ir para cima daquilo que é a lei e o sindicato da categoria deveria olhar e não olha. Isso eu tenho reclamações de dez anos atrás.

Outra coisa, nessas intervenções que houve em algumas empresas como ficou? Deu para que a São Paulo Transporte medir se aumentou ou diminuiu o número de passageiros, porque só assim ela tem condições, porque a São Paulo Transportes não tem nenhuma operadora, só quando ela fez uma intervenção é que ela tem condições de observar se tem



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 5827 do
Processo 6-1574
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M09 Folha:7

Taq.:Marcelo

Evento: Com. Esp.Transp.colet. S.Paulo

Orador:

Data: 10.10.02

Sem Revisão da Taquigrafia

condições de aumentar o número de passageiros. Eu pergunto isso porque os empresários, todas vezes que nos encontramos com eles, vem com essa cantilena há muitos anos: "Perdemos passageiros", "Perdemos passageiros", "Perdemos passageiros", então queria saber se aumentou ou não.

Outra coisa ainda, se é falta de ônibus ou se é o nosso viário, o trânsito, o congestionamento, que é um fator que atrapalha? Faço essa pergunta pelo seguinte, imaginemos que temos dez mil ônibus na cidade rodando hoje, digamos que pudéssemos dobrar para 20 mil ônibus, mas aí travava a cidade porque não temos viário para isso. O que prejudica mais é o nosso viário ou a falta de investimento no sistema do transporte, ou você pode explicar o que poderá ser feito através dos corredores segregados.

A última pergunta é com relação aos fretados. É o negócio da china e é um péssimo negócio para a cidade de São Paulo. Eu tenho o hábito de ir pela 23 de maio e quando eu subo a alça para pegar a Paulista, a tarde, no horário de rush, tem uma fila de ônibus, inclusive da EMTU, é uma fila de ônibus, eles ocupam mais da metade da pista da alça e nós ficamos congestionados e congestionam toda 23 de maio, porque fica aquela fila de ônibus. A partir das 16h30m podem passar lá que vão ver, sem contar nas outras regiões, apesar de que lá não tem grandes problemas de congestionamento, na Presidente Wilson, mas tem grandes e médias empresas particulares. Como é esse negócio? Qual a regulamentação que temos sobre isso? Como a São Paulo Transporte e o Secretário de Transporte da Cidade de São Paulo vêem isso?



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 583 do
Processo 06-0524
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M09 Folha:8

Taq.:Marcelo

Evento: Com. Esp.Transp.colet. S.Paulo

Orador:

Data: 10.10.02

Sem Revisão da Taquigrafia

Eram essas as minhas perguntas. Obrigado.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Sobre a questão do INSS e do Fundo de Garantia eu queria informar que nesse sistema que estamos fazendo, nessa contratação que é emergencial, nós pedimos as documentações das empresas, os atestados das empresas e elas todas apresentaram. Evidentemente que no momento da contratação existe a apresentação dessa documentação por parte das empresas. Nós estamos prevendo que num futuro contrato, já em licitação, haja essa apresentação de forma periódica perante o Poder Público, ou seja, de tanto em tantos meses as empresas deverão apresentar as guias de recolhimento do INSS...



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº	584	do
Processo	06-2057	
Carico	Roberto Silva	
Reg	11130	

Rod.:M11 Folha:1

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

...periódica perante o Poder Público, ou seja, de tantos em tantos meses, as empresas deverão apresentar as guias de recolhimento do INSS e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço. Muitas empresas adotaram essa prática há muitos anos na cidade de São Paulo. O Amazonas deve ter visto isso no sindicato, o não-recolhimento desses encargos trabalhistas. E que evidentemente cria uma relação trabalhista com o empregado muito ruim, porque acaba ficando uma coisa assim de que não se cobra a empresa, ao mesmo tempo a empresa não paga e isso acaba não gerando uma relação saudável entre os empresários e os trabalhadores. Sobre o número de passageiros nas empresas que nós temos operado por conta da cessação do contrato, nós observamos um pequeno aumento do número de passageiros por conta de que temos colocado o maior número de veículos possível na rua. Quero dizer isso porque os veículos são muito velhos, estão em condições muito ruins e normalmente eles quebram no meio do caminho. Então, essas empresas que estão sob os cuidados da São Paulo Transportes, por mais que haja esforço da nossa intervenção, como também esforço por parte dos próprios empregados para fazer a manutenção, a frota é muito velha e em más condições. Então, acaba ocorrendo um número de quebra significativo e, conseqüentemente, o número de passageiros acaba não aumentando o tanto que poderia aumentar. Mas, com certeza, eu tenho convicção disso, se houver uma oferta de boa qualidade, uma oferta com intensidade suficiente, haverá um aumento do número de passageiros e, portanto, uma diminuição do déficit das empresas. Nós já observamos isso em vários lugares da cidade de São Paulo.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 5857 do
Processo 08-2857-4
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.:M11 Folha:2

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

Quanto à questão do viário, é importante dizer que não é o problema de colocar mais ônibus, aumentar o número de ônibus, mas de colocar os ônibus nos lugares certos. Nós observamos que houve, ao longo do tempo, uma distorção na criação de linhas na cidade de São Paulo. As linhas, na sua maior parte, se dirigem ao Centro da Cidade, à Paulista e à Faria Lima, e acaba congestionando essas avenidas. Então, é necessário que a gente faça uma reestruturação das linhas. Isso só é possível através de um processo de integração. É por isso que nós pretendemos, nesse novo projeto, reorganizar as linhas na cidade de São Paulo, implantar os terminais de integração e diminuir o número de veículos que chegam ao Centro e aumentar, conseqüentemente, o número de veículos que atende a população na periferia. Então, com isso, podemos ter um aumento da velocidade comercial, uma diminuição de intervalos de espera entre uma linha e outra e uma maior velocidade, portanto um ganho tanto para os usuários quanto para os operadores que vão ter uma redução no seu custo.

Nós também prevemos, sempre que possível, a implantação de corredores ou de faixas exclusivas, pelo menos no horário de pico, numa operação que garanta a velocidade do transporte. Por fim, sobre a pergunta sobre os ônibus fretados, a Prefeita há cerca de um mês publicou um decreto organizando a atividade de fretamento na cidade de São Paulo. Nós temos aí já uma legislação estadual e federal em relação ao fretamento, mas não tínhamos nada em relação ao fretamento municipal. então, de agora em diante, estamos publicando as portarias necessárias à organização do sistema, nós temos aí um período para cadastramento dos ônibus fretados que trabalham dentro do Município de



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 586	do
Processo 66-185	
Carlos Roberto Silva	
Reg. 11130	

Rod.:M11 Folha:3

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

São Paulo, ou seja, que pegam passageiros dentro do Município e levam passageiros para dentro do Município de São Paulo. Todos esses veículos deverão ser cadastrados, deverão passar por uma inspeção periódica pela São Paulo Transportes, todos deverão ter as suas garagens. É importante dizer o seguinte: justamente para procurar resolver esse problema que o senhor constatou na 23 de Maio fica a partir de 90 dias da edição do decreto, ou seja, a partir do início do ano que vem, esses 90 dias caem exatamente no dia 24 de dezembro, então, logicamente teremos isso a partir do início do ano que vem, a proibição do estacionamento de veículos fretados no viário da cidade de São Paulo. Então, todo veículo fretado deverá ter uma garagem para estacionar o seu veículo. Então, esses veículos que vêm de outras cidades, mesmo da cidade de São Paulo, que trazem as pessoas até o Centro, e ficam aguardando, estacionados no viário, a viagem de volta, esses veículos deverão alugar uma garagem para estacionar enquanto aguardam o horário de retorno. Não poderão mais continuar permanecendo tanto na 23 de Maio, quanto na região do Ibirapuera, na região do Alto de Pinheiros, onde eles normalmente estacionam, prejudicando a circulação e os moradores dessa região. Nós tivemos, isso é histórico, inúmeras reclamações de moradores, dizendo que suas ruas se transformaram em verdadeiras garagens onde esses motoristas passam o dia, almoçam, jantam, tomam banho, enfim, ocupam as praças da cidade de São Paulo. Isso não será mais permitido. E nós estaremos, a partir do início do ano, fiscalizando e penalizando aqueles que não retirarem seus veículos do viário da cidade de São Paulo.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº	587
Processo	6-2257
Carlos Roberto Silva	
Reg.	11130

Rod.:M11 Folha:4

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Secretário, nós gostaríamos que o senhor desse algumas informações. Nós estamos embasbacados com um projeto que chegou na Casa e está tramitando nas comissões sobre o encerramento das frotas. Alguns vereadores e alguns membros das comissões das frotas estão pensando que esses alvarás vão diretamente para eles. O senhor não acha que temos de reavaliar esse projeto e colocar algumas regras para haver uma transição? Porque o dia que a Câmara aprovar esse projeto e a Prefeita sancionar, de um dia para o outro, teremos em média 5 ou 6 mil pessoas indiretamente desempregadas.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Bom, em primeiro lugar, eu gostaria de informar que o projeto prevê que, a partir da lei sancionada, haverá um período, se não me engano de 180 dias, ou 120 dias, estou em dúvida, em que as frotas continuarão funcionando. Nesse período, será feito um processo de seleção de quais motoristas ficarão com esses alvarás. Então, não acredito que haverá esse desemprego tão repentinamente. Acredito mesmo que não haverá o desemprego.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Secretário, mas o senhor acha que o frotista, tendo o dia para morrer, o dono de frota, ele pode encerrar a atividade dele no mesmo dia. A impressão que está dando... Existem pessoas que estão aguardando o alvará há 10 anos na fila. Então, não vai diretamente para os empregados de frota.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Não existe fila de alvará, só para esclarecer essa questão. Não temos em São Paulo uma fila de alvará.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Mas não tem gente que pleiteia o alvará há mais de 10 anos?



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 5887	de
Processo 06-2057	
Carlos Roberto Silva	
Reg. 11130	

Rod.:M11 Folha:5

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. CARLOS ZARATTINI - Sim, tem. Temos o alvará e o condutáxi. O condutáxi é o documento do motorista, o cadastro dele de motorista de táxi. E o alvará é do veículo.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - A Prefeitura Municipal de São Paulo não expede ou autoriza alvará há alguns anos.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Há muitos anos.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Nós vamos abrir um processo licitatório para esses novos alvarás.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Perfeitamente.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Nesses novos alvarás, que regalia terão os empregados de frota? Não vou dizer que é regalia, mas haverá uma pontuação pelo tempo em que ele é cadastrado como condutor de táxi na cidade de São Paulo. Mas para todos, não para os frotistas.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Todos aqueles que têm o cadastro poderão participar desse processo. Esse projeto busca resolver uma distorção na cidade de São Paulo. Houve um decreto do então Prefeito Paulo Maluf proibindo a emissão de novos alvarás, não me recordo o ano. Esse decreto é a pedido dos próprios taxistas, foi uma solicitação do sindicato dos taxistas. O prefeito de então limitou o número de alvarás. Na época eram 35 mil, hoje esses alvarás, vários deles, as pessoas faleceram, ou abandonaram o serviço, então hoje temos em atividade um pouco mais de 32 mil táxis com alvará na cidade de São Paulo. Desses, 4 mil são de frotas...(Anelise)



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 587 do
Processo 00-2007
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.: M12 Folha:1

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

Desses, 4 mil são de frotas. Entendemos que não é correto que haja um aumento do número de táxis na cidade de São Paulo, até porque os táxis passam a maior parte do tempo ociosos. Então, não há motivo para se aumentar o número de táxis. Buscamos nesse projeto resolver um problema que vinha sendo apresentado pelos próprios taxistas de frota, que alegavam em várias manifestações ocorridas em 2001, que pagavam um valor muito alto pela chamada diária. Um valor entre 60 e 70 reais e que isso inviabilizava o seu trabalho, tornando-os praticamente escravos. A Prefeitura não tem a incumbência e o poder de intervir na relação comercial entre o dono do táxi, o frotista, e o motorista de táxi. Essa é uma relação que não cabe ao Poder Público regular. Então, optamos por uma solução que apresentamos à Câmara para que discutisse, avaliasse e quem sabe encontrasse uma solução que atingisse o maior consenso possível, um projeto de lei que termina com a figura da frota de táxi e transfere aos motoristas autônomos a propriedade desses alvarás. Evidentemente, a Câmara Municipal, pela pluralidade dos vereadores, por suas origens diferentes, tem condições de fazer uma avaliação, de fazer um projeto que chegue a um consenso maior e que teremos toda a sensibilidade de participar e discutir, ouvindo as opiniões. A Câmara Municipal tem um papel muito importante a desempenhar, assim como fez na Lei de Transporte, fez no Plano Diretor, de forma a chegar a uma pactuação mais aperfeiçoada em torno desse projeto.

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Alcides Amazonas.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha nº 590 ⁴/₄ do
Processo 06-2257#
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Rod.: M12 Folha:2

Taq.: Anelise

Evento: Transporte Coletivo

Orador:

Data: 10-10-02

Sem Revisão da Taquigrafia

O SR. ALCIDES AMAZONAS (PC do B) - (Pela ordem) - Sr.

Secretário, diante dessa disponibilidade da Secretaria em discutir o assunto, proporei ao Líder do Governo nesta Casa, Vereador Arselino Tatto, que criemos uma comissão, assim como fizemos com os transportes e outros projetos importantes. É um projeto que tem causado manifestações na frente da Câmara praticamente todas as semanas, com 300, 400 taxistas brigando por esse projeto, preocupados em ficarem desempregados. Então, vou sugerir que se crie uma comissão de três vereadores para poder fazer as alterações que julgarmos necessárias. Essa comissão certamente estará procurando o Secretário nos próximos dias para discutirmos melhor o projeto e ver se surge um substitutivo de consenso para que possamos atender não só os trabalhadores envolvidos, mas também os próprios empresários que atuam no ramo.

O SR. CARLOS ZARATTINI - Acho muito importante essa participação. Agradecemos a oportunidade de discutir com a Câmara Municipal essas questões.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PL) - Eu gostaria de agradecer a presença do Secretário, de todos os membros da Comissão. Hoje é a nossa última reunião. Nesses 15 dias, o Relator Alcides Amazonas concluirá o relatório final.

Tenham todos uma boa tarde. Muito obrigado.

SEGUE m, juntado s, nesta data
documento s e papel de informação
rubricado s sob folhas n.º 591 a 654

Em 18 / 11 1902


FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário



Publicado no DIÁRIO OFICIAL

de 09 / 11 / 02

páginas 56 a 60 colunas 3, 4, 1, 4, 1, 4 ; 1-4 ; 1-3

conferido:

FÁBIO DE CASTRO PAIVA

Secretário

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

RELATÓRIO FINAL

COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS SOBRE O TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Antônio Carlos Rodrigues (PL) – Presidente da Comissão

Toninho Campanha (PSB) – Vice-Presidente da Comissão

Alcides Amazonas - (PCdoB) – Relator da Comissão

Celso Jatene (PTB) – Membro da Comissão

Devanir Ribeiro (PT) – Membro da Comissão

Roger Lin (PPS) – Membro da Comissão

Milton Leite (PMDB) – Membro da Comissão

Augusto Campos (PT) – Membro da Comissão

Gilson Barreto (PSDB) – Membro da Comissão

Outubro/2002



Relatório da Comissão de Estudo sobre o Transporte Coletivo no Município de São Paulo

Preâmbulo

Nos termos do requerimento "RPP" de 26 de junho de 2002, o nobre vereador Antonio Carlos Rodrigues pleiteou junto à Douta Mesa, ouvido o Egrégio Plenário, nos termos do artigo 226, inciso IV do Regimento Interno desta Casa, a constituição de uma Comissão Especial de Estudos, com o objetivo de analisar e elaborar propostas para a solução dos problemas apresentados pelo transporte coletivo no Município de São Paulo.

Assim, foi aprovada a constituição dessa Comissão, composta de 9 (nove) membros, com período de duração de 60 (sessenta) dias.

Em reunião realizada dia 25 de junho de 2002, foi instalada a Comissão de Estudos, tendo como integrantes os seguintes vereadores:

Antônio Carlos Rodrigues (PL) – Presidente da Comissão.

Toninho Campanha (PSB) – Vice-Presidente da Comissão.

Alcides Amazonas (PCdoB) – Relator da Comissão.

Celso Jatene (PTB) – Membro da Comissão.

Devanir Ribeiro (PT) – Membro da Comissão.

Roger Lin (PPS) – Membro da Comissão.

Milton Leite (PMDB) – Membro da Comissão.

Augusto Campos (PT) – Membro da Comissão.

Gilson Barreto (PSDB) – Membro da Comissão.



Índice	Pág.
I. Trabalhos Preliminares	3
II. Apresentação	5
III. Considerações sobre o sistema de transporte público no Brasil	9
IV. O transporte público de passageiro na cidade de São Paulo: o sistema atual e a transição para um novo sistema	16
V. Conclusões	52
VI. Encaminhamentos	55
VII. Requerimentos Aprovados	56
VIII. Ofícios recebidos	57
IX. Documentos diversos anexados ao processo	58
X. Depoimentos prestados à Comissão	60
XI. Legislação vigente e especificações das modalidades em operação	62
XII. Bibliografia	63



I. Trabalhos preliminares

A partir da instalação da Comissão, com base nos princípios estabelecidos em sua formação, foi aprovado Requerimento de Informações solicitando ao secretário Municipal dos Transportes, Carlos Alberto Rolim Zarattini, esclarecimentos e respostas sobre:

- 1 - Fornecimento de cópia de contratos e pagamentos realizados pela Secretaria e a SPTrans a partir de janeiro de 2001 com consultorias terceirizadas, fornecedores, cooperativas "Bairro a Bairro" e lotações e empresas do sistema comum.
- 2 - Movimentação da "conta sistema", a partir de janeiro de 2001, especificando a origem e o destino dos lançamentos - abrangendo as receitas originárias da venda de vales transporte, multas e aluguel da frota pública.
- 3 - Relação de salários e comissionamentos dos funcionários da SPTrans, CET e SMT.

A Comissão também deliberou sobre quais as pessoas deveriam ser convidadas para falar sobre o tema, sempre por meio de requerimentos. Alguns dos convidados compareceram mais de uma vez devido à importância de suas funções no sistema. A Comissão ouviu um amplo leque de profissionais e técnicos do setor e, a partir de suas informações, elaborou um conjunto de propostas que serão entregues às autoridades competentes.

A Comissão solicitou logo no início de seus trabalhos os esclarecimentos necessários ao Secretário Municipal de Transportes para, a partir deles, guiar os questionamentos aos demais responsáveis pelo setor. A morosidade e descontinuidade no envio das respostas, entretanto, dificultou uma análise mais precisa dos temas abordados. Também o Tribunal de Contas foi acionado através de requerimento a fornecer informações pertinentes sem que, até o final dos trabalhos, a Comissão tenha tido retorno. Todavia, a Comissão buscou, a partir dos depoimentos prestados e do levantamento de dados



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 545	do
Processo nº 06/22/02	
Fábio de Castro Paiva	
Reg. 11.120	<i>[assinatura]</i>

disponíveis formar uma opinião abalizada a fim de apresentar conclusões e propostas que contribuam para fazer avançar o debate sobre a questão do transporte coletivo na cidade de São Paulo.



II. Apresentação

Em diversos sistemas de transporte público instalou-se uma crise sem precedentes nas duas últimas décadas. Seja em cidades de regiões desenvolvidas ou particularmente naquelas das áreas em desenvolvimento, a concentração da pobreza – consequência de uma globalização excludente – tem levado à expansão das periferias, como resultado direto das migrações provocadas por desigualdades regionais da renda ou da fuga do aluguel em tempos de desemprego (que gera a autoconstrução em áreas cada vez mais distantes), o que torna crescente a demanda por novas linhas de transporte coletivo em locais mais distantes e com menor índice de passageiros por viagem.

Como pode se constatar no **Gráfico I**, excetuando-se a França e a Alemanha, desde meados da década de oitenta, diversos países europeus e o Canadá vêm apresentando queda no índice de passageiros transportados. No Brasil, o setor de transporte tem caminhado para trás. Até 1988, constatava-se o avanço do segmento em dois ou três pontos percentuais acima do crescimento médio da economia. Há cerca de 14 anos, no entanto, o desempenho dos transportes está na linha do crescimento vegetativo e nos últimos nove anos o setor ficou abaixo do desenvolvimento médio dos serviços. Já as regiões metropolitanas, às voltas com a desindustrialização e o crescimento do trabalho informal, têm sofrido com a perda de arrecadação, com a guerra fiscal e outros fatores que gradualmente reduzem os recursos orçamentários destinados à realização de investimentos em transporte de massa.

Associada à penúria dos cofres públicos há também a queda do rendimento dos assalariados. Nos últimos três anos, a renda real média do trabalhador brasileiro diminuiu cerca de 4,0% e apenas no primeiro semestre desse ano, 5,3%. Isto acaba impondo uma situação chocante: boa parte dos trabalhadores utilizam o vale-transporte como vale-alimentação, conforme pesquisa realizada pela Associação Nacional dos Transportes Públicos (NTU). Além disso, a restrição orçamentária do consumidor impede a elevação das



tarifas dos coletivos, de modo que se possa praticar a chamada "realidade tarifária". O Poder Público se vê obrigado então a disponibilizar parcela crescente dos recursos orçamentários, sob a forma de subsídios, ao invés de se valer dessa receita para a realização de novos investimentos no sistema.

Afora os problemas citados, há também falta de planejamento e uso irracional dos espaços públicos, o que torna o trânsito caótico nas médias e grandes cidades e o sistema de transporte coletivo urbano refém do amadorismo e do improvisado. Há cerca de 50 anos, viajava-se somente sentado nos ônibus. As tarifas não eram tão elevadas, não ocorriam grandes filas e a conservação dos coletivos era razoavelmente bem feita. A explosão demográfica e a opção do uso do automóvel, a partir da instalação das grandes montadoras no Brasil no final da década de 50, fomentaram as condições para a crise do transporte urbano de passageiros, que eclodiu nos anos 80 e agravou-se na última década.

Em São Paulo, com o aumento do número de veículos particulares, de vans, peruas e motos em circulação, a velocidade média por viagem em coletivo público caiu para 12 Km/hora¹ e os congestionamentos chegam a mais de cem quilômetros nos dias normais, e nos picos, a até duzentos quilômetros. A cada dia na capital paulistana se licenciam cerca de mil veículos novos – desse modo, o número de automóveis passou de 138 unidades por mil habitantes, em 1977, para 184 por mil em 1997.

O caos no trânsito e no sistema de transporte urbano faz com que o passageiro de ônibus gaste, em média, duas horas por dia no seu trajeto de deslocamento da residência para o trabalho. Consequentemente o número de passageiros nos coletivos urbanos da capital paulista vem caindo progressivamente.

¹ Na cidade de São Paulo, o tempo de viagem dobrou em sete anos de 45 para 90 minutos num trajeto de 20 Km.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 348
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Pádua
Pg. 11.120

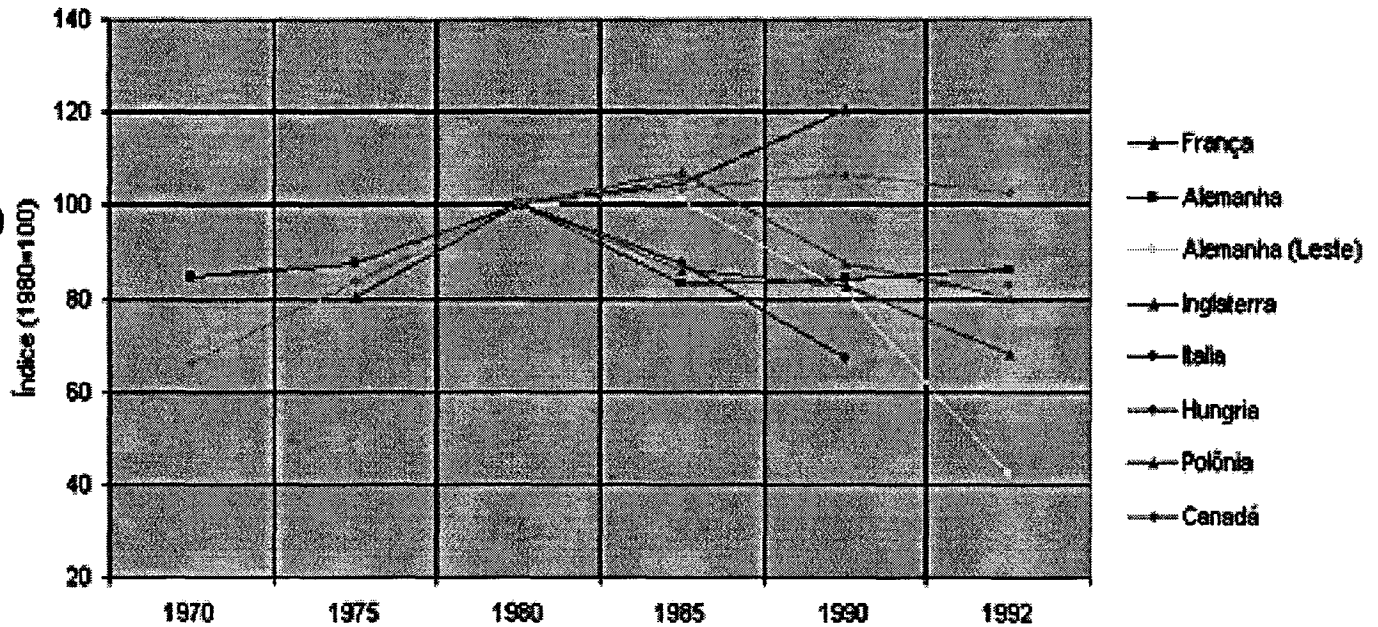
Esse conjunto de fatores – acarretando alegada dificuldade financeira para as empresas de ônibus – atrelado à ausência de uma política de transporte público adequada, fez com que a idade média da frota passasse de 4,31 anos para 7 em cinco anos na cidade de São Paulo, conforme dados da SPTrans.

Portanto, o preço elevado das tarifas, a multiplicação do número de assaltos aos veículos, o desemprego crescente, a proliferação do transporte clandestino e a redução da mobilidade da população levam as empresas a reduzir a frota, o que se desdobra em demissão de funcionários, redução dos benefícios trabalhistas, descumprimento das obrigações tributárias, previdenciárias e trabalhistas e pela precarização/canibalização dos veículos. Aparentemente, forma-se uma intrincada rede de fatores que sinalizam para a existência de um círculo vicioso: o sistema de transporte urbano de passageiros não se regenera porque não consegue ampliar o número de passageiros e consequentemente a sua receita e não aumenta esses índices porque não se regenera.

O objetivo desse relatório é fazer um diagnóstico, no âmbito da Comissão de Estudos sobre o Transporte Coletivo no Município de São Paulo, dos problemas existentes no sistema de transporte coletivo da Cidade e as transformações que o Executivo Municipal se propôs a realizar através da Lei nº 13.241, aprovada em dezembro de 2001. Para lograr essa meta, o documento faz uma breve caracterização do sistema de transporte público no Brasil. Em seguida aponta para a situação na cidade de São Paulo e na seqüência apresenta, por categoria de transporte, as análises extraídas dos depoimentos feitos por instituições, operadores do sistema e autoridades convidadas para participar das oitivas da Comissão.



Gráfico I
Países Seleccionados
Sistemas de Transporte Público Urbanos
ÍNDICE DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS
1970 - 1992



Fonte: Pucher J. e Lefèvre, C. - The Urban Transport Crisis
MacMillan Press, Londres, 1996 - pag. 20



III. Considerações sobre o sistema de transporte público no Brasil

Após três décadas de crescimento, a demanda por transporte público no Brasil tem apresentado forte declínio desde a segunda metade dos anos oitenta. As repercussões dos vários Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs) foram fundamentais para o avanço do setor de transporte em seus diferentes segmentos. Do transporte de carga ao segmento de passageiros, diretamente articulados com a indústria automotiva, o crescimento da economia brasileira foi responsável pela alavancagem do setor até meados dos anos oitenta.

Com a crise do endividamento, que se instalou no início da década de oitenta, as repercussões de natureza recessiva acabaram afetando o setor de transporte, seja por causa da queda real dos rendimentos dos trabalhadores, da ampliação da capacidade ociosa da indústria automotiva, da elevação dos juros impeditivos à realização de novos investimentos e do crescimento do endividamento das empresas do setor.

Novo fôlego foi dado com a implementação do Plano Real. A estabilização monetária criou os estímulos necessários para o transporte coletivo urbano. A demanda foi ampliada graças ao crescimento da renda e a defasagem entre custos e tarifas acumulada no período de alta inflação foi rapidamente compensada através de reajustes praticados entre 1995 e 1999 (o **Quadro 01** abaixo demonstra essa situação). Com o alívio financeiro, houve aumento expressivo dos investimentos na renovação da frota de ônibus, dotada de moderna tecnologia, proveniente da instalação de novas montadoras no país.

Após a expansão do período 1995-1999, no entanto, a economia do setor entrou em franco declínio. Na maioria das cidades, a quantidade de passageiros transportados caiu ou, na melhor das hipóteses, manteve-se estável, o que caracteriza uma participação decrescente do transporte público no mercado de transporte urbano. Contraditoriamente a oferta de transporte público, medida pela produção quilométrica, aumentou substancialmente nos



últimos anos. Como resultado dessa situação de oferta em expansão e demanda retraída, tem sido percebida a queda da produtividade do setor, expressa pela queda do Índice de passageiros por quilômetro (IPK).

Quadro 01: Tarifa Média Anual Ponderada – Capitais Brasileiras

(Em R\$ de ago/2002)

Anos	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Tarifa Média	0,70	0,79	1,08	1,14	1,21	1,23	1,19	1,21

Fonte: Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano

Certamente a mudança para um ambiente de estabilidade monetária passou a ter reflexo, cada vez mais importante, nos reajustes das tarifas, o que não ocorria no regime de alta inflação, já que a indexação garantia reajustes quase automáticos. Todavia, pouco sensível à transformação do ambiente econômico, o setor continuou a praticar quase mecanicamente o repasse de custos e de suas ineficiências nos primeiros anos após o Plano Real. Em 1998, e mais claramente a partir de 1999, começou a ficar claro o esgotamento dessa estratégia.

III.1 – As razões da contração da demanda

É sensível a redução de passageiros no transporte coletivo urbano formal e informal. Em diversas capitais brasileiras, a quantidade anual de passageiros transportados caiu de 3,6% entre 1995 e 1996 e de 5,5% entre 1996 e 1997. Para o período recente, essa queda deve ter se acentuado (embora não existam números fechados), por causa da crise econômica que assola o País. O transporte coletivo vem perdendo terreno gradualmente para outras alternativas de locomoção, particularmente para os veículos automotores. Pesquisa feita pela Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano (NTU)² permite identificar os seguintes fatores para a redução dos passageiros no transporte coletivo:

² Transporte Público Urbano: crise e oportunidades. Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano – NTU, 2001.



1º) *Aquisição e ampliação do uso do automóvel e de motocicletas:* a modernização tecnológica dos automóveis, com redução do consumo de combustível e ampliação do conforto do usuário, conjugada às condições de financiamento extremamente favoráveis garantiu ao setor automobilístico brasileiro uma verdadeira explosão de vendas entre 1995 e 1997 (**Quadro 2**)

Quadro 02: Venda de Automóveis e Utilitários Leves

(Produção nacional e importações:1995-2001)

(em mil unidades)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Produção Anual	1.652,3	1.673,1	1.873,7	1.466,4	1.195,6	1.403,8	1.511,2

Fonte: Anuário Estatístico da Anfavea,2002

Com relação às motocicletas, é cada vez mais freqüente o seu uso no transporte de documentos e pequenas encomendas nas áreas urbanas, através do serviço de motoboys. Além disso, observa-se também o serviço de moto-táxis em várias cidades brasileiras que concorrem diretamente com os coletivos urbanos, oferecendo tarifas intermediárias entre o táxi e o ônibus;

2º) *Ineficiências do próprio setor:* aspectos relacionados ao gerenciamento familiar das empresas, ao invés de uma gerência profissional, configuram um quadro de deterioração dos serviços prestados. Funcionários mal orientados, sujeira nas áreas internas dos coletivos, pichações e má conservação dos assentos são fatores que afastam os usuários do sistema regular, que acabam buscando o transporte clandestino como opção que oferece maior conforto;

3º) *Transporte clandestino:* nos últimos anos, constata-se uma explosão da atividade clandestina na área de transporte. Estima-se que o transporte clandestino ocupe hoje parcela de 2 a 5% da demanda de transporte coletivo urbano.



Pesquisas realizadas por entidades do setor revelam, de modo cada vez mais nítido, que o desemprego, as deficiências do segmento regular do transporte e a expectativa de rendimento da atividade informal explicam o crescimento da clandestinidade. Além disso, a existência de um esquema político de apoio, sustentado por interesses comerciais e eleitorais, tem se revelado um componente essencial na estratégia de penetração do transporte informal;

4º) *Aumento do transporte escolar:* como atividade especializada de fretamento por contratos de pagamento mensal, desenvolve-se estreitamente associada (e muitas vezes supervisionada) às escolas privadas de 1º e 2º graus nos grandes centros urbanos. Mais do que o controle público, quase sempre restrito ao veículo; é o vínculo com a escola, que passa aos pais dos estudantes o "aval" de um serviço seguro e confiável, atributos indispensáveis, e que dificilmente seriam reconhecidos num serviço operado por autônomos. De modo surpreendente, na cidade de São Paulo, há uma concorrência direta entre o programa Vai e Volta e o sistema regular de transporte. Embora mereça elogios pelo relevo social, não se pode negar que o programa citado retira usuários dos coletivos urbanos;

5º) *Outros tipos de fretamento:* os serviços de fretamento vem ganhando expressão no transporte de empregados entre estabelecimentos comerciais/industriais de grande porte e as áreas residenciais, com notável prejuízo para o sistema público. Em grandes cidades e regiões metropolitanas estão crescendo os serviços especializados de fretamento que servem a determinados tipos de equipamentos ou eventos;

III.2 – As causas da expansão da oferta

Levantamento feito por entidades ligadas ao setor de transporte urbano (ANTP, NTU, etc) revela que a produção quilométrica tem aumentando praticamente em todas as aglomerações urbanas estudadas. Diversos fatores explicam esse crescimento:



1º) *Expansão da área de atendimento*: a proliferação da ocupação territorial na periferia das cidades tem provocado pressões sociais e muitas vezes políticas para aumentar frequências e estender itinerários. Em grande medida, a tarifa única e a integração tarifária estimulam este processo em áreas urbanas com baixas densidades residenciais, pois criam uma indiferença do preço pago pelo usuário em relação à distância percorrida ou ao número de linhas de transporte utilizadas.

Em tese, a situação criada por esse fator justificaria fortemente a concessão de subsídios por parte do Poder Público. Como é inegável que a especulação imobiliária empurra a parcela da população de baixa renda para áreas longínquas e o transporte público é uma necessidade primária da população, em patamar de igualdade com educação e saúde, justifica-se que o poder concedente (municípios) encontre alternativas para subsidiar linhas urbanas que atendem regiões de baixa densidade populacional, o que inviabiliza o equilíbrio financeiro das empresas.

No caso da cidade de São Paulo, a retirada do subsídio ao transporte coletivo, em razão das dificuldades financeiras provocadas pelo elevado endividamento municipal, tem suscitado diversos questionamentos e reclamações. Discorrendo sobre esse tema na Comissão de Estudos, o Secretário dos Transportes afirmou:

"É importante dizer que o problema do subsídio foi enfocado porque a forma como era o contrato anterior, o contrato que terminou em janeiro deste ano, era um contrato que buscava o pagamento pelo custo e isso gerou uma série de distorções ao longo desses anos, fazendo com que muitas empresas elevassem o seu custo sem buscar melhorar o seu serviço ou atender com eficiência, trazendo mais passageiros. Não é por acaso que essas empresas são justamente aquelas empresas a que me referi anteriormente, que aumentaram seus custos sem nenhuma preocupação e que trataram mal seus passageiros. Então o que ocorreu? Para essas empresas era necessário haver sempre um subsídio porque elas não conseguiam completar com o número de passageiros os seus custos."



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 605
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

O que esta administração buscou fazer foi contratar empresas através de novas regras no sentido de que elas buscassem uma maior eficiência, um melhor atendimento ao seu usuário e, portanto, atraísse novamente o usuário. Nós vimos que a maior parte das empresas vem trabalhando nesse sentido e vem obtendo sucesso. Nós temos hoje, particularmente a área sete, área oito, área um, área dois e área três com um nível de atendimento melhor, com número de passageiros maior e mais equilibradas financeiramente.

Então isso nos coloca a evidência de que esse é o caminho correto, ou seja, nós temos que fazer com que essas empresas façam investimentos e de fato têm feito. Vimos que várias empresas estão adquirindo veículos novos, várias empresas estão aumentando o número de veículos, particularmente vimos isso na Zona Norte, as empresas compraram novos veículos, na Zona Sul também estão comprando novos veículos, não apenas substituindo, como ampliando sua frota, buscando atender de melhor forma o usuário, com isso ganhando novos usuários, e nós temos observado que esse sistema tem garantido essa evolução.

Algumas empresas não acompanharam, não se interessaram por isso e essas empresas apresentaram problemas.

Então o que é necessário colocar é que a retirada do subsídio não foi só uma questão de se deve ou não deve ter subsídio. Em princípio, se tivéssemos uma receita na cidade de São Paulo que garantisse um custo de transporte muito baixo seria desejável. Se pudéssemos ter na cidade de São Paulo uma tarifa em torno de 70 ou 80 centavos seria o desejável e, com certeza, teríamos um aumento enorme no número de passageiros na cidade e isso garantiria uma retirada, uma diminuição do número de automóveis nas ruas. Infelizmente, isso só seria possível se a Prefeitura tivesse condições financeiras para realizar esse subsídio e todos sabem que ela não os têm. Temos pago uma dívida com o Governo Federal de mais de um bilhão de reais por ano e temos buscado focar os recursos da Secretaria de Transportes em investimentos que garantam uma infra-estrutura melhor para o sistema. Por conta disso não há condições para que haja o subsídio na cidade de São Paulo."

2º) *Concorrência entre serviços municipais e intermunicipais e entre serviços regulares e clandestinos: a competição entre operadoras de transporte visando ampliar a área de atendimento, o volume da receita ou a margem de lucro é apontada como mais um dos fatores de expansão da oferta. Como a tarifa é regulada pelo poder concedente, a expansão do atendimento e a precarização das condições de trabalho acabam sendo as alternativas para as empresas aumentarem os seus lucros;*



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 606	do
Processo nº 06-22/02	
Fábio de Castro Paiva	
Reg. 11.120	

Essa concorrência se estabelece em vários níveis: a) entre operadoras de sistemas municipais e intermunicipais metropolitanos que se utilizam dos mesmos canais viários; b) entre operadoras de um mesmo sistema, quando remuneradas pela produção de serviços, visando conquistar maior fatia da receita tarifária e; c) entre operadoras regulares e informais, pela disputa das demandas ao longo dos itinerários.



IV. O transporte público de passageiros na cidade de São Paulo: o sistema atual e a transição para um novo sistema

IV.1 – Diagnóstico do atual sistema de transporte

O modelo operacional vigente no sistema de transporte público de passageiros na cidade de São Paulo comporta atualmente as seguintes modalidades:

- Sistema regular;
- Sistema Bairro a Bairro;
- Sistema de Lotação

Existem 1.576 (mil quinhentos e setenta e seis) linhas de ônibus, 134 quilômetros de ferrovia, 50 quilômetros de metrô, 40 quilômetros de corredores especiais, 22 terminais de integração com o metrô, 14 terminais municipais e 2 intermunicipais.

São 10.123 (dez mil cento e vinte e três) veículos no sistema regular, com 1.110 (mil cento e dez) linhas. No sistema bairro a bairro, operam 941 veículos em 54 linhas. Existem ainda aproximadamente 6.000 (seis mil) veículos, operando como lotações, em 412 linhas, o que totaliza 17.000 (dezesete mil) veículos diariamente nas ruas.

Todo este aparato transporta cerca de 6.700.000 (seis milhões e setecentos mil) passageiros em um total de 5.700.000 (cinco milhões e setecentos mil) viagens, considerando as integrações que são feitas.

Os **quadros 03 e 04** retratam as condições da oferta e da demanda do sistema de transporte, por modalidade e veículos em operação.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 608 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Paiva
Pg. 11.120

Quadro 03: Condições da Oferta no Sistema Atual

(Tabela apresentada pela SPTrans em slides apresentado à Comissão)

Sistema	Regular	Bairro a Bairro	Lotação	Total
Van			6.000	6.000
Micro	113			113
Convencional	8.126	941		9.067
Tróleibus	441			441
Padron	385			385
Articulado	328			328
Frota Operacional	9.393	941	6.000	16.334
Reserva Técnica	730			730
Número de Veículos	10.123	941	6.000	17.064
Número de Linhas	1.110	54	412	1.576



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 609 60
Processo nº 06 - 22/02
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Quadro 04: Condições da Demanda no Sistema Atual

(Tabela apresentada pela SPTrans em slides apresentado à Comissão)

(Un=mil)				
Tipo	Regular	Bairro a Bairro	Lotação	Total
Passageiros Pagantes	3,580	380	1,539	5,499
Gratuidades	358	38		396
Evasão	225	21	77	323
Integrados em Terminais	560			560
Número de Passageiros	4,723	439	1,616	6,778
(—)				
Integrados Globais	708	66	242	1,017
(=)				
Número de Viagens	4,014	373	1,374	5,761



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 610 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Como na maioria dos sistemas de transporte coletivo urbano no Brasil, o da capital paulista apresenta indicadores decrescentes e ao mesmo tempo alarmantes. O número de passageiros transportados caiu pela metade ao longo da década de noventa, como demonstra o **Quadro 05**. A produtividade do sistema, medida pelo índice de passageiro por quilômetro (IPK), despencou no mesmo período, passando de 3,62, em 1990, para 1,74 em 2001 (ver **Quadro 06**)³.

³ A tarifa média, no entanto, saltou de R\$ 0,50, em 1994, para R\$ 1,40 em 2001, um reajuste nominal de cerca de 180%.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 611

Processo nº 06-22/02
Fábio do Carmo P. Silva
17.11.2002

Quadro 05: Passageiros Transportados/Mês
(Anos selecionados - em mil unidades)

Período	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002
Janeiro	163.617	144.861	132.832	146.570	117.373	78.294	80.875
Fevereiro	136.098	151.920	129.973	145.282	112.457	94.144	78.030
Março	183.489	154.077	161.734	164.690	134.589	97.665	90.011
Abril	164.629	151.563	144.951	160.152	121.725	92.842	92.970
Maiο	169.493	120.378	149.059	159.282	126.944	99.372	91.154
Junho	164.731	155.281	146.360	146.151	120.975	92.893	79.549
Julho	166.536	151.606	143.005	149.928	116.766	88.125	86.236
Agosto	185.203	158.361	167.142	163.190	125.086	100.093	95.487
Setembro	170.581	152.528	161.741	149.024	120.261	92.293	-
Outubro	180.472	163.173	160.713	154.065	119.450	97.010	-
Novembro	173.274	160.654	153.502	145.965	113.477	90.589	-
Dezembro	165.478	164.150	170.640	139.412	106.989	89.721	-
TOTAL	2.023.602	1.828.552	1.821.651	1.823.711	1.436.092	1.113.042	694.315

Fonte: Sptans

Quadro 06: Índice de Passageiro por Quilômetro/Mês
(Anos selecionados)

Período	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002
Janeiro	3,54	2,76	2,32	2,25	1,92	1,45	1,50
Fevereiro	3,64	2,86	2,52	2,34	2,07	1,73	1,73
Março	3,77	2,61	2,61	2,46	2,15	1,78	1,73
Abril	3,58	2,91	2,52	2,43	2,15	1,74	1,61
Maiο	3,64	2,92	2,52	2,42	2,13	1,70	1,55
Junho	3,50	2,86	2,45	2,35	2,05	1,73	1,52
Julho	3,42	2,45	2,31	2,19	1,90	1,65	1,51
Agosto	3,66	2,57	2,61	2,36	2,06	1,80	1,78
Setembro	3,70	2,50	2,65	2,28	2,02	1,81	-
Outubro	3,71	2,57	2,64	2,27	1,97	1,85	-
Novembro	3,70	2,64	2,68	2,27	1,99	1,85	-
Dezembro	3,53	2,70	2,59	2,08	1,91	1,81	-
TOTAL	3,62	2,68	2,54	2,31	2,03	1,74	1,61

Fonte: Sptans



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 612

Processo nº 06-22/01

Fábio de Castro Palva

Reg. 11.120

Nesse cenário, como tem sido amplamente divulgado, as empresas não conseguem atingir o equilíbrio econômico-financeiro e todo o sistema fica seriamente comprometido. A frota está flagrantemente envelhecida (média de idade de 7 anos), há sobreposição de linhas, os custos crescem porque a racionalização não existe e as condições de trabalho tornam-se cada vez mais precárias.

A privatização da CMTC, saudada pela imprensa na época, representou a perda de parâmetros históricos e bem conhecidos para o sistema de transporte na capital. Independentemente do mérito ou não da privatização, o fato concreto é que sem uma empresa pública operadora o sistema foi se desorganizando paulatinamente e a atuação do Poder Público passou do planejamento ao improviso, com explícita subordinação aos interesses dos grandes operadores.

A gestão deste complexo sistema e as principais mudanças previstas no novo modelo operacional foram explicadas à esta Comissão pelo presidente da SPTrans, Carlos Alberto Carmona:

"Do ponto de vista de gestão do sistema, o que temos hoje é a SPTrans que é a concessionária exclusiva. Então, as empresas que hoje trabalham são contratadas da SPTrans, ela tem um contrato com essas empresas. No novo modelo, as empresas terão um contrato direto com a Prefeitura. Então, não haverá mais a figura da SPTrans como, vamos assim dizer, intermediadora dessa contratação. A SPTrans deixará de ser a concessionária exclusiva. Teremos outros concessionários na Cidade."

A consequência inevitável desse declínio do transporte público na cidade se reflete principalmente na precarização das condições de trabalho. De modo alarmante condutores e cobradores são submetidos a jornadas de trabalho que chegam a 16 horas por dia. A existência da chamada "dupla pegada" (o trabalhador realiza uma parte da sua jornada pela manhã, ausenta-se durante algumas horas e retorna ao final da tarde ou à noite para completá-la) e do "fominha" (trabalhadores que fazem horas extras e recebem "por fora", ou seja, tais valores não passam pela folha de pagamento, sobre eles também



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 613
Processo nº 06-22/02
Fábio do Carmo Paiva
Reg. 11.120

não incidem os encargos trabalhistas devidos) configuraram flagrante desrespeito às leis trabalhistas sem que nenhuma providência seja tomada. Além disso, empresas mudam de nome – sem que haja necessariamente a mudança da propriedade do capital – com o único intuito de fraudar a fiscalização, deixando extenso passivo tributário e trabalhista com pouca probabilidade de ser honrado.

Uma boa representação dos problemas que o transporte coletivo enfrenta em São Paulo encontra-se na passagem transcrita do depoimento do Secretário de Transportes, Carlos Zarattini, a partir de questionamento do relator da Comissão, vereador Alcides Amazonas, que tomamos a liberdade de reproduzir:

"Sr. Secretário, nesta mesa têm pelo menos três vereadores que participaram ativamente da aprovação da lei dos transportes do ano passado, quando foi aprovado nesta Casa. Procuramos ouvir a sociedade civil organizada, as várias representações, os vários segmentos, os vários modais que atuam no sistema para que o projeto pudesse ter as alterações necessárias para que a população pudesse ter um serviço de qualidade.

Acompanhamos também, logo no início da gestão da Marta Suplicy uma apresentação que foi feita na zona Sul sobre o que se pretendia fazer no transporte mas já foram tomadas ali algumas medidas, por exemplo, foi anunciado o fim do subsídio ao sistema, um aumento na tarifa para 1,40 e a avaliação que se tinha naquele momento é que a partir dali o sistema diminuiria as greves, os empresários não teriam problema mais porque estaria garantido o equilíbrio econômico e financeiro, os trabalhadores também estariam contentes porque não teriam mais os seus salários atrasados, enfim, era o que todos esperávamos. Infelizmente o que estamos vendo não é exatamente isso. Tivemos algumas empresas que sofreram intervenção e parece que hoje ainda tem uma empresa na zona Leste parada, a antiga Viação Cidade Tiradentes, então, gostaria de saber o seguinte: o que aconteceu exatamente? Tivemos o segmento dos perueiros, dos representantes do sistema bairro a bairro e aí há uma preocupação, um descontentamento sobre a questão.

Queria que o Sr. Secretário colocasse para nós, essas intervenções, por que ocorreram e se nessas intervenções estão havendo rompimentos de contratos e se nessas intervenções fica garantido o emprego do trabalhador que porventura houve rompimento do contrato, se vão ser solicitadas as linhas, se está garantido aí o emprego dos trabalhadores. Queria saber porque, há pouco tempo atrás esteve aqui o Sr. Chaim e ele estava ou está dirigindo o grupo Ruas. Ele colocou aqui uma série de questões, disse que foi



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

uma intervenção indevida, que as coisas estavam irregulares, que se houvesse motivo para intervir foi antes de ele entrar porque ele entrou assumindo o grupo e após a entrada dele a empresa tinha melhorado. Eu me refiro aqui às empresas do Romero Niquini. Então, gostaria que se abordasse isso e se falasse um pouco sobre essas intervenções.

"Carlos Zarattini - Bom, é importante dizer o seguinte: nós tivemos problemas de greve, problemas de paralisação não foi em todas as empresas. Houve um problema em maio deste ano por conta de aumento de salário mas, por conta de atraso de pagamento as paralisações sempre ocorreram nas mesmas empresas e são empresas do Grupo Niquini e, particularmente, empresas que eram do grupo Constantino e que foram transferidas para outras pessoas. Nessas empresas que se localizaram as paralisações e onde ocorreram atraso de salário. Não houve uma situação generalizada de atraso de salário, generalizada de problemas no sistema.

Por isso é importante dizer, Vereador, que toda a vez que a imprensa mostra um ônibus em mal estado de conservação, sujo e com problemas 99% das vezes são nas empresas ou do Grupo Niquini ou das empresas que eram antigamente do Grupo Constantino. É importante ressaltar isso para colocar uma clareza que temos de que mais de 85% do sistema funcionando em situação de normalidade. Inclusive quero dizer que as reclamações que a gente recebe através do telefone 158 são concentradas nessas empresas. Então, muitas vezes se fala do sistema de caos do transporte de São Paulo e o caos está aí.

Fizemos no mês passado, no dia 6 de setembro, o rompimento do contrato com três empresas do Grupo Niquini, a empresa Parelheiros, a Santa Bárbara e a Vila Formosa. Fizemos isso porque constatamos que as empresas faziam uma venda de passes não prevista pelo contrato.

Pelo contrato todo o passe recebido pelas empresas têm de ser remido junto a SPTrans e constatamos que essas empresas não estavam fazendo a remissão de passes junto à SPTrans o que caracterizava um desvio da forma como os recursos são administrados no sistema de transporte.

Por conta disso rompemos o contrato, requisitamos as garagens e os empregados e estamos operando com a nossa administração essas três empresas. Essas empresas apresentaram recursos na última sexta-feira, temos um prazo para responder o recurso e após isso se dá, definitivamente a cessação do contrato com essas três empresas. Estamos colocando, como até agora nenhum outro empregado foi demitido, não há razão para se fazer isso, ainda que o número de empregados dessas três empresas seja um número acima da média do sistema de empregados por carro.

De toda a forma estamos colocando que as empresas que assumirem eventualmente as linhas dessas três empresas evidentemente terão de assumir os empregados também.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 615 do
Processo nº 06-2262
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

A quarta empresa que temos sob intervenção é a viação América do Sul, antiga empresa São Judas que também pertenceu ao Grupo Niquini e que também foi vendida a um empresário agora recentemente, na mudança do contrato. A Viação América do Sul também atrasou o pagamento, apesar de não constarmos nenhum problema em relação à questão de passes. Então, não houve a cessação do contrato, ela está sob intervenção e sob auditoria.

Tivemos problema com uma empresa anteontem que é a viação Serra Negra, na qual não houve, não um atraso de pagamento mas um bloqueio das contas dos trabalhadores, o banco resolveu bloquear as contas e por causa disso se suspendeu o pagamento e os empregados pararam no dia seguinte voltaram ao trabalho.

Tivemos a paralisação da Viação Cidade Tiradentes, se não me engano na segunda-feira, por não pagamento de horas extras, isso foi sendo resolvido, foram sendo pagos uma parte dos trabalhadores na terça, na quarta e ontem, completou esse pagamento e a empresa hoje está rodando normalmente.

Tivemos aí a notícia ontem de que o empresário a quem pertence a Viação Cidade Tiradentes, vendeu a empresa a outro empresário do qual não foi formalizada a transferência junto à SPTrans.

A Viação Cidade Tiradentes continua operando no sistema mas ainda não temos a notícia completa da transferência da propriedade da empresa. Toda a transferência deve ser notificada à SPTrans para que a mesma avalie as condições do novo proprietário."



IV.2 – A reformulação do sistema de transporte

Em 2001, a Prefeitura de São Paulo encaminhou à Câmara Municipal projeto de lei nº 539/200 que foi transformado, após aprovação e sanção, na Lei nº 13.241, de 12/12/2001. A Lei estabelece o reordenamento do transporte coletivo de passageiros na cidade, tendo como princípios norteadores: a universalidade do atendimento; a descentralização da gestão dos serviços delegados; o planejamento para que haja boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, eficiência, modicidade tarifária, etc; a prioridade do transporte coletivo sobre o individual; a integração com os diferentes meios de transporte; a redução das diversas formas de poluição ambiental e a articulação com as políticas de desenvolvimento previstas no Plano Diretor.

Para efetuar a transição ao novo sistema, a lei prevê as seguintes alterações:

I – Sistema integrado composto por:

- A) Subsistema estrutural: formado por um conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros (em torno de 276) que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade. Esse subsistema é a espinha dorsal do transporte coletivo, uma vez que interliga as diversas regiões da cidade. Encaixam na concepção desse subsistema as linhas metroviárias e ferroviárias metropolitanas.
- B) Subsistema local: constituído por um conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros (estimado em 576) que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o subsistema estrutural. Esse subsistema atende aos centros dos bairros, portanto, a viagens mais curtas.

II – Serviços complementares que são:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 612- 00
Processo nº 06-22/02
Fábio do Castro Polva
Reg. 11.120

Serviços de transporte público de caráter especial, com tarifa diferenciada, prestados por operadores ou terceiros, de acordo com as disposições regulamentares editadas pela Secretaria Municipal de Transportes.

Caso esses serviços sejam oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, a oferta será limitada a um percentual definido por decreto do Poder Público. Além disso, o prestador do serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

A concessão para a prestação e exploração do sistema de transporte coletivo, nos subsistemas local e estrutural, será feita à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras. No caso da permissão, pessoa física ou jurídica poderão operar no subsistema local.

As operadoras do novo sistema estarão obrigadas a prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, bem como prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público; manter em dia sua escrituração contábil e de qualquer natureza; cumprir as normas de operação e arrecadação; operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado; utilizar veículos que preencham os requisitos de operação; promover a atualização e desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente; adequar a frota às necessidades do serviço; executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão.

O descumprimento das obrigações permite ao Poder Público intervir nas empresas operadoras e delegar a terceiros, operadores ou não, individualmente ou em consórcio, a exploração de serviço.

A natureza da tarifação será flexível, tornando disponível uma tarifa local, que será menor do que a atual (em torno de R\$ 0,80), uma tarifa estrutural, que permitirá duas integrações (ao redor de R\$ 1,40), e outras tarifas integradas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 618
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Palva
Reg. 11.120

que abrangerão mais que duas integrações, integração com sistema intermunicipal e sistema sobre trilhos.

Os preparativos para o lançamento dos editais de licitação para as concessões e permissões dos serviços definem três modalidades. A licitação dos equipamentos de transferência, do subsistema estrutural e do subsistema local. Encontra-se no **Quadro 07** a síntese dos processos.

Quadro 07

Modalidades de licitação do novo sistema de transporte coletivo

	Licitação 1 (Equipamentos de transferência)	Licitação 2 (Subsistema estrutural)	Licitação 3 (Subsistema local)
Regime	Concessão	Concessão	Permissão
Modalidade	Concorrência Pública	Concorrência Pública	Concorrência Pública
Âmbito	Nacional	Nacional	Nacional
Tipo	Menor preço	Menor preço	Melhor técnica

IV.2.1 – A licitação para os equipamentos de transferência

Para a licitação dos equipamentos de transferência são previstas, pelo prazo de 10 anos, com possibilidade de prorrogação até 5 anos, a implantação, operação e manutenção dos terminais e estações de transferência em cada um dos 3 lotes de concessão dos equipamentos de transferência por empresas ou consórcio.

A empresa ou consórcio vencedor⁴ deverá nos primeiros seis meses do contrato operar os terminais existentes, realizar o pagamento das desapropriações para a implantação de mais 9 terminais e 110 estações de

⁴ Cabe ressaltar que nenhuma empresa participante poderá integrar mais de um consórcio, sendo que um mesmo licitante poderá concorrer simultaneamente aos três lotes de concessão.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 619 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Poliva
Reg. 11.120

transferência (com ressarcimento feito pelo Poder Público através do contrato de concessão). Após dois anos, o vencedor da licitação deverá ter implantado todas as estações de transferência, reformado, adaptado e modernizado os terminais existentes, implantado sistemas de comunicação e controle dos terminais e das estações de transferência e obtido licenciamento ambiental dos projetos e certificação ISSO 9000 (qualidade do serviço) e ISSO 14.000 (qualidade ambiental).

O valor da remuneração, que tem previsão de reajuste anual conforme índice definido em edital, será função da movimentação dos veículos nos terminais, do número de passageiros no lote, da extensão das baias e dos novos investimentos realizados. Imagina-se que as premissas apontadas conduzam ao equilíbrio econômico-financeiro desse segmento do sistema.

Com respeito à possível incompatibilidade financeira para a construção de novos terminais e das estações de transferência, mantida a tarifa de R\$ 1,40, manifestou-se o Secretário de Transportes, Carlos Zarattini, em seu depoimento da seguinte forma:

"Estamos trabalhando em projeto de concessão de 15 anos. Isso implica em dizer que os investimentos necessários para a construção de um terminal devem ser diluídos ao longo de 15 anos. Temos buscado fazer um projeto onde o número de terminais seja o mais enxuto possível e onde possamos fazer com que o custo da construção de um terminal seja reduzido em relação aos custos e a concepção de terminal que vem sendo feita na cidade de São Paulo. Temos terminais em São Paulo com uma expectativa de conforto muito grande, com cobertura total e que vamos buscar fazer, pelo menos em uma primeira etapa, projeto de terminal que atenda à questão do conforto mas que tenha redução de custo no seu padrão arquitetônico. Com isso esperamos fazer com que o custo da construção dos terminais possa ser diluído e impactar muito pouco no preço da tarifa. Da tarifa do usuário. Achamos que a tarifa de 1,40 é paga hoje mas hoje na verdade temos três sistemas na Cidade. O sistema do ônibus regular, o sistema bairro a bairro e o sistema de lotação.

Na medida em que temos um único sistema há que se pensar que o número de passageiros que hoje está no sistema de lotação e no sistema do bairro a bairro, esses passageiros também estarão participando desse novo sistema que temos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 620
Processo nº 06-22/02
Fábio do Castro Silva
Reg. 11.120

Então, calculamos hoje, temos hoje cerca de 3,7 milhões de passageiros no sistema regular mas na verdade temos cerca de 5,7 milhões passageiros na Cidade que utilizam o bairro a bairro e que utilizam o sistema de lotação.

Acho que é possível que a gente consiga incluir no custo da tarifa uma pequena parcela que custeie o investimento nos terminais ao longo de 15 anos."

Para participar da licitação as empresas e/ou consórcio deverão atender os seguintes critérios de habilitação:

1º) Habilitação jurídica: ter idoneidade comprovada e não apresentar suspeição de ato ilícito;

2º) Regularidade fiscal: não possuir pendências tributárias ou trabalhistas com qualquer esfera de governo;

3º) Qualificação econômico-financeiro, a partir dos seguintes critérios:

A) Patrimônio Líquido:

- Empresa: maior ou igual a R\$ 10,0 milhões;
- Consórcio: maior ou igual a R\$ 13 milhões;

B) Índice de Liquidez Geral $\geq 1,5$;

C) Índice de Liquidez Corrente $\geq 1,5$;

D) Capacidade de alavancagem: carta de intenção de financiamento de banco de primeira linha.

4º) Qualificação técnica, de acordo com os seguintes critérios:

- Experiência técnica comprovada em operação de terminais ou operação de transporte coletivo de passageiros. No caso de consórcio, a empresa com experiência técnica comprovada deverá ter uma participação acionária mínima de 20% e compor o "Grupo Controlador";
- Apresentação da Proposta de Metodologia de Execução - PME, consistindo na demonstração de grau de conhecimento do problema,



qualidade de informações, consistência das análises e proposições e compatibilidade dos elementos constituintes da PME com as características do objeto da licitação.

Por fim, está previsto no processo de licitação que os ganhos de produtividade decorrentes do gerenciamento da empresa ou consórcio serão apropriados pelo concessionário, todavia, aqueles decorrentes de mudanças sistêmicas (investimento em infra-estrutura) deverão ser revestidos, em maior parte, para o sistema de transporte.

IV.2.2 – A licitação para o subsistema estrutural

No caso da licitação para o subsistema estrutural, as empresas ou consórcios que participarem deverão prestar serviços de transporte de passageiros em cada um dos 8 lotes que fazem parte do subsistema estrutural. O prazo contratual será de 10 anos, com possibilidade de prorrogação por mais 5 anos.

Há possibilidade de extensão do prazo de concessão de 15 anos para até 25 anos, nas circunstâncias em que o concessionário investir na implantação de via segregada ou em mudança de nível tecnológico do corredor.

São obrigações previstas para as empresas ou consórcio vencedor:

1º) Investimento em bens reversíveis que consiste em sistema de sinalização das vias estruturais, sistema de controle do serviço no viário estrutural, sistema de rastreamento para controle operacional o serviço de transporte e sistema de controle do serviço a ser instalado nos terminais e centros operacionais;

2º) Investimento em bens não reversíveis que é composto pelas garagens, sistema de controle de serviço, validador para bilhetagem eletrônica, equipamento de comunicação embarcado, equipamento de rastreamento embarcado e frota;



3º) Adequação dos veículos nos 3 primeiros anos para os corredores existentes e nos 4 primeiros anos para as vias estruturais;

4º) Certificação ISO 9000 E ISO 14.000 em cinco anos.

A remuneração dos operadores será definida nas propostas comerciais de cada lote, inclusive das isenções e reduções existentes, sofrendo reajuste anual, conforme índice a ser definido no edital.

Nesse segmento, os critérios de habilitação seguem procedimentos próximos àqueles estabelecidos para a licitação dos equipamentos de transferência, com a diferença de que nesse caso o processo de licitação vai estar dividido em três etapas.

Outro aspecto que difere está associado aos parâmetros para a qualificação econômico-financeira das empresas ou do consórcio, que são:

A) Patrimônio Líquido:

- Empresa: de R\$ 20 milhões a 60 milhões conforme o lote;
- Consórcio: patrimônio líquido mínimo de 1,3 vezes maior do que exigido para licitante individual;

B) Índice de Liquidez Geral $\geq 1,0$;

C) Índice de Liquidez Corrente $\geq 1,0$;

D) Capacidade de alavancagem: carta de intenção de financiamento de banco de primeira linha.

Por fim, vale ressaltar que a destinação dos ganhos de produtividade seguem a mesma orientação para à concessão dos equipamentos de transferência.

IV.2.3 – A licitação para o subsistema local

Para o atendimento do subsistema local, a licitação a ser realizada prevê que a participação de pessoa física operador univeicular, ligada a regime cooperativo, deverá disponibilizar e operar veículos adequados ao subsistema



local, conforme especificações técnicas apresentadas pelo Poder Público, em cada um dos 10 lotes que compõem esse subsistema. O prazo contratual é de 7 anos com possibilidade de prorrogação por até mais 3 anos.

São previstas como obrigações do operador:

1º) Realizar investimentos em bens não-reversíveis, tais como validador para bilhetagem eletrônica, equipamento de comunicação embarcado, equipamento de rastreamento embarcado e frota;

2º) Substituir, em até 2 anos, os veículos existentes e adquirir veículos novos de acordo com as especificações do edital;

A remuneração far-se-á conforme definição no edital e dependerá do lote de permissão constante do contrato de adesão, com garantia de remuneração das isenções e reduções existentes. A exemplo do que ocorre com todo o sistema, a tarifa será reajustada anualmente com base em índice definido no edital.

São exigências adicionais que o licitante apresente bons antecedentes, esteja com a sua situação fiscal regularizada, manifeste a ordem de preferência de lotes e apresente declarações de disponibilidade de garagem específica para o veículo, de fixação de domicílio na região metropolitana de São Paulo, de compromisso de participação em cooperativa⁵ e de indicação de co-proprietário, se houver.

A partir desse conjunto de mudanças, a Secretaria Municipal de Transportes e a São Paulo Transportes projetaram um cenário visto como conservador para o novo sistema de transporte que é apresentado no quadro 08 abaixo.

⁵ É condição para assinatura do contrato a participação em cooperativa a ser constituída envolvendo todos os permissionários do subsistema local de cada um dos lotes.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 624
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Quadro 08: Cenário para o Novo Sistema de Transporte

(em mil unidades)

	Viagens	Passageiros		
		Local	Estrutural	Total
Total Municipal	5.761	3.966	4.596	8.562
Exclusivo Municipal	3.965	2.748	3.603	6.352
. Sem integração	1.781	1.046	735	1.781
. Uma integração	1.992	1.528	2.456	3.984
. Duas integrações	180	159	381	540
. Mais que duas integrações	11	16	31	46
Integração com Metropolitano	1.797	1.217	993	2.210

Fonte: SMT/SPTrans

IV.3 – A avaliação por segmento

A) Ônibus: o centro da crise

Nos últimos 7 anos os ônibus deixaram de transportar em torno de 90 milhões de passageiros/mês na cidade de São Paulo. Esse contingente adquiriu automóveis ou migrou para o transporte informal, como foi relatado no início desse documento. Uma boa parte, sem emprego e sem renda, se locomove a pé.

Talvez a principal bandeira para o setor seja a dos investimentos maciços em implantação, expansão e operação de sistemas integrados. A defesa dessa premissa se fundamenta em estudos aprofundados e comparativos das rubricas dos orçamentos dos municípios, estados e União.

A destinação de verbas públicas para o transporte coletivo ainda é residual – no máximo ela completa buracos que aparecem por falhas de planejamento e acordos mal elaborados por dirigentes que contraem empréstimos no exterior ou estabelecem parcerias com grupos privados. Entidades de respeitabilidade inquestionável, como a Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP),



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 625
Processo nº 06-22602
Fábio de Castro Fulya
Reg. 11.120

sindicatos combativos e comprometidos com a sociedade, universidades e institutos que estudam o tema têm amplos dados que jogam por terra todos os argumentos contrários aos esforços por grandes investimentos em construção, ampliação e operação de sistemas de transporte coletivo.

Um dos pontos que precisa ser melhor debatido é a questão da concessão de subsídios às tarifas cobradas nos ônibus. O presidente da SPTrans, Sr. Carlos Alberto Carmona, em depoimento a esta Comissão, tocou nesse assunto. Para ele, no caso da receita do sistema ser insuficiente devido a algum fato sazonal, existem pelo menos dois mecanismos de complementação. Um seria o aumento da tarifa e o outro é o aporte de recursos por parte do poder público. Ou seja, esse é um debate muito oportuno no momento.

Carmona disse ainda que o subsídio à tarifa não é uma questão que deva ser vista como privilégio. Para ele, o subsídio deve ser concedido ao passageiro e quando estipulado, deve trazer a origem dos recursos, evitando, assim que o sistema tenha uma drenagem de receitas.

"... Com essa preocupação, na lei que foi aprovada no ano passado, estabelece que qualquer nova gratuidade, além daqueles que já existiam na época, quando for aprovada qualquer nova gratuidade deverá estar aprovado junto à fonte de recurso necessário para que o sistema não tenha uma drenagem de receitas."

Por isso, na sua visão, está correto o estabelecimento de fontes de recursos necessários quando for aprovada qualquer lei estipulando alguma gratuidade.

"... Essa questão do subsídio não é uma questão que a gente deva ter como algo de privilégio. Na realidade o que deveria existir seria subsídio aos passageiros e não às empresas".

Alerta, ainda, que esta é uma discussão necessária:

"Essa é a discussão que deveria ser feita. Não é esse o fórum de agora mas é essa uma discussão que precisaria ser feita".

Pode-se dizer que a questão da tarifa está no centro do problema do sistema de ônibus de São Paulo. Mesmo havendo diferenciação de tarifas de acordo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 626
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Poliva
Reg. 11.120

com o percurso, conforme prevê o novo sistema, essa ainda é uma crítica pendência. O passageiro que pagar a tarifa e fizer a integração dentro de um terminal, terá a segunda parte do percurso gratuita. Isto é, além da possível redução da tarifa nas redes locais, haverá a possibilidade de o passageiro usufruir do benefício da integração.

A mudança na forma de remuneração do sistema é um dos fatores que vem gerando também fortes controvérsias. Os contratos da futura concessão prevê que a remuneração seja feita exclusivamente pelo número de passageiros transportados. Existe a preocupação de que isto acarrete prejuízos na qualidade do transporte, uma vez que o empresário poderia colocar menos ônibus nas ruas, transportando assim mais passageiros. Para a SPTrans isto não ocorrerá, conforme seu presidente justificou no seu depoimento:

"Hoje, o que acontece é o seguinte: o passageiro embarca num ônibus, ele paga a tarifa de R\$1,40. Se ele fizer a integração no outro ônibus, dentro de um terminal, esse segundo pedaço da viagem é gratuito, ele não paga nada. Não é que ele não paga nada; a empresa não recebe, porque o passageiro já pagou a tarifa, já pagou a viagem completa dele."...

E explicou:

"... O novo sistema vai remunerar todas as viagens realizadas. Se o passageiro estiver com o cartão eletrônico, ou estiver com algum outro meio que vamos fazer – porque a gente sabe também que a população não vai ter toda essa condição, de imediato, de dispor de cartões eletrônicos à vontade. Mas aquele passageiro que embarcar num veículo e tiver sua viagem debitada, quando ele fizer a integração com o segundo, aquele segundo passageiro, aquela segunda viagem dele não será cobrada, ou vai ser somente complementada a diferença, porque, se ele estava na rede local e foi para a estrutural, complementa o desconto da tarifa."

Em todo o mundo, os sistemas de transportes públicos se valem de investimentos maciços para garantir justiça social, mobilidade com um mínimo de decência e respeito aos mais elementares direitos de cidadania. O senhor William Ali Chaim, presidente do Grupo São Judas, lembrou disso em seu depoimento a esta Comissão. Ele falou sobre a área 6 – região de Parelheiros e Pedreira, na Zona Sul da cidade – que seria uma unidade de caráter absolutamente social. Segundo Chaim, do ponto de vista empresarial aquela



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 627
Processo nº 00-22/02
Fábio de Castro Paiva
Leg. 11.120

região é inviável, mas admite que outras regiões compensam o déficit. Ou seja, o sistema precisa ser observado como um todo para se entender o seu caráter social e ao mesmo tempo a sua viabilidade econômica.

Chaim também tocou na questão do subsídio. Para ele, é preciso considerar que a receita de hoje não viabiliza os gastos em construção de terminais. Sua opinião é de que essa situação precisa ser enfrentada com o envolvimento de toda a sociedade e não ficar somente em articulações de gabinetes. Ele recorreu a uma declaração do presidente da SPTrans, ao jornal *Diário de S. Paulo*, sobre a possibilidade de se retomar a discussão sobre o subsídio, para dar a dimensão desse assunto. Em sua opinião, tem que haver o subsídio não de forma vergonhosa, para encher o bolso do empresário, mas de forma criteriosa, talvez por regiões onde o transporte coletivo efetivamente é mais deficiente.

Segundo o presidente do Grupo São Judas, existe um desequilíbrio, uma descompensação no sistema que precisa de alguma maneira ser equacionada. Sua avaliação é cabal:

"Então, tem um desequilíbrio, uma descompensação no sistema que precisa de alguma maneira ser equacionada. Não adianta tirar daqui, fazer fórmulas e mais fórmulas. Não existe fórmula que vai fazer crescer, dizer que tem de transportar mais passageiros, transporta o mesmo passageiro. Estou dizendo que transporte 1,3 milhão de passageiros a mais em 60 dias. Em julho, que é um mês de férias, que a demanda cai, transporte 700 mil passageiros a mais do que transporte em junho, que é no mês típico e nem por isso a nossa situação melhorou."

Sobre a intervenção efetuada pela SPTrans no grupo que preside, Chaim considerou um equívoco e revelou sua intenção de resgatar as empresas:

"Eu acho que a medida foi intempestiva, porque se não houve prejuízo ao sistema e o que acompanhamos na imprensa é que houve prejuízo no sistema por isso houve a intervenção, considero que estamos com o campo fértil para fazer nossa defesa e retomar as empresas."

Em relação ao sistema Cláudio de Senna Frederico, Presidente da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), ponderou em depoimento que a



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 628 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Pelya
Reg. 11.120

proposta municipal é melhor ao que existe atualmente. Sua análise parte da premissa básica de que ao analisar um plano é preciso definir se ele está fundamentalmente certo ou errado. E em sua opinião, o plano atual está certo.

Mas existe uma questão chave que precisa de atenção. Senna Frederico acha que este plano municipal não contemplou uma intervenção direta da opinião do usuário. Para ele, o usuário entra por meios indiretos, por representações. Não existe uma pesquisa de opinião do usuário com poder sobre o resultado da concessão. Assim expressou esta opinião:

... "Minha impressão é de que provavelmente trará melhoras. Se existe alguma coisa a aprimorar – aí já não é mais uma questão meramente de opinião – no plano municipal é que ele não contemplou uma intervenção direta da opinião do usuário na crítica com poder depois de feita a licitação. O usuário entra por meios indiretos, por representações, mas não existe uma pesquisa de opinião do usuário com poder sobre o resultado da concessão."

O representante da ANTP acha também que a questão do subsídio precisa de uma séria discussão. Ele se diz favorável a um subsídio que reduza o custo nos moldes do que se faz hoje com o automóvel – como aconteceu recentemente com a redução do IPI.

Já o Secretário dos Transportes, Carlos Zarattini, por sua vez, defendeu a retirada do subsídio, uma vez que o contrato anterior buscava o pagamento pelo custo do sistema e isso gerou uma série de distorções. Para ele, a retirada do subsídio não restringe-se apenas a questão de saber se esse mecanismo deve ou não existir. Sua avaliação é que se na cidade de São Paulo existisse uma tarifa em torno de R\$ 0,70 ou R\$ 0,80 centavos, o número de passageiros aumentaria consideravelmente e os automóveis em circulação diminuiriam sensivelmente.

O problema, diz ele, é que a prefeitura não tem condições financeiras para bancar essa tarifa. E um dos motivos, segundo Zarattini, é o fato de a Prefeitura ter de pagar ao governo federal uma dívida que consome mais de



um bilhão de reais por ano, fruto de anos de gestões desastrosas e de uma renegociação da dívida absolutamente desfavorável ao município.

O transporte coletivo possui função social e econômica relevantes e seu funcionamento equilibrado e racional interfere diretamente no desenvolvimento da cidade. As empresas, o comércio, os bancos, o setor de serviços, todos dependem dele para garantir a locomoção de seus funcionários e, conseqüentemente, para produzir. Buscar soluções, fazer propostas, contribuir para sua melhoria é papel de toda a sociedade organizada. Chaim ressaltou este importante aspecto em seu depoimento:

..."Então, considero ou que haja uma revisão por parte do Poder Público, num debate mais amplo, não só com os empresários do setor, mas com a sociedade civil organizada, com as comunidades de bairro, com os conselhos de transporte na cidade toda, com os empresários que se beneficiam do transporte - porque nós levamos os trabalhadores para produzir a riqueza das empresas, dos bancos, das fábricas, e esse setor se omite, de forma vergonhosa, desse debate, porque é o principal beneficiado. Quando você tira o trabalhador da periferia para levar à fábrica, no centro, ou à loja, ou aos grandes mercados, é para produzir a riqueza, a mais-valia, gerar emprego. Então, essa parte da sociedade também tem de se integrar ao debate. Qual a participação dela para ajudar na resolução desses problemas?"

Além disto, ao democratizar a mobilidade, o transporte coletivo alivia os congestionamentos, a poluição, o uso indiscriminado de energia automotiva, reduz a necessidade de construção e manutenção de vias e estacionamentos - permitindo a alocação de recursos em setores de maior relevância social. Permite ainda uma utilização mais racional e humana do solo urbano, e ameniza os congestionamentos e a poluição atmosférica. Por tudo isso, deve ser pensado como grandeza de primeira ordem.

B) O sistema de cooperativas

A crise do sistema de transporte regular e o aumento do desemprego no País impulsionaram um contingente expressivo de pessoas a procurar uma alternativa de trabalho e ao mesmo tempo explorar uma faixa de demanda não atendida pelo sistema regular. Esses profissionais adquiriram os seus



próprios veículos e foram para as ruas trabalhar. É evidente que há um grande risco nesse tipo de iniciativa e uma boa dose de coragem daqueles que decidiram-se a entrar nela. O poder público não pode, portanto, ignorar esses empreendedores em seus projetos de mudanças e melhorias para o setor.

Participando das sessões da Comissão Especial de Estudos, Ademilson Cunha, Presidente da Cooperativa de Transporte Coletivo da Zona Sul, apresentou os números e as apreensões do setor:

"O sistema Bairro a Bairro é composto de 23 cooperativas e seus 941 ônibus circulam de 14 a 15 horas/dia, transportando em média cerca de 373 mil passageiros/dia. O sistema emprega, aproximadamente, 4,2 funcionários por carro, totalizando cerca de 4 mil empregos."

"Esse novo modelo vai trazer, a médio prazo, a falência do transporte coletivo de São Paulo, não só do sistema dos operadores autônomos, mas também das empresas pequenas e médias de ônibus do sistema comum..."

As controvérsias sobre a questão do transporte coletivo na cidade de São Paulo têm sido intensamente analisadas. Em recente debate patrocinado pela CBN, o sindicato que representa os empresários do setor (Transurb) afirmou que há uma concorrência predatória entre o sistema de ônibus, o sistema bairro a bairro e os perueiros.

Para Ademilson Cunha, entretanto, isto não existe. O que existiria, na verdade, é uma preocupação exagerada com a perda de espaço, retratando a dificuldade que os empresários teriam de repartir lucros, principalmente frente à grande motivação demonstrada pelo motorista do bairro-a-bairro, já que ele é o dono do veículo.

"...o grande empresário não aceitou com bons olhos a chegada de um competidor. E um competidor motivado, em que é o proprietário que está atuando ali à frente do veículo, então a motivação dele é muito maior para poder atender de maneira mais dinâmica o usuário, com muito mais respeito ao usuário. Esse conflito, na verdade, é um conflito de divisão daquele que não quer perder seu espaço."



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 631 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Acrescenta, ainda, que não se pode impedir o acesso universal à competição gerada pelo mercado, pela livre iniciativa e, neste aspecto acredita que o Executivo Municipal age corretamente:

"Acredito que grande parte da discussão que se forma em torno disso é a questão de cada um querer manter sua fatia de mercado, e nisso, acho que a Prefeita de São Paulo, age muito bem, porque ela tem de visualizar o atendimento ao usuário, tem de estimular a competição, porque eu sou uma pessoa que acredita no artigo 1º da Constituição que trás lá que diz que o País vive sob a égide da livre iniciativa. Então a livre iniciativa gera competição".

As dificuldades de se chegar a bom termo nas discussões sobre os problemas do transporte coletivo na cidade de São Paulo são abordadas por Paulo Gonçalves, diretor conselheiro do Sindicato das Cooperativas e vice-presidente da União Nacional do Transporte Público Alternativo, região de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul:

"...uma das coisas que contribuiriam muito (...) uma modernização da relação de trabalho entre os sindicatos, até uma relação intersindical entre Transurb, Sincoturb, Sindicato do transportador de veículo menor, já seria um avanço das relações se essa discussão comesse a se concentrar aqui. Uma melhor relação intersindical onde os operadores tivessem o espaço para se colocar e discutir."

Acrescenta ainda:

"O que está acontecendo hoje é que as cabeças que estão coordenando isso não estão se falando, em primeiro lugar. A Secretaria tentou abrir a discussão pública, não foi possível devido ao sindicato dos motoristas. Nas duas vezes em que conseguiu impedir os trabalhos, diria que impediu o avanço do processo democrático. Seria muito legal se a relação intersindical fosse provocada pela Casa e que pelo menos os operadores estivessem se falando, porque já por várias vezes tentamos falar com o Edvaldo, mas não conseguimos; tentamos falar com o Transurb, mas não foi possível agendar; e estamos falando um pouco melhor com os cooperativistas do modal, que estão chamando de perueiro, mas já está sendo mais para micreiro do que perueiro. Então, se as relações intersindicais melhorassem um pouco, já seria um avanço importante que a cidade talvez enxergasse de maneira melhor essa coisa".

Em seu depoimento, Ademilson Cunha destacou também o fato de o transporte coletivo convencional não atender adequadamente os bairros periféricos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 632 do

Processo nº 06-22/02

Fábio de Castro Paiva

Reg. 11.120

"Quanto a questão de sobreposições não vejo verdade nessa colocação, porque se olharmos a malha viária da periferia de São Paulo e os itinerários que o usuário precisa, há muitos percursos que só existe aquele leito carroçável como alguns corredores, como em M'Boi Mirim, por exemplo. Como é que vamos deixar de correr um certo percurso ao longo da M'Boi Mirim, com diversas linhas, mas quando elas chegam em determinada altura elas divergem para outros pontos. A discussão toda que se vem fazendo a nível do transporte em São Paulo, tem que se separar o que são interesses pessoais e tem que se olhar do outro lado a viabilidade técnica de cada projeto e ainda outra questão o que é melhor para a cidade de São Paulo e como o transporte coletivo se integra dentro de todas as demais atividades na cidade de São Paulo. essa é a visão que tenho da questão."

Instado a manifestar-se sobre o sistema clandestino de transporte na cidade, assim opinou o presidente da Cooperativa:

"Eu acho que a cidade de São Paulo não pode ser encarada mais como um sistema único. Acho que tanto o lotação quanto o bairro-a-bairro quanto o chamado sistema único eles têm de ter uma convivência harmônica dentro do transporte coletivo da cidade de São Paulo. O que tem ocorrido na cidade de São Paulo é que, devido a ela ser uma cidade que está em franca decadência econômica e social, isso tem gerado também, nos diversos segmentos, os conflitos que são reflexo dessa decadência econômica e social da Cidade. Mas, havendo a gestão sensata, eu acredito que os sistemas atuarão harmonicamente, sem nenhum problema."

Com o projeto recém aprovado, que dispõe sobre um novo ordenamento, o sistema de cooperativas ficou apreensivo e com uma certa dose de razão. Na proposta de implantação das mudanças, não ficaram claras quais seriam as atribuições de cada modalidade e o temor de que o sistema regular invada a faixa hoje ocupada pelo sistema de cooperativa passou a fazer sentido. Assim, os empreendedores cooperativos querem uma melhor definição sobre a implantação do novo sistema de modo a poderem planejar melhor os investimentos, o dimensionamento de suas viagens e os itinerários.

Essas premissas são fundamentais para que eles possam fazer uma projeção sobre se será ou não possível manter a média do PVD (Passageiro/Veículo/Dia) e assim sustentar o equilíbrio que existe hoje – condição básica para a viabilidade do sistema. Na implantação das mudanças, esse sistema quer continuar operando as pontas das linhas, alimentando o



sistema regular com um planejamento que mantenha a viabilidade do sistema e atenda a população com um mínimo de conforto e pontualidade.

A Comissão entende que essas condições são importantes para o bom funcionamento do conjunto do setor. Sem uma complementaridade dos modais — um auxiliando o outro — a rede que se formaria para fazer todo o sistema funcionar regularmente estaria comprometida. Por isso, a atenção requerida pelo sistema de cooperativas deve ser levada ao grau de máxima importância.

C) O sistema de táxis

A crise do sistema de transporte coletivo atinge também o sistema de táxis da cidade de São Paulo. Se a queda do poder aquisitivo da população atinge o sistema de ônibus, no sistema de táxi ela é ainda mais sentida. A redução da mobilidade é apenas um dos fatores desse aspecto da crise.

No quadro abaixo, encontram-se informações sintéticas sobre o setor.

Quadro 09: Sistema de Táxis em Operação em São Paulo

Tipo de Combustível	Quantidade	Categorias	Quantidade
Veículo a diesel	16	Comum	28.340
Veículos a gás	674	Comum rádio	3.191
Veículos a álcool	2.410	Táxi lotação	152
Veículos a gasolina	29.344	Luxo	135
		Especial	626
Total	32.444	Total	32.444

Os depoimentos dados à Comissão revelam inúmeros e diferentes tipos de problemas em relação ao sistema de táxis vigente no município. Entre os



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 634 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

principais, destacam-se alguns com peso relevante para o desenvolvimento do trabalho do taxista.

A clandestinidade, por exemplo, atinge também o setor, conforme declarou o senhor Natalício Bezerra, presidente do Sindicato dos Taxistas:

"...Então hoje na cidade de São Paulo nós temos perueiro clandestino, temos taxi frio na cidade, à revelia da lei, contra a segurança da população de São Paulo e o Poder Público está de mãos atadas porque não faz nada nesse setor e nesse sentido".

Em relação ao número de táxis clandestinos, parece não haver dados confiáveis. Os depoimentos falam na possibilidade de existirem até 3.000 táxis clandestinos circulando na cidade. O Presidente do Sindicato ressaltou, entretanto, que a atual administração vem realizando esforços no sentido de coibir tal prática:

"... Vamos falar a verdade, já teve mais, essa atual administração tem combatido mais do que a anterior, quando apreende um veículo, demora muito tempo para ser liberado e às vezes fica no pátio apodrecendo."

Todavia, registra que considera ainda insuficientes as medidas que vêm sendo adotadas:

"... Deveria agir com mais rigor e não tem agido, mas tem agido mais e com mais rigor do que a administração anterior."

Outro problema enfrentado pelos táxis da cidade é a concorrência realizada pelo transporte clandestino efetuado pelos perueiros. Sobre a questão assim se manifestou o presidente do Sindicato dos Taxistas:

"... se entraram na clandestinidade é porque encontraram um espaço onde os senhores empresários de ônibus não deram a devida atenção à população de São Paulo, que andavam no ônibus como se fosse num caminhão de boi. A crise também trouxe esse tipo de transporte, o cidadão comprava uma perua e ia entrando na clandestinidade"

"... A administração do Pitta pegou com dez mil ou 12 mil peruas na clandestinidade. Isso vem rolando desde aquele tempo para legalizar e até hoje não foi legalizado. Quer dizer, se tivesse um transporte de perua legalizado, cada um na sua linha, ninguém tinha nada a falar..."



Assim, os efeitos vão se multiplicando. Sem renda suficiente para trocar o veículo com uma certa regularidade, a frota vai envelhecendo. Os financiamentos, mesmo com alguns benefícios, acabam sendo inacessíveis a esses profissionais.

A Comissão buscou ainda estabelecer o posicionamento do Sindicato em relação à polêmica hoje instalada na cidade acerca das frotas de táxis.

O poder Executivo enviou à Câmara Municipal Projeto de Lei que acaba com as frotas. Tal projeto enfrenta ainda resistências por não ter uma complementaridade que garanta ao motorista uma outra ocupação. Por isso, a Comissão entende que esse é um assunto que requer mais debate. Ao mesmo tempo em que existe esse lado da questão, existe também aquele que motivou o projeto do Executivo e que não pode ser desconsiderado. Ou seja, as relações institucionais que regem as frotas deixam margens para brutais formas de trabalho, deixando o motorista em absoluta situação de instabilidade.

Os motoristas dessas frotas estão descobertos pela legislação social. Não contam com a proteção da legislação trabalhista e, para garantir uma certa viabilidade econômica, enfrentam jornadas de trabalho desumanas. A Comissão indicou para esse caso uma ampliação do debate, de modo a permitir o fim dessa modalidade de relações de trabalho incompatíveis com uma sociedade civilizada e ao mesmo tempo buscar meios de ocupação para esses profissionais em outras esferas de atividades.

Também sobre o tema, o presidente do Sindicato dos Taxistas opinou:

"... Há dois lados. Em 1969, quando o Sr. Prefeito da época, Sr. Paulo Maluf, criou as frotas, criou uma empresa, que o cidadão tinha de dar todas as garantias ao trabalhador, uma empresa com área construída, com posto de gasolina, vestiário, refeitório e tal, está na lei 7.329, o projeto das frotas. O que aconteceu? As frotas, donos de empresas de táxis burlaram a lei, fizeram da frota uma locadora de automóvel.

"Eu, Natalício, vou trabalhar numa frota, jovem, com 25 anos de idade, trabalho 30 anos na frota, saio com 50 anos de idade, eu não tenho



aposentadoria, não tenho fundo de garantia, não tenho nada, e o dono da frota me manda embora a hora em que quiser, porque eu sou um locador de automóvel."

Natalício Bezerra admite que deve se considerar o investimento feito pelo dono da frota, mas faz questão de ressaltar que nem mesmo o argumento do emprego gerado é consistente:

"... Agora, vamos esclarecer: Há dois lados. O dono da frota investiu, um ilustre desconhecido do setor, o taxista não tem dinheiro para montar uma frota. Então, ele acreditou e montou uma frota, e a frota está aí. Deu emprego inicialmente para 40 pessoas, depois para 100 pessoas e foi indo. Qual emprego? Emprego que não dá garantia para o trabalhador".

"Como dirigente sindical, tenho, por obrigação, olhar também para o lado do trabalhador. Foi isso que falei, que o trabalhador fica trabalhando em uma frota dessa por 30 anos e sai com uma mão na frente e outra atrás...."

"Então, temos de ver o seguinte, na minha opinião, ou os Srs. Vereadores e a Sra. Prefeita tomam uma decisão ou acaba de uma vez por todas com essa história de frota, que não é frota, é locadora de automóvel, ou obriguem a eles registrarem os empregados, fazendo cumprir a lei trabalhista neste país. Neste país só há uma lei, ou o cidadão é empregado ou é empregador, fora disso não tem."

Sobre os efeitos que poderá causar aos táxis da capital a implantação do novo sistema de transportes, o representante dos taxistas afirmou à Comissão não ter conhecimento da proposta o que o impediria a opinar sobre o tema.

*"Olha, eu não tenho conhecimento desse modelo, e gostaria de conhecer..."
"... O Poder Executivo é quem detém, mas tinha, por obrigação, conhecer, pelo menos, o conteúdo desse projeto, para termos condição de defendê-lo, e não temos isso".*

D) O Programa Vai e Volta

O programa Vai e Volta, que atende aos alunos da rede municipal, conduzindo-os de suas residências para as escolas, foi instituído em 2002 e prevê o atendimento de 100 mil crianças até o final deste ano. Sua execução envolve as secretarias municipais de Transportes e Educação. Para tanto, o Poder Executivo calculou que seriam necessárias 1900 peruas escolares. O



objetivo da proposta é atender crianças de escolas públicas, garantindo que tenham transporte escolar seguro e gratuito. Visa, principalmente, aquelas que deixaram de estudar por residirem em regiões muito distantes e que não contam com equipamento escolar. O programa tem como prioridade também o atendimento aos alunos com necessidades especiais. O custo por criança transportada, quando o programa garantir atendimento pleno, girará em torno de 57 a 60 reais.

Para pegar os alunos na porta de suas casas e leva-los até a escola cada veículo contém, além do motorista, um monitor que faz o acompanhamento da mesma criança no estabelecimento de ensino.

A Comissão decidiu ouvir os responsáveis diretos pela execução do programa com a finalidade de inteirar-se dos números e detalhes de sua aplicação. Verificar o número de crianças que vêm sendo atendidas por ele, a demanda ainda não atendida e os entraves para sua implantação total, entre outras questões.

Durante os depoimentos verificou-se que o principal impedimento para o cumprimento total de metas vêm sendo a falta de motoristas adequadamente qualificados para o transporte escolar, que se pauta por legislação rigorosa.

Ocorre que, por sua natureza, a execução do programa exige o rigor e cuidados exigidos para o transporte de passageiros, além de cursos específicos para o transporte escolar. Para tanto, as exigências para o cadastramento do condutor, do monitor e do veículo são várias, como se verifica pela regulamentação do programa:

Quem pode ter autorização para explorar o serviço:

- a) pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial e micro empresa;
- b) pessoa física, motorista profissional autônomo.

Para promover a inscrição, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 638 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

1. I - ter concluído o curso especial de treinamento e orientação (escolinha), nos termos da regulamentação do CONTRAN;
2. II - prova de inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM;
3. III - certidão negativa de débito do imposto sobre serviço de qualquer natureza - ISS, relativo ao exercício anterior nesta atividade;
4. IV - Registro Geral - RG;
5. V - Cadastro de Pessoas Físicas - CPF ou Cadastro de Pessoas Jurídicas - CGC;
6. VI - ser portador de Carteira Nacional de Habilitação - CNH, categoria "D" ou "E";
7. VII - tratando-se de pessoas físicas e condutores, apresentar certidão de antecedentes criminais (Certidão de Distribuições Criminais da Comarca da Capital e Certidão da Vara de Execuções Criminais da Comarca da Capital), com as devidas explicativas quando houver anotação, expedidas a menos de 90 (noventa) dias;
8. VIII - Contrato Social;
9. IX - requerimento DTP/Guia de Arrecadação comprovando o recolhimento do preço público;
10. X - certificados do veículo - CRLV e CRV em seu nome, nota fiscal se for veículo zero quilometro ou CRV com transferência autorizada e firma reconhecida ou "leasing" desde que figure como único arrendatário perante a instituição financeira;
11. XI - IPVA em vigor;
12. XII - seguro obrigatório com recolhimento no código 3;
13. XIII - ser de modelo previamente aprovado pelo DETRAN/SP e pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP;
14. XIV - ter o veículo no máximo 10 (dez) anos, excepto de microônibus e ônibus, cuja idade máxima permitida é de 15 (quinze) e 25 (vinte e cinco) anos, respectivamente, excluído o ano de fabricação.

O credenciamento será negado se constar condenação por:

- a) crime doloso e a pena tenha sido cumprida a menos de 2 (dois) anos;
- b) crime culposo, se reincidente, até 02 (duas) vezes, num período de 05 (cinco) anos.

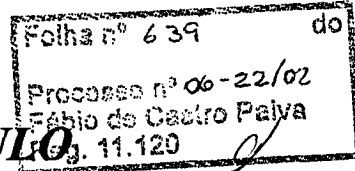
Ao motorista profissional autônomo somente será concedido 01 (uma) permissão, relativo a 01 (um) veículo de sua propriedade.

A renovação do CRM deverá ser solicitada, anualmente, observados os prazos e demais requisitos fixados.

O que se pôde constatar é que a partir da abertura da licitação para contratação, expressiva parcela dos condutores cadastrados não conseguiram



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



cumprir com as exigências legais que os permitissem operar no sistema. O serviço de transporte coletivo de escolares foi estabelecido através da Lei nº 10.154 de 07 de outubro de 1986 e regulamentado pelo Decreto nº 23.123 de 25 de novembro de 1986 e está previsto em capítulo específico do Código Nacional de Trânsito, ao qual os critérios estabelecidos pela Prefeitura de São Paulo estão submetidos. Há no procedimento, ainda, a legislação específica sobre licitações.

Apurou-se que dos cerca de 4 mil editais vendidos pela prefeitura, menos da metade chegou a protocolar o processo específico e deste universo somente cerca de 1200 processos conseguiram chegar à fase de habilitação. A partir daí ainda há aqueles que não conseguem providenciar toda a documentação necessária, sendo ao final eliminados. Outro fator foi também o número de reprovações entre os candidatos no curso realizado pelo Detran. Os testes envolvem, entre outros itens, avaliação psicológica.

Em depoimentos à esta Comissão, os senhores José Luiz e Cristina, da SPTrans, e responsáveis pelo acompanhamento da implantação do programa explicaram o processo confirmaram os procedimentos adotados e os entraves encontrados para o cumprimento das metas estabelecidas:

"Na verdade, quando da implantação do programa de Transporte Escolar gratuito, em cima de estudos técnicos para atender ao objetivo de transportar 100 mil crianças, foi realizado um estudo e chegou-se à conclusão de que precisaríamos de 1.700 condutores escolares. A Secretaria, parceira da Secretaria da Educação nessa implantação, ficou responsável por declarar todos os procedimentos licitatórios. A gente abriu as concorrências para contratar esses operadores."

"Então o que aconteceu? Quando do julgamento dessas três licitações que abrimos, muita gente não tinha todos esses requisitos para poder ser habilitado."

O depoimento informa que dos 4 mil inscritos, somente 1.126 conseguiram se habilitar legalmente para o transporte das crianças. Este número possibilitou um atendimento inicial de cerca de 45 mil crianças, com previsão aumento do



número para 65 mil em setembro e de que até o final do mês de outubro este número chegue a 72 mil crianças.

Afirmaram ainda os técnicos que os esforços são para que até o final do ano letivo todas as 100 mil crianças previstas inicialmente estejam sendo atendidas.

"Temos de cumprir todos os prazos de lei. É uma licitação por menor preço, por criança transportada, tem de dar publicidade. Se tudo correr bem, independentemente de recursos, impugnações, edital, alguma coisa que não dá para prever, acredito que se ela for deflagrada agora até o final de setembro, final de outubro, início de novembro, estaremos terminando essa segunda licitação."

Outro fator identificado como gerador de entraves no processo são os recursos interpostos por cadastrados que não conseguem se habilitar no processo licitatório. Tais recursos demandam tempo para as verificações necessárias, significando mais atrasos nos prazos estabelecidos

Os motivos que impedem a habilitação estão todos definidos na legislação e, em boa medida, no caso do projeto em questão, estão ligados à falta de certificado do condutor, do alvará do veículo, carteiras de habilitação com excesso de pontos negativos

A comissão verificou ainda que, diante da impossibilidade de atender já na implantação do programa a todas as crianças que necessitam do transporte escolar, a Secretaria da Educação realizou um cadastramento levando em consideração baixa renda, distância, menor idade, conforme critérios estabelecidos pelo decreto regulamentador do programa.

Declarações do Secretário de Transporte, Carlos Zarattini, em depoimento à Comissão, corroboram os problemas descritos para o alcance da meta de atendimento de 100.000 crianças. Afirmou o secretário:

"Queria informar, até um processo que julgo bastante satisfatório, bastante vitorioso, com a implantação do Vai e Volta. Quando elaboramos esse projeto, ano passado, e foram colocadas e aprovadas no orçamento as



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 641 do
Processo nº 06-22/02
Fábio do Carmo Paiva
Reg. 11.120

verbas necessárias, partimos de uma estimativa de que haveria uma adesão de uma parte, pelo menos dos transportadores escolares existentes na cidade de São Paulo. Naquele momento, tínhamos na cidade de São Paulo, cerca de sete mil transportadores escolares com seu cadastro registrado junto ao DTP. Pois bem, abrimos o primeiro edital e vimos no primeiro lote que foi aberto que o número de inscrições de transportadores escolares foi muito baixo e não atenderia ao número que necessitávamos. Precisamos para atender a meta de 100, de cerca de 1900 transportadoras escolares. E não atendeu. No meu modo de ver, por duas razões básicas. Uma razão, a que acho muito importante, porque a maior parte desses transportadores escolares já tem a sua freguesia, seus alunos, as escolas onde trabalham, geralmente são escolas de classe média, localizadas na região central da cidade, e quando estávamos oferecendo vagas, justamente na periferia da cidade, estávamos começando a trabalhar, atendendo naqueles lugares onde as crianças não iam à escola por falta de transporte ou porque não tinha escola no bairro. A nossas vagas eram, sempre em maior quantidade nas regiões do extremo leste da cidade, do norte e particularmente no sul, como Parelheiros e Grajaú, onde existe uma grande escassez de vagas e é ali que temos de direcionar o programa.

Então, naquele primeiro momento, tivemos que suspender o edital pela baixa adesão e abrimos uma contratação de emergência. Essa contratação de emergência, se iniciou com um pequeno número e a medida em que realizamos o primeiro pagamento, esse número se elevou, e substancialmente chegamos a ter 425 transportadoras escolares contratadas por emergência. Em seguida, durante esse mesmo processo, lançamos o edital de contratação das 1.900 vagas e permitimos que nesse prazo do edital as pessoas que não tinham o cadastro de condutor escolar pudessem ir realizando e buscando fazer o curso especializado no Detran, e o exame psicotécnico para que obtivessem o cadastro de transportadoras escolares.

Chegamos ao final do processo de licitação com 1.200 transportadores escolares selecionados na cidade de São Paulo. Estão praticamente todos contratados e já iniciaram o seu trabalho, isso atende cerca de 72 mil crianças. Conseguimos nesse processo, agora nesse mês de setembro, chegar a esse número de 1.200 transportadores escolares. Abrimos agora novamente, um novo edital de licitação para mais 700 vagas, e prevemos que seja feita a contratação até o início do ano que vem e portanto em fevereiro devemos ter os 1.900 transportadores contratados e acredito que ultrapassaremos a meta de 100 mil crianças.

Na medida em que dermos o incentivo no contrato ao aumento do número de lugares dentro dos veículos, ou seja, veículos maiores, isso acabou levando a um barateamento por criança. Tínhamos previsto 60 reais por criança, estamos trabalhando numa média de 45 reais por criança, exatamente porque os carros são maiores e com isso o custo por criança baixou porque permite com o mesmo valor, o mesmo recurso, se transportar o maior número de crianças. Então nesse ano estamos chegando a 72 mil



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 642	do
Processo nº 06-22/01	
Fábio de Castro Polya	
Reg. 11.120	

crianças e no início do ano que vem, acredito, teremos mais de 100 mil crianças transportado pelo transporte gratuito da Prefeitura de São Paulo, com o projeto "Vai e Volta".



V. Conclusões

O sistema de transporte de passageiros encontra-se em crise em diversas nações desenvolvidas e em especial naquelas em desenvolvimento. No Brasil a situação não é diferente e, em particular, no caso da cidade de São Paulo, medidas urgentes devem ser acionadas para evitar o colapso do sistema. É meritório o esforço que a Prefeitura de São Paulo, através da Secretária de Transportes, visa empreender, mas para a implantação do novo sistema precisam ser sanadas dúvidas que ainda restam. A superação dessas dúvidas/dificuldades deve assegurar aos novos concessionários e permissionários tranqüilidade para operar e garantia de que o equilíbrio econômico-financeiro será preservado.

Uma atuação firme no enfrentamento da questão do transporte assegura o respeito ao cidadão e a um meio-ambiente saudável. Para enfatizar a importância do transporte coletivo no combate aos congestionamentos, à poluição e ao uso indiscriminado de energia automotiva, vale citar alguns dados comparativos entre o desempenho dos automóveis e dos ônibus diesel convencionais (o meio de transporte público mais utilizado). A taxa de ocupação do leito carroçável por passageiro transportado é da ordem de 17,50m² para os automóveis, contra 0,95 para os ônibus.

Esses valores permitem inferir que o consumo de espaço viário é aproximadamente 18 vezes maior no caso do automóvel. Se for considerada também a área necessária para o veículo particular estacionar junto ao meio fio, essa relação passa de 18 para algo em torno de 27. Com relação à diferença de consumo energético, o automóvel consome cerca de 3,0 megajoules (medida de energia mecânica) por passageiro a cada quilômetro e o ônibus, apenas 0,5. Ou seja, o automóvel gasta em média seis vezes mais energia por passageiro transportado do que o ônibus diesel.

No que diz respeito à poluição atmosférica, a comparação pode ser feita com base nos seguintes valores de referência, citados na literatura especializada



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 644 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Paiva
11.120

(total de poluentes emitidos em toneladas por passageiro transportado a cada quilômetro): automóvel, 56,11 e ônibus, 1,35 (os dados referem-se ao automóvel movido à gasolina e ônibus a diesel convencional). Essas informações mostram que o automóvel polui a atmosfera cerca de 42 vezes mais que o ônibus. Fica demonstrado, portanto, que não é por acaso que em todo o mundo o transporte público é valorizado e fortemente subsidiado. Ou seja, ele tem e sempre terá papel fundamental na vida das cidades. Por que no Brasil e na cidade de São Paulo não pode ser assim?

Desse modo, considerando-se as limitações legais da Comissão Especial de Estudos, bem como a abrangência dos temas em estudo impediram o aprofundamento de questões essenciais, já que envolveram debates e depoimentos sobre todo o sistema: transporte regular de ônibus, táxi, transporte escolar, lotações e bairro a bairro;

Considerando-se ainda que os estudos sobre os custos do sistema realizados pela FIPE E FIPECAFI apresentam divergência de valores superiores a dez milhões de reais e que, embora os tenha solicitado, a Comissão não teve acesso a tais planilhas;

Considerando-se também que a intervenção da SPTrans em várias empresas de ônibus da cidade, voltada à garantia da continuidade da prestação dos serviços foi alvo de questionamentos durante os trabalhos desta Comissão e que durante a finalização deste relatório o senhor William Ali Chaim, diretor do grupo São Judas — um dos grupos que se encontra sob intervenção por suposta fraude nas prestações de contas — concedeu entrevista ao jornal *Folha de S. Paulo* (21/10/02 - cópia anexada à este Relatório Final), afirmando que as empresas por ele dirigidas estão com o patrimônio ameaçado e que buscam, no âmbito da justiça, o ressarcimento de supostos prejuízos causados pelo ato da SPTrans e que tais declarações, se confirmadas, contradizem o depoimento anteriormente prestado;

Considerando-se a necessidade de se lutar por melhores condições ambientais para os munícipes;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 645
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Faria
11.120

E por fim, considerando-se que estão protocolados nesta Casa de Leis seis pedidos de CPI para o setor de transportes, concluímos que existe a necessidade imperiosa de **instalação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito** para investigar a questão específica do equilíbrio econômico financeiro dos contratos do setor, a partir de janeiro de 2002, bem como os cenários, simulações e estudos acerca da viabilidade do novo sistema que se pretende implantar, as intervenções efetuadas pelo Poder Público nas empresas de ônibus da cidade neste ano de 2002, as suas causas, os seus objetivos, e as suas conseqüências, além dos potenciais riscos financeiros à municipalidade, deles decorrentes.

São Paulo, 29 de outubro de 2002

Vereador Alcides Amazonas

Relator

Antônio Carlos Rodrigues – Presidente

Toninho Campanha – Vice-Presidente

Celso Jatene – Membro

Devanir Ribeiro – Membro

Roger Lin – Membro

Augusto Campos – Membro

Gilson Barreto – Membro

Milton Leite – Membro



VI. Encaminhamentos

Esta Comissão deliberou pelos seguintes encaminhamentos:

1. Envio do relatório final às seguintes autoridades:

- ✓ Prefeita da Cidade de São Paulo, Marta Suplicy;
- ✓ Secretário dos Transportes, Carlos Rolim Zarattini;
- ✓ Presidente da São Paulo Transportes,
- ✓ Associação Nacional dos Transportes Públicos
- ✓ Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano
- ✓ Transurb
- ✓ Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara Municipal de São Paulo

2. Ampliar o debate relativo à situação dos taxistas de frota.

3. Discutir a ampliação da frota de trolebus e outros veículos não poluentes, como instrumentos de uma política de transporte e de trânsito voltada para a redução da poluição na cidade de São Paulo;

4. Propor à SPTrans apuração e acompanhamento das relações funcionais nas empresas de ônibus, uma vez que, apesar do convite feito, a ausência do presidente e/ou de representantes do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores no Ramo de Transportes inviabilizou uma análise mais acurada das condições de trabalho dos profissionais do setor, da garantia de seus direitos trabalhistas e da sua dignidade humana;

5. Aprofundar a análise sobre as condições de financiamento para o setor, sugerindo maior participação da administração pública federal e do BNDES;



VII. Requerimentos aprovados

- ✓ Ofício 006/02 – Requerimento de Informações (folhas 13 a 19 do processo), Secretaria Municipal de Transportes;
- ✓ Ofício 007/02 – Encaminha Requerimento de Informações a Carlos Alberto Rolim Zarattini – Secretário Municipal dos Transportes;
- ✓ Ofício 020/02 – Encaminha Requerimento de Informações ao Presidente do Tribunal de Contas do Município, Doutor Antônio Carlos Caruso;
- ✓ Ofício 040/02 – Encaminha solicitação de complementação das informações solicitadas à Secretaria Municipal de Transportes através do Ofício 007/02



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 648	do
Processo nº 06-22/02	
Fábio de Castro Paiva	
11.120	

VIII. Ofícios recebidos

- ✓ Ofício 265/02 – Secretaria Municipal de Transportes – Em resposta a Requerimento de Informações;



IX. Documentos diversos anexados ao processo

- ✓ Requerimento da TRANSCOOPER – solicitação da integral dos trabalhos da Comissão, bem como seu Relatório Final e documentos anexados;
- ✓ Análise produzida por entidades representativas do Movimento Comunitário acerca do Sistema de Transporte Coletivo do Município;
- ✓ Documento produzido por Ana da Silva Garcia e Francisco dos Santos Garcia, permissionários no Transporte Coletivo na Modalidade Bairro-a-Bairro – Vila Gilda/Metrô Ana Rosa – “Perguntas e Destaques – Exposição das propostas ao termo de referência dos certames licitatórios para delegação dos serviços de transporte público de passageiros: Julho 2002 – Licitação 3 – Permissão do subsistema Local”;
- ✓ Documento produzido Por entidades representativas do Movimento de Moradores de Bairros da Zona Sul de São Paulo, contendo propostas para o Sistema de Transporte Coletivo do Município;
- ✓ Documento produzido por Maria Alice Alexandre – Delegada de Transporte da Região Oeste (Pirituba), exprimindo a sua posição com relação ao novo sistema de transporte em implantação no município;
- ✓ Boletim Voz Comerciaría – Órgão Oficial do sindicato dos Empregados no Comércio de São Paulo - Edição manifestando a posição do órgão acerca dos corredores de ônibus;
- ✓ Documento produzido por Sérgio Jesus Nunes de Miranda – permissionário do sistema bairro a bairro – Cooprtasma – Zona Sul – com questionamentos e sugestões sobre o sistema de transporte coletivo
- ✓ Transcrição do Debate realizado pela Rádio CBN, em 29 de agosto de 2002, sobre o novo sistema de transporte de São Paulo (folhas 269 a 324 do processo)
- ✓ Reprodução impressa do organograma e funcionamento da situação atual e do projeto em implantação do sistema de transportes do município, apresentado em depoimento do Secretário à Comissão no formato de slides.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 650 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

- ✓ Cópia de entrevista concedida por William Ali Chaim, Diretor do Grupo São Judas, ao Jornal *Folha de S. Paulo* em 21/10/02 sobre a intervenção da SPTrans nas empresas do grupo e as declarações do Secretário de Transportes, Carlos Alberto Zarattini, no mesmo jornal e data (extraídos da Internet anexado a este Relatório Final).

✓

**X. Depoimentos prestados à Comissão**

Ofício	Convidado	Cargo
001/02; 015/02	Ademir Rodrigues Jacinto	Presidente da Cooperativa Comunitária de Transportes Coletivos
002/02; 010/02; 012/02; 033/02	Natalício Bezerra da Silva	Presidente do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo
004/02; 008/02; 030/02	Ademar Cardoso	Presidente do Sindicato das Cooperativas de Permissionários da Modalidade Bairro a Bairro de Transporte Coletivo Alternativo do Estado de São Paulo - SINCOOTURB;
005/02; 032/02	José Sergio Pavani	Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo;
009/02; 031/02	Ademilson Cunha	Presidente da Cooperativa de Transporte Coletivo da Zona Sul
027/02; 047/02; 050/02; 051/02; 052/02	Carlos Alberto Rolim Zarattini	Secretário Municipal dos Transportes;
017/02	Valter Bispo	Presidente da UNICOOPER
041/02	Cláudio de Senna Frederico	Associação Nacional de Transporte Público (ANTP);
048/02	William Ali Chaim	Diretor do Grupo São Judas
043/02	Roberto Salvador Scaringella	Connection Tecnologia Scaringella de Trânsito
019/02; 036/02	Francisco de Mola Neto	Presidente da Cooperativa dos Profissionais do Transporte Alternativo de São Paulo
037/02	Ricardo Pata	Sindicato dos Comerciais



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 652 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Pelva
120

A fim de melhor desenvolver seus trabalhos a Comissão convidou ainda os representantes relacionados abaixo que, entretanto, não compareceram para dar seu depoimento:

Ofício	Convidado	Cargo
013/02; 035/02; 044/02	Airton Brasiliense	Associação Nacional de Transporte Público em São Paulo (por conflito de datas);
018/02	Guilherme Correia Filho	Presidente da Cooperativa de Trabalho dos Profissionais do Transporte de Passageiros da Região Sudeste;
038/02	Edivaldo Santiago Silva	Presidente do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte;
034/02; 046/02	Maurício Thezin	Presidente da SPTrans
042/02	Nestor Soares Tupinambá	Instituto de Engenharia da USP
003/02; 016/02	José Célio dos Santos	Presidente do Sindicato dos Proprietários de Veículos e Profissionais Autônomos que trabalham no Transporte de Passageiros através de Lotação no Estado de São Paulo;



XI. Legislação vigente e especificações das modalidades em operação

Lei 13.241/01 – Dispõe sobre a organização dos serviços do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros na cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução.

Bairro a Bairro

Lei 8.424 de 18/08/76 (artigo 3º.)
Decreto 33.593 de 12/08/93 (revogado pela Lei 13.241)
Portaria 117/98 - SMT.GAB de 06/08/98
Média diária de passageiros transportados/veículo: 300
Número de linhas: 62

Escolar

Legislação: Lei:10.154 de 07/10/86
Decreto: 23.123 de 25/11/86
Portaria SMT.GAB 118/98 de 06.08.98
Certificado de Registro Municipal - CRM: Anual
Periodicidade da inspeção: semestral
Média diária de alunos transportados por período/veículo: 15

Lotação

Legislação: Lei: 13.241 de 12/12/01
Portaria: 289/99 - SMT.GAB. de 10.12.99
Periodicidade da inspeção: semestral
Permissão: 05 anos
Áreas de Operação: 06
Média diária de passageiros transportados / veículos: 200

Táxi

Legislação: Lei 7.329 de 11/07/69
Decreto: 8.439 de 10/10/69
Lei: 10.308 de 22/04/87
Alvará: Anual - Periodicidade da inspeção: anual



XII. Bibliografia

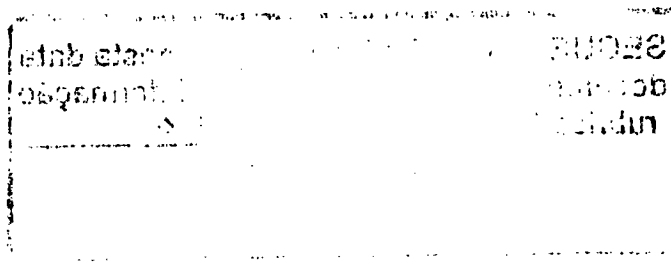
NOVAES, Washington. *O nó no transporte público*. O Estado de São Paulo, São Paulo, 18 de outubro de 2002, p.A-2.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO. Publicações diversas (www.antp.org.br).

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO. (www.ntu.org.br)

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

(www.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/transportes, documentos enviados, slides apresentados)



SEGUE m informação s nesta data
documentos s de informação
rubricados s 655 a 661
18/11/02


FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 656, de 655 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS
VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO
(RPP Nº 022/2002)

São Paulo, 14 de novembro de 2002.

OF. CEST Nº 052/02.

Excelentíssima Senhora Prefeita,

De ordem do Relator da Comissão de Estudos em
Epígrafe, Nobre Vereador Alcides Amazonas, conforme deliberado em reunião,
encaminho a Vossa Excelência, por ocasião da conclusão de nossos trabalhos,
cópia do Relatório Final do Processo RPP 0022/2002, para as providências que
entender cabíveis.

Certo de poder contar com a costumeira atenção de
Vossa Excelência, despeço-me reiterando protestos da mais alta estima e
consideração.

MARCOS ANTONIO SILVA
Coordenador de SSC

A Sua Excelência a Senhora
Doutora Marta Suplicy
Digníssima Prefeita do Município de São Paulo.

APMCMSP	
Protocolo n.º	2729
Data	18 NOV 02
Horário	13:41



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 657, de 656 do
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS
VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO
(RPP N° 022/2002)

São Paulo, 14 de novembro de 2002.

OF. CEST N° 053/02.

Excelentíssimo Senhor Secretário,

De ordem do Relator da Comissão de Estudos em
Epígrafe, Nobre Vereador Alcides Amazonas, conforme deliberado em reunião,
encaminho a Vossa Excelência, por ocasião da conclusão de nossos trabalhos,
cópia do Relatório Final do Processo RPP 0022/2002, para as providências que
entender cabíveis.

Certo de poder contar com a costumeira atenção de
Vossa Excelência, despeço-me reiterando protestos da mais alta estima e
consideração.

MARCOS ANTONIO SILVA
Coordenador de SSC

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Carlos Rolim Zarattini
Digníssimo Secretário dos Transportes do Município de São Paulo.

APMCMS	
Protocolo n.º	2x28
Data	18/11/02
Horário	13:38



Câmara Municipal de São Paulo

654/0654 00
Processo nº 06-22/02
Fábio do Carmo Paiva
Reg. 11.120

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS
VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO
(RPP Nº 022/2002)

São Paulo, 14 de novembro de 2002.

OF. CEST Nº 054/02.

Senhor Presidente,

De ordem do Relator da Comissão de Estudos em
Epígrafe, Nobre Vereador Alcides Amazonas, conforme deliberado em reunião,
encaminho a Vossa Senhoria, por ocasião da conclusão de nossos trabalhos,
cópia do Relatório Final do Processo RPP 0022/2002, para as providências que
entender cabíveis.

Certo de poder contar com a costumeira atenção de
Vossa Senhoria, despeço-me reiterando protestos da mais alta estima e
consideração.

MARCOS ANTONIO SILVA
Coordenador de SSC

A Sua Senhoria o Senhor
Doutor Maurício Thesin
Mui Digno Presidente da São Paulo Transportes S. A. – SPTrans.

APMCMSP	
Protocolo n.º	2730
Data	18/11/02
Horário	13:44



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 657, dig 658 do
Processo nº 06-22/02
Fábio do Carmo Paiva
Reg. 11.120

CÔMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS
VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO
(RPP Nº 022/2002)

São Paulo, 14 de novembro de 2002.

OF. CEST Nº 055/02.

Senhor Presidente,

De ordem do Relator da Comissão de Estudos em
Epígrafe, Nobre Vereador Alcides Amazonas, conforme deliberado em reunião,
encaminho a Vossa Senhoria, por ocasião da conclusão de nossos trabalhos,
cópia do Relatório Final do Processo RPP 0022/2002, para as providências que
entender cabíveis.

Certo de poder contar com a costumeira atenção de
Vossa Senhoriaia, despeço-me reiterando protestos da mais alta estima e
consideração.

MARCOS ANTONIO SILVA
Coordenador de SSC

A Sua Senhoria o Senhor
Doutor Ailton Brasiliense
Mui Digno Presidente da Associação Nacional de
Transporte Público em São Paulo - ANTP.

APMCMSP	
Protocolo n.º	2732
Data	18 NOV, 02
Horário	13:47



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 660, de 06/06/02
Processo nº 06-22/02
Fábio de Castro Palma
Reg. 11.120

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS
VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO
(RPP N° 022/2002)

São Paulo, 14 de novembro de 2002.

OF. CEST N° 056/02.

Senhor Diretor,

De ordem do Relator da Comissão de Estudos em
Epígrafe, Nobre Vereador Alcides Amazonas, conforme deliberado em reunião,
encaminho a Vossa Senhoria, por ocasião da conclusão de nossos trabalhos,
cópia do Relatório Final do Processo RPP 0022/2002, para as providências que
entender cabíveis.

Certo de poder contar com a costumeira atenção de
Vossa Senhoria, despeço-me reiterando protestos da mais alta estima e
consideração.

MARCOS ANTONIO SILVA
Coordenador de SSC

A Sua Senhoria o Senhor
Doutor Israel Waissmann
Mui Digno Diretor da Transurb.
Rua Helena, 218 – 11° andar – Vila Olímpia.

APMCMSP	
Protocolo n.º	2731
Data	18/11/02
Horário	13:45



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 66, de 66 do
Processo nº 06-22/02
Fábio do Castro Paiva
Reg. 11.120

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS
VOLTADAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO
(RPP Nº 022/2002)

São Paulo, 14 de novembro de 2002.

OF. CEST Nº 057/02.

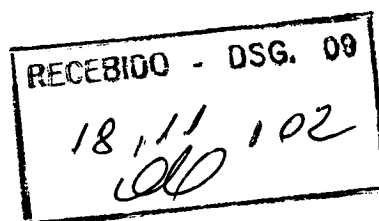
Senhor Presidente,

De ordem do Relator da Comissão de Estudos em
Epígrafe, Nobre Vereador Alcides Amazonas, conforme deliberado em reunião,
encaminho a Vossa Senhoria, por ocasião da conclusão de nossos trabalhos,
cópia do Relatório Final do Processo RPP 0022/2002, para as providências que
entender cabíveis.

Certo de poder contar com a costumeira atenção de
Vossa Senhoria, despeço-me reiterando protestos da mais alta estima e
consideração.

MARCOS ANTONIO SILVA
Coordenador de SSC

A Sua Senhoria o Senhor
Doutor Otavio Vieira da Cunha Filho
Mui Digno Presidente da Associação Nacional das
Empresas de Transportes Urbanos.
SAS – Quadra 6 – Bloco J – Edifício Camilo Cola – 7º andar
CEP 70070-916 – Brasília – DF.





Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 662, digito 60
Processo nº 06-2262
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

COMISSÃO DE ESTUDOS PARA ANALISAR E PROPOR MEDIDAS VOLTADAS
PARA O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO
(RPP N° 022/2002)

TERMO DE ENCERRAMENTO DO PROCESSO

Aos dezoito dias do mês de novembro de 2002, juntados os papéis, numerados, rubricados e conferidos os documentos, encaminho o presente processo para o final arquivamento.

Os autos compreendem 03 (treis) volumes de processo principal com 664 folhas numeradas de 001 à 664.

Arquive-se.


Vereador Antonio Carlos Rodrigues
Presidente da Comissão

AO DT.94, p/ arquivamento
24/02/03


FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

DEPARTAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO	
Proc. encerrado c/	<u>661#</u> fls.
Arquivo em	<u>25-2-2003</u>
O Fornecedor	<u>LINA ANGÉLICA MARIA GUMAUSKAS</u>
Documentação - RF 100.927	

1 2 3