

CANARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

REQUERIMENTO P COM PROCESSO : 06-0004/1996 DE 1996

MATERIA LEGISLATIVA: RPP

06-0004/1996 DE 29/02/96

PROMOVENTE: VEREADOR

DALMO PESSOA

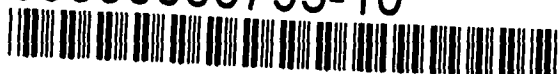
E M E N T A:

Requer Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar irregularidades junto a Secretaria de Transportes - DTP, levantadas pela SINTE TAXIS e Federação do Transporte Alternativo - FTA.

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

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
6/10/2010 16:21:28

00000000795-10



ARQUIVADO EM 15/8/97

REGINA APARECIDA BARROS
Chefe de Gabinete

LIDO HOJE

29 FEB 1996

PRESIDENT

REQUERIMIENTO'

06 - RFF

06-0004/1996

Requer constituição de Comissão Parlamentar de Inquérito com a finalidade de apurar possíveis irregularidades junto à Secretaria de Transportes - DTP, tendo em vista as graves denúncias levantadas pelo SIMTETÁXIS e Federação do Transporte Alternativo (FTA).

Requeremos, nos termos

~~Regimentais, ouvido o~~ Egrégio Plenário, seja constituída Comissão Parlamentar de Inquérito com a finalidade de apurar fato junto à Secretaria Municipal de Transportes - DTP, Departamento de Transportes Públicos, (Divisão de Táxis) e Secretaria das Finanças do Município (sobre CCM, Cadam, ISS, etc.), tendo em vista as graves denúncias levantadas pelos: Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Taxi no Município de São Paulo - SIMTETÁXIS, em face a não execução da Lei nº 7.329 de 11 de julho de 1969, e pela Federação do Transporte Alternativo FTA, que, segundo reportagem do Diário Popular 12/02/96 (xerox em anexo), afirma que existem irregularidades e corrupção junto à Secretaria Municipal de Transportes - Departamento de Transportes Públicos.

A comissão terá prazo de 90 (noventa) dias e contará com 5 (cinco) membros. (em anexo xerox Lei nº 7.329, ofícios SIMTETÁXIS e documento de arrecadação do Município de São Paulo - DAMSP, ficha de inscrição do CCM e tabela de preços para cobrança de corridas).

Sala das Sessões, de fevereiro de 1996.

DALMO PESSOA
Vereador.

TERESA

Tutor
Mentor



SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES
DE TAXI DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha n.º 02 de proc. de 1996

SIMTETÁXIS

FUNDADO EM 19/08/94
C.G.C. 00.323.500/0001-64

LARGO DO PAISSANDÚ, 132 - 2º ANDAR - CONJ. 21
FONE: 223-5820 - CENTRO - SÃO PAULO - SP - CEP 01034-010

OFICIO ENCANINHADO AO SENHOR DIRETOR DO DTP SENHOR AUCHALA
PEDINDO QUE SEJA EXECUTADO A LEI 7.329 DE 1969 QUE DIZ NO ARTIGO 37
QUE A EMPRESA DE TAXI PARA OPERAR TEM QUE TER UM MOTORISTA REGISTRA
DO EM CADA CARRO EM CARTEIRA PROFISSIONAL E A EMPRESA CONTRIBUIR
COM AS CONTRIBUIÇÕES PREVIDENCIARIAS E COMO TAMBÉM DAR UNIFORME PARA
SEUS EMPREGADOS E A EMPRESA CUMPRIR COM TODOS OS PADRÕES E OS REQUI-
SITOS DE EMPRESAS COMO POR EXEMPLO: O SINDICATO EXIGE O RECADASTRA-
MENTO DE TODAS AS EMPRESAS, FOLHA CORRIDA DE TODOS OS DONOS DAS EMPRE
SAS E TAMBEM DE TODOS OS GERENTES E SOCIOS DA EMPRESA E CHEFE DE TRA
FEÇO MOTIVO PELO QUE JÁ ACONTECEU EM ALGUEAS EMPRESAS QUE JÁ FOI
PUBLICADO NO JORNAL DO AQUI E AGORA E OUTROS CANAIS DE TELEVISÃO EM
1994 EMPRESAS COM CARRO ROUBADOS E CHASIS ADULTERADO ACREDITO QUE O
DEPARTAMENTO JURIDICO DO DTP TENHA TIDO CONHECIMENTO TAMBEM
POR ISSO EXIJO QUE A LEI 7.329 SEJA EXECUTADA EM TODAS AS EMPRESAS
DE TAXI O SINDICATO TAMBÉM EXIJE QUE NOS PROXIMOS ESTUDOS TARIFARI-
OS SE A PREFEITURA DER O AUMENTO TARIFARIO DE 10% PARA OS TAXIS
ACOMPANHANDO ESSES 10% SAIA DIZENDO NA TABELA DOS TAXIS DE FROTA
QUE OS DONOS DAS EMPRESAS NÃO PODEM COBRAR MAIS QUE 7% NOS VALORES
DAS DIARIAS PORQUE ESSES 3% FICARA PARA OS MOTORISTAS SOBREVIVER
QUE HOJE VEM ACONTECENDO ESSAS IRREGULARIDADES A PREFEITURA DA 10%
E OS EMPRESARIOS AUMENTAM 30% SOBRE OS DEZ POR CENTO DADO
POR ESSE MOTIVO QUE O SINDICATO EXIJE QUE ISSO NÃO ACONTEÇA MAIS
O SINDICATO EXIGE TAMBEM A UNIFICAÇÃO DA TARIFA UM PREÇA UNICO PRA
TODAS AS EMPRESAS O ORGÃO COMPETENTE SERA O DTP PARA TOMAR ESSAS
RESPONSABILIDADES SÓ ASSIM ACABAREMOS COM A FORMAÇÃO DE CARTEL DES-
SES MAUS EMPRESARIOS DE TAXIS QUE SÃO ALGUNS DELEGADOS DE POLICIA,
ALGUNS ADVOGADOS E OUTROS MAUS CARATER QUE NÃO SE ENQUADRÃO NO QUA-

SIMTETÁXIS
Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas
Empresas de Taxi do Município de São Paulo



SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES NAS EMPRESAS
DE TAXI DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO 4 de 1994

SIMTETÁXIS

FUNDADO EM 19/08/94
C.G.C. 00.323.500/0001-64

LARGO DO PAISSANDÚ, 132 - 2º ANDAR - CONJ. 21
FONE: 223-5820 - CENTRO - SÃO PAULO - SP - CEP 01034-010

DRO DE EMPRESAS MOTIVO 80% DAS EMPRESAS DE TAXIS NÃO VEM RESPEITANDO AS LEIS MUNICIPAIS COMO POR EXEMPLO NENHUMA DESSAS EMPRESAS DE TAXI COLOCA O CADRAM DIZENDO O NOME DA EMPRESA NA PORTA ELAS VEM ATUANDO COMO LOCADORA DEIXANDO DE EXERCER ONOME DA EMPRESA COMO VEM ACONTECENDO COM A VISA AUTOTAXI NA RUA CIPRIANO BARATA COM LIAIS PAULISTANO NÚMERO 300 LÁ EXISTE UMA PLACA DE LOCADORA COBRA, QUANDO NO LUGAR QUE ESTA A PLACA LOCADORA COBRA ERA PARA ESTAR A PLACA DA EMPRESA VISA AUTOTAXI COMO TODAS ESSAS EMPRESAS FUNCIONAM COMO LOCADORA CONTRARIANDO AS LEIS MUNICIPAL DOCUMENTO ESSES ELABORADO E AUTORIZADO PELO SINDICATO DOS CONDUTORES E ANEXO E RODOVIARIO DE SÃO PAULO ITAPECIRICA DA SERRA E REGIÃO E TAMBEM COM ASSINATURA DE TODOS OS EMPRESARIOS DE FROTA DOCUMENTO ESTE QUE CONSTA NA RUA PIRATINGUI, NÚMERO 75, NO BAIRRO DA LIBERDADE POIS HOJE CONSTA TRÊS ELEMENTOS QUE VEM DANDO CONTINUIDADE A ESSA ILEGALIDADE UM DELES CHAMA-SE JOAQUIM ALVES LORENÇO E OUTRO EDSON PIMENTEL E O PRÓPRIO PRESIDENTE DO SINDICATO DOS CONDUTORES JOSÉ COUTO FILHO CONHECIDO POR TORÊ, POIS, VEM MANDANDO MAIS QUE A SECRETARIA DOS TRANSPORTES POIS, SÃO QUEM AUTORIZA AS EMPRESAS A TRABALHAR SEM REGISTRO NA CARTEIRA PROFISSIONAL, CAUSANDO PREJUÍZO INCALCULÁVEL A TODOS OS ÓRGÃOS PÚBLICOS: MUNICIPAL, ESTADUAL E FEDERAL POR ESSE MOTIVO O SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES NAS EMPRESAS DE TAXI DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO SITUADOS NO LARGO DO PAISANDU 132 2º ANDAR, SALA 21 TELEFONE 222-0671 EXIGE QUE A SECRETARIA DOS TRANSPORTES JUNTO AO DTP TOME AS PROVIDÊNCIAS DE TODAS ESSAS IRREGULARIDADES. ASSINA O PRESIDENTE SENHOR JOSE DUARTE MARCULINO. SP

SÃO PAULO, 26 DE NOVEMBRO DE 1995.

Jose Duarte Marculino

SIMTETÁXIS
Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas
Empresas de Taxi do Município de São Paulo



SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES NAS EMPRESAS
DE TAXI DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SIMTETÁXIS

FUNDADO EM 19/08/94
C.G.C. 00.323.500/0001-64

LARGO DO PAISSANDU, 132 - 2º ANDAR - CONJ. 21
FONE: 223-5820 - CENTRO - SÃO PAULO - SP - CEP 01034-010

SÃO PAULO, 28 DE JANEIRO DE 1996.

SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES NAS EMPRESAS DE TAXI DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, ENDEREÇO LARGO DO PAISANDU, 132, SEGUNDO ANDAR, TELEFONE

222-0671 VEM PEDIR AO SENHOR SECRETARIO DE FINANÇAS DO MUNICIPIO DE SÃO

PAULO QUE ESSA PREFEITURA FAÇA O RECADASTRAMENTO DE TODAS AS EMPRESAS

DE TAXI, CHAMADA FROTA DE TAXI, POIS EXISTE SUSPEITAS QUE ESSAS EMPRESAS

DE TAXI PELO MENOS 50% NÃO VEM PAGANDO O CCM (IMPOSTO SOBRE SERVIÇO) POIS

ESSE IMPOSTO É IMPOSTO DO CADRAM, O CADRAM É O LUMINOSO QUE FUNCIONA

ENCIMA DO TAXI E TAMBÉM É A PLACA QUE É OBRIGATORIO TER NA PORTA DA

EMPRESA. POIS ESSAS EMPRESAS VEM AGINDO DESONESTAMENTE DESDE 1980, COMO

DE CONHECIMENTO A EMPRESA BEVABELAUTOTAXI, A EMPRESA ACATUMBI, A EMPRESA DE

TAXI BELEM, A EMPRESA DE TAXI FECAR, LUNAR, E OUTRAS MAIS EMPRESAS PARA

COMPLETAR 50% DAS 86 EMPRESAS QUE EXISTEM SE É A OBRIGAÇÃO DELAS PAGAR

EM O CCM ENTÃO O QUE ELAS FAZEM PARA SONEGAR O CCM, MANDAMOS MOTORISTAS

IREM NA PREFEITURA FAZER INSCRIÇÃO DO CCM POR ESSE MOTIVO OS MOTORISTAS

ESTÃO 50% EM DEBITO COM A PREFEITURA PEÇO QUE O SENHOR SECRETARIO DE

FINANÇAS DO MUNICIPIO CANCELE O NOME DE TODOS OS MOTORISTAS QUE ESTIVEREM

EM DEBITO CONFORME DUAS CÓPIAS DO CCM QUE VAI EM ANEXO NESTE PROCESSO

POIS, A SECRETARIA DE FINANÇAS ABRA UM PROCESSO CONTRA TODAS ESSAS EM-

PRENAS SONEGADORAS QUE VEM PRATICANDO ESSE ATO, POIS O MOTORISTA É INSENTO

DO CCM E AS EMPRESAS SÃO OBRIGADAS A PAGAR, POIS ESSAS EMPRESAS FAZ ESSE

TIPO DE FRAUDE PARA SONEGAR A PREVIDENCIA E TAMBÉM O FUNDO DE GARANTIA

PORQUE ELAS NÃO REGISTRAM A CARTEIRA PROFISSIONAL DOS EMPREGADOS POIS SE

O SENHOR QUIZER OBTER INFORMAÇÕES CORRETAS INTIME O DEPARTAMENTO JURIDICO

DA SECRETARIA DOS TRANSPORTES DA DIVISÃO DE TAXI ODTP A DAR O ENDERE-

ÇO DISCRIMINADO DE EMPRESA POR EMPRESA E SEJA PUBLICADO EM JORNAIS INFOR-

MANDO O PUBLICO, QUE ISSO É UMA OBRIGAÇÃO DO EXECUTIVO. AGRADECE O PRESIDENTE

DO SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES NAS EMPRESAS DE TAXI DO

MUNICIPIO DE SÃO PAULO, SENHOR JOSE DUARTE MARCULINO. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - SECRETARIA DAS FINANÇAS
T L F - TAXA DE FISCALIZAÇÃO DE LOCALIZAÇÃO, INSTALAÇÃO E FUNCIONAMENTO

1/3

NOME DO CONTRIBUINTE OU RESPONSÁVEL EUFRASIO DE FRANCA		Nº RETAZ 1.241.487	
ENDEREÇO PARA ENTREGA R. SÃO FRANCISCO XAVIER, 31 SANTO AMARO CEP-04456-030		Nº DO CONTRIBUINTE / CCM 9.268.891-8	
MENSAGENS UFM - UNIDADE DE VALOR FISCAL DO MUNICÍPIO. DADOS PREENCHIDOS COM BASE NA ÚLTIMA POSIÇÃO CADASTRAL.		CÓDIGO DO TRIBUTO 121	CTAL 4
		PARCELA UNICA	PARCELA 01
		VENCIMENTO 07/07/95	VENCIMENTO 07/07/95
		VALOR	VALOR
		INCIDÊNCIA 06/95	INCIDÊNCIA 06/95
PARA USO DO CORREIO ☐ NEXISTE O NÚMERO ☐ PRÉDIO DEMOLIDO ☐ OUTROS		DATA	
RESPONSÁVEL PELA ANOTAÇÃO		CÓD. ESTABELECIMENTO 16004	

Sr. Contribuinte

Você está recebendo o novo formulário implantado pela Prefeitura de São Paulo para recolhimento dos tributos e taxas. Para sua comodidade este documento possui as informações necessárias ao seu processamento expressas no código de barras, recurso este que facilita e agiliza o tratamento das informações, bem como elimina a possibilidade de equívocos quanto a sua situação cadastral.

QUADRO I - TLIF - TAXA UNITÁRIA ANUAL

FAIXAS DE Nº DE EMPREGADOS	PARCELA ÚNICA	Nº	EM PARCELAS POR PARCELA
0 A 5	1,00 UFM	3	0,20 UFM
DE 6 A 10	2,00 UFM	5	0,40 UFM
DE 11 A 25	3,00 UFM	5	0,60 UFM
DE 26 A 50	7,00 UFM	5	1,40 UFM
DE 51 A 100	13,00 UFM	5	2,60 UFM
DE 101 A 200	25,00 UFM	5	5,00 UFM
DE 201 A 400	50,00 UFM	5	10,00 UFM
DE 401 A 600	85,00 UFM	5	17,00 UFM
DE 601 A 800	120,00 UFM	5	24,00 UFM
DE 801 A 1000	150,00 UFM	5	30,00 UFM
DE 1001 A 1500	210,00 UFM	5	42,00 UFM
ACIMA DE 1500	250,00 UFM	5	50,00 UFM

INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO

TAXA UNITÁRIA

VERIFIQUE NO QUADRO I A QUANTIDADE DE UFM A QUE ESTA SUJEITO, DE ACORDO COM O NÚMERO DE EMPREGADOS.

VERIFIQUE SE O SEU CÓDIGO DE ESTABELECIMENTO CONSTA NO QUADRO II. EM CASO POSITIVO COMPARE A QUANTIDADE DE UFM'S OBTIDA COM A QUANTIDADE DE UFM'S ENCONTRADA NO QUADRO I.

UTILIZE-SE DA QUANTIDADE DE UFM-S QUE FOR MAIOR PARA PREENCHER O CAMPO "16 - QTDE UNID/ALÍQUOTA" DO DAMSP RELATIVO À PARCELA ÚNICA OU 01 (CAMPO 14).

IMPORTANTE: UTILIZE APENAS A COLUNA RELATIVA A OPÇÃO DE PAGAMENTO ESCOLHIDA (PARCELA ÚNICA OU EM PARCELA).

PARA PAGAMENTO PARCELADO, TRANSPORTE O VALOR PARA OS DEMAIS DAMSP'S.

VALOR DA UFM --

PREENCHA O CAMPO 17 - VALOR DA UNIDADE/BASE DE CÁLCULO (DO DAMSP DA PARCELA A SER PAGA), COM O VALOR DA UFM DA DATA DO PAGAMENTO.

VALOR DO TRIBUTO

PREENCHA O CAMPO 18 - VALOR DO TRIBUTO (DO DAMSP DA PARCELA A SER PAGA), COM O VALOR OBTIDO NA MULTIPLICAÇÃO DO CAMPO 16 - QTDE UNID/ALÍQUOTA PELO CAMPO 17 - VALOR DA UNIDADE/BASE DE CÁLCULO.

QUADRO II - TLIF - TAXA UNITÁRIA ANUAL MÍNIMA

CÓDIGOS DE TIPO DE ESTABELECIMENTO	PARCELA ÚNICA	Nº	EM PARCELAS POR PARCELA
14800-22217	7,00 UFM	5	1,40 UFM
16500-16608-16900-22560-22802-22900	25,00 UFM	5	5,00 UFM
22250-22543	50,00 UFM	5	10,00 UFM
22519	250,00 UFM	5	50,00 UFM
23000			
ATÉ 4 EQUIPAMENTOS	1,00 UFM	3	0,20 UFM
DE 5 A 10 EQUIP.	7,00 UFM	5	1,40 UFM
DE 11 A 20 EQUIP.	13,00 UFM	5	2,60 UFM
ACIMA DE 20 EQUIP.	25,00 UFM	5	5,00 UFM

ISENÇÃO DA TLIF: ESTÃO ISENTAS DO RECOLHIMENTO DA TLIF AS PESSOAS FÍSICAS NÃO ESTABELECIDAS, ASSIM CONSIDERADAS AQUELAS QUE EXERCEM AS ATIVIDADES EM SUA PRÓPRIA RESIDÊNCIA, SEM ACESSO AO PÚBLICO.

VIA DO CONTRIBUINTE

DESTAQUE AQUI



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
DOCUMENTO DE ARRECAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - DAMSP

03-NOME DO CONTRIBUINTE OU RESPONSÁVEL EUFRASIO DE FRANCA		01-INCIDÊNCIA 06/95		02-VENCIMENTO 07/07/95	
04-UNIDADES TAXADAS 1		06-ESPECIFICAÇÕES DO TRIBUTO TLIF - TAXA DE FISCALIZAÇÃO DE LOCALIZAÇÃO, INSTALAÇÃO E FUNCIONAMENTO		04-Nº DO CCM 9.268.891-8	
10-EMITENTE SF-RM		11-EMISSÃO/CÁLCULO 06/06/95		07-CÓDIGO TRIBUTO 121	
12-TIPO DE ESTABELECIMENTO OUTROS TRANSPORTES DE PASSAGEIROS OU PESSOAS		13-CÓD. ESTABELECIMENTO 16004		09-CTAL 4	
14-UNIDADE DE VALOR UFM		15-QTDE UNID/ALÍQUOTA X		16-VALOR DA UNIDADE/BASE DE CÁLCULO =	
17-VALOR DO TRIBUTO		18-CORREÇÃO MONETÁRIA		19-MULTA	
20-JUROS		21-DESCONTO		22-TOTAL A PAGAR	
23-OUTRAS INFORMAÇÕES - CASO JÁ TENHA PAGO ESTE TRIBUTO, INUTILIZE ESTE DAMSP. - ESTE CONJUNTO DE DAMSP DESTINA-SE AO PAGAMENTO DO TRIBUTO INTEGRAL OU PARCELADO. - UTILIZE O DARM ADQUIRÍVEL NO COMÉRCIO ESPECIALIZADO PARA PAGAMENTO APÓS O VENCIMENTO. - INFORMAÇÕES DAS 9:00H ÀS 16:00H - PLANTÃO FISCAL - RUA PEDRO AMÉRICO, 32, 20º ANDAR, TEL: 220-2534 220-7517		24-SE, CARIKA, NÃO RECEBER APÓS ESTA DATA		25-DATA DE VALORADO 07/07/95	

1214 01 92688918 16004 199506 5 3
317500000002 000000000190 268891816004 406951214005

27-AUTENTICAÇÃO MECÂNICA

AUTENTICAÇÃO SEM VALOR EM CASO DE DEVOLUÇÃO DO CHEQUE



VIA DO BANCO



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DAS FINANÇAS
DEPARTAMENTO DE RENDAS MOBILIÁRIAS

TAXA DE FISCALIZAÇÃO DE LOCALIZAÇÃO,
INSTALAÇÃO E FUNCIONAMENTO
IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS - ISS

Folha n.º 106 de proc.
n.º 4 de 9 FOLHA 1

FI - FICHA DE INSCRIÇÃO NO CCM
CADASTRO DE CONTRIBUINTES MOBILIÁRIOS

CCM			TIPOS DE SERVIÇO	
9.581.642-9			CÓDIGO	INICIADO EM
			2089	19/12/88
DATA DO INÍCIO DO FUNCIONAMENTO	DATA DA INSCRIÇÃO	DATA DA ÚLTIMA ATUALIZAÇÃO	CPF/CCG	
19/12/88	20/12/88		014337708-65	
NOME OU RAZÃO SOCIAL				
HILDEMAR FERREIRA DOS SANTOS				
N.º DE ORDEM DO ENDEREÇO	ENDEREÇO			
001	R CAMPO NOVO DO SUL, 81			
CEP	BAIRRO			
05729	FQ ARARIBA			
CÓDIGO DO LOGRADOURO	NUMERO DO CONTRIBUINTE NO IMPOSTO PREDIAL	TIPO DE ESTABELECIMENTO		
63062-4	169.186	CÓDIGO INICIADO EM		
		16004 19/12/88		

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO SECRETARIA DAS FINANÇAS		FDC - FICHA DE DADOS CADASTRAIS CADASTRO DE CONTRIBUINTES MOBILIÁRIOS - CCM		TIPO DE SERVIÇO PRESTADO/COMBUSTÍVEL VENDIDO	
01 - CCM		03 - INÍCIO DE FUNCIONAMENTO		09 - CÓDIGO	10 - DATA DE INÍCIO
2.267.537-0		07/07/94		2089	07/07/94
02 - CCG OU CPF		04 - ÚLTIMA ATUALIZAÇÃO (CADASTRAL)		11 - IMPOSTO	
014.104.148-09		07/07/94		IS	
07 - PESSOA JURÍDICA		06 - CCM CENTRALIZADOR			
12 - NOME E ENDEREÇO					
WLADIMIR RAIMUNDO DA SILVA AV. MICHIIHISA MURATA, 195 V. CARDOSO				BL 5 AP 32	
02806					
13 - TELEFONE	14 - N.º ORDEM DE ENDEREÇO	15 - CÓDIGO DE LOGRADOURO (CODLOG)	16 - N.º CONTRIBUINTE DO IMPOSTO PREDIAL (SQL)	17 - CÓDIGO	18 - DATA DE INÍCIO
B59-0909	001 R	30892-7	107.216.0352-0	16004	07/07/94
19 - TAXA					
TL					

0-107-61 04455

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DAS FINANÇAS
DEPARTAMENTO DE RENDAS MOBILIÁRIAS
TAXA DE LICENÇA PARA LOCALIZAÇÃO,
INSTALAÇÃO E FUNCIONAMENTO
IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS - ISS

FI - FICHA DE INSCRIÇÃO NO CCM
CADASTRO DE CONTRIBUINTES MOBILIÁRIOS

CCM			TIPOS DE SERVIÇO	
9.126.250-0			CÓDIGO	INICIADO EM
			2046	24/05/84
DATA DO INÍCIO DO FUNCIONAMENTO	DATA DA INSCRIÇÃO	DATA DA ÚLTIMA ATUALIZAÇÃO	CPF/CCG	
24/05/84	11/06/84		830232758-15	
NOME OU RAZÃO SOCIAL				
ALDEMIR GOMES DA SILVA				
N.º DE ORDEM DO ENDEREÇO	ENDEREÇO			
001	RUA PRESIDENTE COSTA PINTO, 135			
CEP	BAIRRO			
03108	MOOCA			
CÓDIGO DO LOGRADOURO	NUMERO DO CONTRIBUINTE NO IMPOSTO PREDIAL	TIPO DE ESTABELECIMENTO		
05440-2	028.074.0036-1	CÓDIGO INICIADO EM		
		15652 24/05/84		

TÁXI COMUM

1 UT = CR\$ 1.200,00

VIGÊNCIA A PARTIR DE 23/06/94

Folha n.º

Placa deste Veículo:

X 0264171

FÓRMULA DE CONVERSÃO
QT X UT = Total a Pagar

QT = quantidade de UT marcada

UT = Valor atual da Unidade Taximétrica

UT	CR\$	UT	CR\$	UT	CR\$	UT	CR\$	UT	CR\$	UT	CR\$	UT	CR\$
4.0	4.800.00	10.0	12.000.00	16.0	19.200.00	22.0	26.400.00	28.0	33.600.00	34.0	40.800.00	40.0	48.000.00
4.2	5.040.00	10.2	12.240.00	16.2	19.440.00	22.2	26.640.00	28.2	33.840.00	34.2	41.040.00	40.2	48.240.00
4.4	5.280.00	10.4	12.480.00	16.4	19.680.00	22.4	26.880.00	28.4	34.080.00	34.4	41.280.00	40.4	48.480.00
4.6	5.520.00	10.6	12.720.00	16.6	19.920.00	22.6	27.120.00	28.6	34.320.00	34.6	41.520.00	40.6	48.720.00
4.8	5.760.00	10.8	12.960.00	16.8	20.160.00	22.8	27.360.00	28.8	34.560.00	34.8	41.760.00	40.8	48.960.00
5.0	6.000.00	11.0	13.200.00	17.0	20.400.00	23.0	27.600.00	29.0	34.800.00	35.0	42.000.00	41.0	49.200.00
5.2	6.240.00	11.2	13.440.00	17.2	20.640.00	23.2	27.840.00	29.2	35.040.00	35.2	42.240.00	41.2	49.440.00
5.4	6.480.00	11.4	13.680.00	17.4	20.880.00	23.4	28.080.00	29.4	35.280.00	35.4	42.480.00	41.4	49.680.00
5.6	6.720.00	11.6	13.920.00	17.6	21.120.00	23.6	28.320.00	29.6	35.520.00	35.6	42.720.00	41.6	49.920.00
5.8	6.960.00	11.8	14.160.00	17.8	21.360.00	23.8	28.560.00	29.8	35.760.00	35.8	42.960.00	41.8	50.160.00
6.0	7.200.00	12.0	14.400.00	18.0	21.600.00	24.0	28.800.00	30.0	36.000.00	36.0	43.200.00	42.0	50.400.00
6.2	7.440.00	12.2	14.640.00	18.2	21.840.00	24.2	29.040.00	30.2	36.240.00	36.2	43.440.00	42.2	50.640.00
6.4	7.680.00	12.4	14.880.00	18.4	22.080.00	24.4	29.280.00	30.4	36.480.00	36.4	43.680.00	42.4	50.880.00
6.6	7.920.00	12.6	15.120.00	18.6	22.320.00	24.6	29.520.00	30.6	36.720.00	36.6	43.920.00	42.6	51.120.00
6.8	8.160.00	12.8	15.360.00	18.8	22.560.00	24.8	29.760.00	30.8	36.960.00	36.8	44.160.00	42.8	51.360.00
7.0	8.400.00	13.0	15.600.00	19.0	22.800.00	25.0	30.000.00	31.0	37.200.00	37.0	44.400.00	43.0	51.600.00
7.2	8.640.00	13.2	15.840.00	19.2	23.040.00	25.2	30.240.00	31.2	37.440.00	37.2	44.640.00	43.2	51.840.00
7.4	8.880.00	13.4	16.080.00	19.4	23.280.00	25.4	30.480.00	31.4	37.680.00	37.4	44.880.00	43.4	52.080.00
7.6	9.120.00	13.6	16.320.00	19.6	23.520.00	25.6	30.720.00	31.6	37.920.00	37.6	45.120.00	43.6	52.320.00
7.8	9.360.00	13.8	16.560.00	19.8	23.760.00	25.8	30.960.00	31.8	38.160.00	37.8	45.360.00	43.8	52.560.00
8.0	9.600.00	14.0	16.800.00	20.0	24.000.00	26.0	31.200.00	32.0	38.400.00	38.0	45.600.00	44.0	52.800.00
8.2	9.840.00	14.2	17.040.00	20.2	24.240.00	26.2	31.440.00	32.2	38.640.00	38.2	45.840.00	44.2	53.040.00
8.4	10.080.00	14.4	17.280.00	20.4	24.480.00	26.4	31.680.00	32.4	38.880.00	38.4	46.080.00	44.4	53.280.00
8.6	10.320.00	14.6	17.520.00	20.6	24.720.00	26.6	31.920.00	32.6	39.120.00	38.6	46.320.00	44.6	53.520.00
8.8	10.560.00	14.8	17.760.00	20.8	24.960.00	26.8	32.160.00	32.8	39.360.00	38.8	46.560.00	44.8	53.760.00
9.0	10.800.00	15.0	18.000.00	21.0	25.200.00	27.0	32.400.00	33.0	39.600.00	39.0	46.800.00	45.0	54.000.00
9.2	11.040.00	15.2	18.240.00	21.2	25.440.00	27.2	32.640.00	33.2	39.840.00	39.2	47.040.00	45.2	54.240.00
9.4	11.280.00	15.4	18.480.00	21.4	25.680.00	27.4	32.880.00	33.4	40.080.00	39.4	47.280.00	45.4	54.480.00
9.6	11.520.00	15.6	18.720.00	21.6	25.920.00	27.6	33.120.00	33.6	40.320.00	39.6	47.520.00	45.6	54.720.00
9.8	11.760.00	15.8	18.960.00	21.8	26.160.00	27.8	33.360.00	33.8	40.560.00	39.8	47.760.00	45.8	54.960.00

BANDEIRA 1: De segunda a sábado das 06 às 20 horas.

BANDEIRA 2: De segunda a sábado das 20 às 06 horas.
Domingo e feriado o dia todo

VIAGENS: para os municípios da Grande São Paulo - acréscimo de 50% se não houver retorno do passageiro

BAGAGEM: quando utilizado porta-malas, tarifa adicional, equivalente ao valor de 1(uma) Unidade Taximétrica(UT). Isentos deste pagamento os deficientes físicos, os portadores de deficiência temporária e os idosos, pelo transporte de cadeira de rodas ou de aparelhos ortopédicos



Prefeitura do Município de São Paulo

O DECRETO Nº 34.275/94 OBRIGA O TÁXI PORTAR DUAS TABELAS SENDO UMA DELAS AFIXADA NO VIDRO TRASEIRO ESQUERDO. AMBAS EXISTEM PARA AJUDÁ-LO NO ATO DA COBRANÇA. É VEDADA A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTA TABELA

JOSÉ MICHELINI NETO

Diretor

Departamento de Transportes Públicos

WALTER CORONADO ANTUNES

Secretário

Secretaria Municipal de Transportes

Fólia no 4 de proc 08 de 1996

LEI N.º 7.328, DE 11 DE JULHO DE 1969

Institui os "Jogos do Grande São Paulo", e dá outras providências.

Paulo Salim Maluf, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 30 de junho de 1969, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — Ficam instituídos os "Jogos do Grande São Paulo", competição esportiva a ser realizada, obrigatoriamente, pela Prefeitura, através da Secretaria Municipal de Esportes, anualmente, no mês de novembro.

Art. 2.º — Dos "Jogos do Grande São Paulo" poderão participar entidades nos Municípios que integram o chamado "Grande São Paulo", bem como os de outras cidades e de outros Estados.

Art. 3.º — As modalidades esportivas a serem disputadas nos "Jogos do Grande São Paulo", bem como os concursos a eles atinentes, ficarão a critério da Secretaria Municipal de Esportes, e as idades dos participantes serão de, no mínimo, 14 (catorze) anos, divididas em categorias, também a critério daquela Secretaria.

Art. 4.º — Fica a Secretaria Municipal de Esportes autorizada a receber em espécie prêmios destinados aos "Jogos do Grande São Paulo", bem como material promocional divulgando a competição.

Art. 5.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 11 de julho de 1969, 416.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, Paulo Salim Maluf — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, José Luiz de Anhaia Mello — O Secretário das Finanças, Fernando Ribeiro do Val — O Secretário de Obras, Sérgio Roberto Ugolini — O Secretário de Educação e Cultura, Paulo Ernesto Tolle — O Secretário de Higiene e Saúde, Tito Lopes da Silva — O Secretário de Abastecimento, Fábio Riodi Yassuda — O Secretário de Serviços Municipais, José Washington Boarin — O Secretário de Bem Estar Social, Susanna Frank — O Secretário de Turismo e Fomento, Amedeu Augusto Papa — O Secretário Municipal de Transportes, Renato Guimarães — O Secretário Municipal de Esportes, Carlos Joel Nelli.

Publicada na Diretoria do Departamento de Administração do Município de São Paulo, aos 11 de julho de 1969. — O Diretor, Paulo de Souza Sandoval.

LEI N.º 7.329, DE 11 DE JULHO DE 1969

Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel à taxímetro, e dá outras providências.

Paulo Salim Maluf, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 27 de junho de 1969, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — O transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual será consubstanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas por esta lei e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

I — De quem pode ser autorizado a explorar o serviço

Art. 2.º — a exploração do serviço de transporte de passageiro, por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 7.º, parágrafo 2.º, 11 e 20, parágrafo 2.º, só poderá ser permitida:

- a) a pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, para a execução daquele serviço;
- b) a pessoa física, motorista profissional autônomo.

Art. 3.º — Os táxis em serviço no Município somente poderão ser dirigidos por motoristas devidamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

II — Da pessoa jurídica e da permissão

Art. 4.º — A pessoa jurídica que se constituir na forma desta lei para a exploração do serviço de transporte de passageiro por meio de táxi, será outorgada Termo de Permissão, do qual constará os seus direitos e obrigações.

§ único — A permissão para executar o serviço, exceto no caso previsto neste artigo, estará implicitamente compreendida no Alvará do Estacionamento.

Folha n.º 007 de proc
n.º 4 de 1996

Art. 5.º — A pessoa jurídica que pretender a permissão deverá promover, preliminarmente, sua inscrição no Cadastro Municipal de Empresas de Táxis, satisfazendo as seguintes exigências:

I — Estar legalmente constituída, sob a forma de empresa comercial, com capital social registrado não inferior ao valor correspondente a quinhentas vezes o salário mínimo vigente no Município à data de sua constituição;

II — Dispor de sede e escritório no Município;

III — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais, relativamente a cada um dos sócios e, no caso de sociedade anônima, apenas dos membros da Diretoria e do Conselho Fiscal.

§ único — No caso do item III deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

- a) por crime doloso;
- b) por crime culposos, se reincidente, num período de 3 (três) anos.

Art. 6.º — O Termo de Permissão será outorgado à empresa que, devidamente inscrita nos termos do artigo anterior, comprove:

- a) ser proprietária de, pelo menos, 15 (quinze) veículos de aluguel, devendo os que ainda não estejam licenciados como táxi, ter 1 (um) ano de fabricação, no máximo;
- b) dispor do uso de área mínima de 500,00 m² (quinhentos metros quadrados), destinada a estacionamento dos veículos com, pelo menos, 150,00 m² (cento e cinquenta metros quadrados) de área coberta, e instalação obrigatória para escritório;
- c) estar inscrita no Cadastro Fiscal de Serviços.

§ único — Outorgado o Termo de Permissão, a empresa deverá requerer Alvará de Estacionamento para cada veículo da frota, assegurada a expedição daquele Alvará, nos termos da letra "a" deste artigo, a veículo que ainda não esteja licenciado como táxi.

III — Do motorista profissional autônomo

Art. 7.º — O motorista profissional autônomo para obter o Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar:

- a) ser proprietário do veículo;
- b) estar em situação regular perante o Instituto Nacional de Previdência Social.

§ 1.º — Para os efeitos desta lei, entende-se por motorista profissional autônomo o assim considerado na forma e condições especificadas na legislação federal.

§ 2.º — Ocorrendo invalidez ou incapacidade que impossibilite a prestação do serviço, comprovadas pelo Instituto Nacional de Previdência Social, o motorista profissional autônomo poderá indicar outro condutor para dirigir o veículo de sua propriedade, enquanto durar a inatividade.

IV — Do condutor de táxi e da sua inscrição no cadastro

Art. 8.º — Para conduzir veículos de transporte de passageiros a taxímetro, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 9.º — Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I — Ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, da categoria profissional;

II — Possuir exame de sanidade, em vigor;

III — Apresentar atestado de residência;

IV — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais;

V — Ter concluído Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura.

§ 1.º — No caso do item IV deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

- a) por crime doloso;
- b) por crime culposos, se reincidente, até 3 (três) vezes, num período de 4 (quatro) anos.

§ 2.º — A exigência prevista no item V deste artigo poderá ser dispensada, a juízo da Prefeitura, para condutor que já tenha, por período não inferior a 1 (um) ano, conduzido veículo de transporte de passageiro a taxímetro, no Município.

§ 3.º — Para os efeitos desta lei, será considerada como residência do interessado a que constar do atestado fornecido para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sendo obrigatória a comunicação e comprovação de qualquer mudança.

Art. 10 — A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis será sempre revalidada quando se vencer o prazo de vigência do exame de sanidade e, periodicamente, conforme dispuser o regulamento a ser expedido.

§ 1.º — Não sendo revalidada até 30 (trinta) dias, a contar, em cada caso, da data fixada para vencimento, a inscrição ficará automaticamente cancelada.

§ 2.º — Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos no artigo anterior, exceto o de que trata o item V.

V — Do Registro de Condutor

Art. 11 — É obrigatório o registro de condutor para dirigir táxi de empresa; de motorista autônomo declarado inválido ou incapaz pelo Instituto Nacional de Previdência Social, enquanto perdurar a inatividade; de espólio ou viúva de motorista autônomo; de herdeiros de motorista autônomo, até que todos tenham adquirido plena capacidade civil.

§ único — O registro somente será procedido se o interessado indicar condutor inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, e que atenda, ainda, as exigências legais e regulamentares.

VI — Do Veículo

Art. 12 — Os veículos a serem utilizados no serviço definido nesta lei deverão ser da categoria automóvel, dotados de 4 (quatro) ou de 2 (duas) portas, e encontrarem-se em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, tudo comprovado através de vistoria prévia.

§ único — Os veículos dotados de 2 (duas) portas não excederão, em hipótese alguma, a 70% (setenta por cento) do total de táxis em circulação no município, e não poderão transportar mais de 2 (dois) passageiros.

Art. 13 — Os veículos pertencentes a empresas poderão ser dotados de sistema de controle pelo rádio, desde que autorizados pelo Conselho Nacional de Telecomunicações (CONTEL).

Art. 14 — Os veículos de propriedade de empresas deverão, ainda, apresentar características especiais de identificação, aprovadas previamente pela Prefeitura, a saber:

- a) pintura padronizada, de cor uniforme;
- b) siglas ou símbolos;
- c) inscrição do número de ordem dentro da frota.

§ 1.º — Para os veículos pertencentes a motoristas autônomos ou sucessores, somente será exigido o requisito da letra "a" deste artigo.

§ 2.º — Para os veículos cujos Alvarás de Estacionamento tenham sido expedidos anteriormente à data de vigência desta lei, o disposto na letra "a" do "caput" deste artigo e no parágrafo anterior serão exigíveis somente a partir de 1.º de janeiro de 1973.

Art. 15 — Além de outras condições a serem estatuídas em regulamento, os veículos deverão ser dotados de:

- a) taxímetro ou aparelho registrador, devidamente lacrado pela autoridade competente;
- b) caixa luminosa, com a palavra "Táxi";
- c) dispositivo luminoso que indique a situação de "livre" ou "em atendimento";
- d) cartão de identificação do proprietário e do condutor;
- e) tabela de tarifas em vigor.

VII — Do Alvará de Estacionamento

Art. 16 — O Alvará de Estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação dos serviços definidos nesta lei, bem como seu estacionamento em via pública, nos pontos previamente estabelecidos.

Art. 17 — O Alvará requerido em caráter inicial somente poderá ser expedido para veículo que tenha, no máximo, 1 (um) ano de fabricação, e após ter o requerente comprovado o preenchimento das exigências contidas nos artigos 6.º, 12 a 15, quando se tratar de empresa, e nos artigos 7.º, 9.º, 12, 14, letra "a", e 15, quando motorista profissional autônomo, bem como das condições que forem estabelecidas em regulamento.

Art. 18 — Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um Alvará, e relativo a veículo de sua propriedade, nos termos da legislação federal.

Art. 19 — O Alvará é pessoal, permitida sua transferência somente nos casos previstos nesta lei.

Art. 20 — A transferência de Alvará só será permitida:

- a) ocorrendo sucessão, fusão ou incorporação de empresa permissionária do serviço;
- b) de empresa para empresa, desde que a alienante mantenha o número mínimo de veículos exigido;
- c) quando ocorrer a morte de motorista autônomo;

- Folha nº 11 de 1996
nº 4
- d) no caso de incapacidade ou invalidez permanente de motorista autônomo, declarada pelo Instituto Nacional de Previdência Social;
 - e) quando se tratar de espólio, viúva ou herdeiros do motorista autônomo, enquanto, pelo menos um deles for civilmente incapaz;
 - f) a co-proprietário, quando ocorrer a hipótese prevista no artigo 67.

§ 1.º — Aquêle que adquirir a propriedade do veículo deverá preencher as exigências desta lei, salvo nos casos previstos na letra "e" deste artigo.

§ 2.º — Ao espólio, à viúva e aos herdeiros de motorista autônomo, é assegurada a faculdade de registrar condutor para dirigir o veículo.

§ 3.º — Nas hipóteses previstas nas letras "c", "d" e "e", o Alvará somente poderá ser transferido para empresa permissionária ou motorista profissional inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 21 — Atendidas as formalidades legais e regulamentares, a transferência do Alvará será procedida mediante o cancelamento do anterior e expedição de outro em nome do adquirente do veículo, e pelo prazo restante do primitivo.

Art. 22 — A renovação do Alvará deverá ser solicitada anualmente, em época determinada, de acordo com escalonamento e prazo estabelecidos em decreto, e só será concedida mediante o pagamento da respectiva taxa e demais tributos eventualmente devidos.

§ 1.º — O pedido de renovação deverá ser instruído com os documentos que forem exigidos em regulamento.

§ 2.º — A renovação do Alvará poderá, ainda, ser solicitada até o último dia útil do mês seguinte ao do vencimento do prazo de validade, instruído o pedido com a documentação necessária e mediante o pagamento da taxa respectiva, acrescida de importância correspondente a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo.

§ 3.º — Expirado o prazo suplementar a que se refere o parágrafo anterior, o Alvará caducará automaticamente.

Art. 23 — Ocorrendo a caducidade do Alvará, o interessado, sem direito a qualquer condição ou privilégio, poderá pleitear a obtenção de outro em caráter inicial.

Art. 24 — A liquidação da empresa ou cessação definitiva de suas atividades, importará na caducidade dos Alvarás relativos aos veículos da frota, bem como do respectivo Termo de Permissão.

Art. 25 — O permissionário poderá pleitear a substituição do veículo indicado no Alvará, por outro de fabricação mais recente, de igual ou maior número de portas, observadas as demais exigências estabelecidas em regulamento.

§ 1.º — Deferida a substituição, será cancelado o Alvará anterior, e expedido outro relativo ao novo veículo, pelo prazo restante de validade do primitivo, paga, quando devida, a taxa prevista nesta lei.

§ 2.º — No caso do parágrafo anterior, o Alvará somente poderá ser transferido após decorridos 2 (dois) anos, no mínimo, a partir da expedição, atendidas as prescrições legais e regulamentares.

Art. 26 — Não será expedido Alvará a permissionário em débito com tributos relativos à atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

VIII — Dos pontos de estacionamento

Art. 27 — Os pontos de estacionamento serão fixados pela Prefeitura tendo em vista o interesse público, com especificação da categoria, localização e número de ordem, bem como dos tipos e quantidade máxima de veículos que nêles poderão estacionar.

Art. 28 — Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

- a) privativos;
- b) livres.

§ 1.º — O ponto privativo é o destinado, exclusivamente, ao estacionamento dos veículos para êle designados no respectivo Alvará.

§ 2.º — Os pontos livres destinam-se a utilização por qualquer táxi, observada a quantidade de vagas fixadas.

Art. 29 — Qualquer ponto de estacionamento poderá, a todo o tempo e a juízo da Prefeitura, ser extinto, transferido, aumentado ou diminuído na sua extensão; ter modificados sua categoria e número de ordem, bem como reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nêle estacionar.

Art. 30 — A Prefeitura poderá autorizar a transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para outro privativo, ou determiná-la "ex-officio", por motivo de interesse público.

Art. 31 — Para o estacionamento em determinados pontos privativos poderão, ouvido o órgão próprio da Prefeitura quanto aos locais de interesse turístico, ser estabelecidas condições especiais, notadamente quanto ao tipo, capacidade, ano de fabricação ou outras características relativas aos veículos.

Art. 32 — Os permissionários de cada ponto de estacionamento privativo deverão escolher um coordenador e seu auxiliar, sem qualquer ônus para o Município.

Folha nº 4 de 1996

Art. 33 — A utilização, fiscalização, sinalização e quaisquer outros assuntos relativos aos pontos de estacionamento, inclusive as atribuições dos coordenadores e seus auxiliares, serão especificados em regulamento.

IX — Do transporte de passageiros por lotação

Art. 34 — Os veículos de aluguel à taxímetro destinados ao transporte individual de passageiros somente poderão executar serviço de lotação, excepcionalmente e com prévia autorização da Prefeitura, ouvida, se necessário, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

Art. 35 — Os pontos de estacionamento não poderão ser utilizados, de qualquer forma, para o transporte de passageiros por lotação.

X — Das obrigações dos permissionários e condutores de táxis

Art. 36 — Os permissionários e condutores de táxis deverão respeitar as disposições legais e regulamentares, bem como facilitar, por todos os meios, a atividade da fiscalização municipal.

Art. 37 — As empresas permissionárias serão obrigadas, ainda, a:

- a) manter a frota em boas condições de tráfego;
- b) manter atualizados a contabilidade e sistema de controle operacional da frota, exibindo-os, sempre que solicitados, à fiscalização municipal;
- c) fornecer à Prefeitura resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- d) atender às obrigações trabalhistas, fiscais e previdenciárias;
- e) ser proprietária de, no mínimo, 20 (vinte) táxis dentro do prazo de 2 (dois) anos; 25 (vinte e cinco), dentro de 3 (três) anos; 30 (trinta), dentro de 4 (quatro) anos; 40 (quarenta), dentro de 5 (cinco) anos, prazos esses contados da data de outorga do Termo de Permissão;
- f) manter capital social realizado ou integralizado, suficiente para a execução do serviço;
- g) registrar condutores em número, pelo menos, igual à quantidade de veículos da frota;

- h) entregar à Prefeitura relação de condutores registrados e mantê-la atualizada;
- i) manter em atividade toda a frota no período diurno e, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) no período noturno, bem como aos sábados, domingos e feriados;
- j) manter os motoristas uniformizados e exercer sobre eles rigorosa fiscalização quanto ao comportamento e aparência física;
- k) comunicar à Prefeitura quaisquer alterações de localização da sede, escritório e área destinada ao estacionamento dos veículos.

Art. 38 — Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados, ainda, a:

- a) manter o veículo em boas condições de tráfego;
- b) fornecer à Prefeitura dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- c) atender às obrigações fiscais e previdenciárias.

§ único — Ao motorista profissional autônomo é vedado manter preposto para dirigir o veículo.

Art. 39 — É obrigação de todo o condutor de táxi observar os deveres e proibições do Código Nacional de Trânsito e, especialmente:

- a) tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;
- b) trajar-se adequadamente;
- c) não recusar passageiros, salvo nos casos expressamente previstos em lei;
- d) não violar o taxímetro;
- e) não cobrar acima da tabela;
- f) não retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;
- g) não permitir excesso de lotação;
- h) não efetuar o transporte remunerado, sem que o veículo esteja devidamente licenciado para esse fim;

- 1) trazer consigo o Alvará de Estacionamento e o Registro de Condutor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.

XI — Das Taxas

Art. 40 — Os permissionários ficam sujeitos às seguintes taxas:

I — De Licença para Estacionamento de Veículos, anual, relativa ao veículo que estacione em:

- a) ponto privativo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- b) ponto livre — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo.

II — De Expediente, referente a:

- a) inscrição, ou sua revalidação, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis — 2% (dois por cento) do valor do salário mínimo;
- b) registro para condutor de veículo de propriedade de terceiros — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
- c) alvará de estacionamento ou sua renovação — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos);
- d) termo de permissão para empresa — 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo;
- e) substituição do veículo:
 - 1) 5% (cinco por cento) do valor do salário mínimo;
 - 2) isento, quando se tratar de veículo fabricado no ano do pedido;
- f) transferência de alvará de estacionamento, somente nos casos do artigo 20, para:
 - 1) espólio, viúva ou herdeiros de motorista autônomo — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
 - 2) empresa, motorista profissional autônomo e coproprietário do veículo também autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;

- g) transferência dos atuais "Alvarás de Permissão para Estacionamento" em vigor — expedidos nos termos da Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — e somente durante o prazo de vigência dos mesmos, para:

- 1) empresa — isento;
- 2) motorista profissional autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- h) transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para ponto privativo:
 - 1) a requerimento do interessado — 1 (um) salário mínimo;
 - 2) "ex-officio" — isento;

III — De Serviços Diversos: vistoria prévia — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos).

XII — Das Penalidades

Art. 41 — A inobservância das obrigações estatuídas nesta lei e nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas separada ou cumulativamente:

- a) advertência;
- b) multa;
- c) suspensão ou cassação do Registro de Condutor;
- d) suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;
- e) suspensão ou cassação do Termo de Permissão;
- f) impedimento para prestação do serviço.

Art. 42 — Aos permissionários ou condutores de táxi serão aplicadas penalidades nos seguintes casos:

I — Por não tratar com polidez ou urbanidade os passageiros e o público, bem como não trajar-se adequadamente — advertência e, na reincidência, multa de 5% (cinco por cento) a 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 1 (um) a 5 (cinco) dias;

II — Por recusar passageiro, salvo nos casos previstos em lei — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias, e na reincidência, multa e suspensão aplicadas em dobro;

III — Por transitar com veículo em más condições de funcionamento, segurança, higiene ou conservação — multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo, suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, até apresentação, para vistoria, do veículo já reparado; na reincidência, a mesma penalidade e multa em dobro;

IV — Por prestar serviço com veículo sem utilizar taxímetro, ou aparelho registrador, bem como quando funcionando defeituosamente — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias; na reincidência, a mesma penalidade e multa aplicadas em dobro, sem prejuízo da suspensão do Alvará de Estacionamento, por 20 (vinte) dias;

V — Por violação do taxímetro ou do aparelho registrador — multa correspondente ao valor do 1 (um) salário mínimo e suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, até a apresentação, para vistoria, do veículo com o medidor devidamente reaferido e lacrado; e na reincidência, multa em dobro e cassação da Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, do Registro de Condutor, do Alvará de Estacionamento e do Termo de Permissão;

VI — Por desrespeito à tabela de tarifas ou à capacidade de lotação do veículo — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 5 (cinco) a 20 (vinte) dias; e, na reincidência, a mesma penalidade e multa aplicadas em dobro, sem prejuízo da suspensão do Alvará de Estacionamento, pelo prazo de 20 (vinte) dias;

VII — Por retardar, propositadamente, a marcha do veículo, bem como seguir itinerário mais extenso ou desnecessário — multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias e, na reincidência, multa e suspensão aplicadas em dobro;

VIII — Por efetuar transporte remunerado, com veículo não licenciado para esse fim — multa de valor correspondente a 1 (um) salário mínimo, cassação da Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento e na reincidência, multa aplicada em triplo;

IX — Por utilizar o veículo no transporte de passageiros por lotação, sem a devida autorização da Prefeitura — multa de 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 10 (dez) a 20 (vinte) dias; na reincidência, multa em dobro e cassação do Registro, sem prejuízo da cassação do Alvará de Estacionamento;

X — Por permitir que condutor não registrado dirija o veículo — multa de 20% (vinte por cento) a 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo e, na reincidência, multa em dobro; cassação do Alvará de Estacionamento ou suspensão do Termo de Permissão por 20 (vinte) dias;

XI — Não ter em seu poder o Alvará de Estacionamento — advertência e multa de 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo se não apresentar o documento, no prazo de 5 (cinco) dias, à unidade competente da Prefeitura; na reincidência, multa em dobro, e suspensão do Registro de Condutor, sem prejuízo da apresentação do Alvará, dentro daquele mesmo prazo, sob pena de cassação;

XII — Por não portar, o condutor, o comprovante de registro na Prefeitura — advertência e multa de 5% (cinco por cento) do valor do salário mínimo se não apresentar o documento, no prazo de 3 (três) dias, à unidade municipal competente; na reincidência, multa em dobro, sem prejuízo da referida apresentação, no prazo de 5 (cinco) dias, sob pena de cassação do Registro de Condutor;

XIII — Por não apresentar no veículo, afixado em local visível, a identificação do permissionário, do condutor e a tabela de tarifas — advertência e multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo; na reincidência, multa em dobro e suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, pelo prazo de 20 (vinte) dias;

XIV — Por recusa de exibir à fiscalização os documentos que lhe forem exigidos — multa de 20% (vinte por cento) a 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo e suspensão do Registro de Condutor e do Alvará de Estacionamento, até a apresentação, à unidade competente da Prefeitura, dos documentos exigidos; na reincidência, multa em dobro, cassação daqueles Registros e Alvará e suspensão do Termo de Permissão até atendimento da exigência.

Art. 43 — As penas de natureza pecuniária são aplicáveis, somente, aos permissionários do serviço definido nesta lei ou aos proprietários de veículos de aluguel providos de taxímetro.

Art. 44 — A suspensão do Termo de Permissão, do Alvará de Estacionamento ou do Registro de Condutor, acarretará a apreensão do respectivo documento, durante o prazo de duração da pena.

Art. 45 — Além das penalidades previstas nesta lei, a empresa ficará sujeita às que forem consignadas no Termo de Permissão.

Art. 46 — A aplicação das penalidades e multas será procedida pela Secretaria Municipal de Transportes, fixando-se quando variáveis, através de órgão ou comissão especialmente designada para este fim, cabendo ao titular daquela Secretaria decidir em grau de recurso.

§ 1.º — Os recursos deverão ser oferecidos no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da data de notificação feita diretamente ao infrator, ou através de publicação de breve edital no Diário Oficial do Município.

§ 2.º — Para interpor recurso relativo a aplicação de penalidade pecuniária é obrigatória a caução de importância a ela correpondente.

XIII — Das Disposições Gerais

Art. 47 — A Prefeitura poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento das disposições desta lei, bem como, sempre que houver interesse público, restringir ou ampliar o número de táxis em circulação no Município e, anualmente, a porcentagem estabelecida no parágrafo único do artigo 12.

Art. 48 — A fim de cuidar de assuntos relacionados com o serviço definido nesta lei, a empresa manterá representante devidamente credenciado junto à Prefeitura.

Art. 49 — Quando possuir oficina de reparos, a empresa permissionária poderá estabelecer plantões permanentes no período noturno, sábados, domingos e feriados, desde que seja para o exclusivo atendimento dos veículos da frota, observadas a legislação do trabalho, de proteção ao bem-estar e sossêgo públicos e demais normas aplicáveis.

Art. 50 — As oficinas de reparos de taxímetros poderão manter plantões no período noturno, sábados, domingos e feriados, observada a legislação trabalhista.

Art. 51 — O Curso Especial de Treinamento e Orientação destina-se a propiciar aos condutores perfeito atendimento e observância das normas de trânsito e das obrigações a que se refere a presente lei; conhecimentos sobre prevenção de acidentes, socorros de emergência, princípios de relações humanas, de cortesia e higiene, bem assim sobre localização das principais vias e logradouros públicos, dos hotéis, estações, casas de saúde, templos e outros estabelecimentos de interesse educativo, recreativo e turístico.

Art. 52 — Fica o Executivo autorizado a firmar convênios com os Governos da União, Estado e Municípios limítrofes, relativamente aos assuntos tratados nesta lei, sempre que entenda conveniente para o aprimoramento do serviço de transporte de passageiros por táxis e sua fiscalização.

Art. 53 — A Prefeitura poderá, atendidas as conveniências do trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque para passageiros de táxi, em áreas previamente delimitadas.

Art. 54 — O órgão municipal competente manterá registro atualizado dos Alvarás de Estacionamento expedidos, após a vigência desta lei, em nome de:

- a) empresas permissionárias;
- b) motoristas profissionais autônomos;
- c) motoristas profissionais autônomos co-proprietários;
- d) sucessores de motorista profissional autônomo.

Art. 55 — O Alvará de Estacionamento ou qualquer outro documento cuja expedição seja requerida, será arquivado ou cancelado sempre que o interessado não o retirar até 30 (trinta) dias, contados da data da publicação do despacho de deferimento.

§ único — Decorridos 30 (trinta) dias da data do cancelamento ou do arquivamento, o documento caducará automaticamente.

Art. 56 — Não será expedido, renovado ou transferido Alvará de Estacionamento relativo a quem esteja em débito com tributos próprios à atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

Art. 57 — As autorizações concedidas anteriormente à data de vigência desta lei para motorista profissional dirigir táxi de propriedade de terceiro, serão válidas até 31 de maio de 1970.

Art. 58 — Os permissionários deverão substituir seus veículos a partir:

- a) de 1.º de janeiro de 1972, quando de fabricação anterior a 1960;
- b) de 1.º de janeiro de 1973, quando de fabricação anterior a 1963;
- c) de 1.º de janeiro de 1974, quando de fabricação anterior a 1967;
- d) de 1.º de janeiro de 1975, sempre que tiverem mais de 5 (cinco) anos de fabricação.

§ único — Não serão renovados ou transferidos os Alvarás de Estacionamento relativos aos veículos que atingirem os limites fixados neste artigo.

Folha nº 4 de 1996-
de proc. nº 4 de 1996-
de 1996-
de 1996-

Art. 59 — Ficam isentos da Taxa de Licença para Publicidade as inscrições, siglas ou símbolos que, aprovados pela Prefeitura, forem gravados, obrigatoriamente, nos táxis para efeito de característica especial de identificação.

Art. 60 — O item I do artigo 148 e o artigo 149 da Lei n.º 6.989, de 29 de dezembro de 1966, passam a ter a seguinte redação:

"I — para veículos terrestres de aluguel ou a frete destinados ao transporte individual de passageiros ou de carga, e que aguardem serviço estacionados nas vias públicas — segundo o disposto na legislação em vigor."

"Art. 149 — O sujeito passivo da taxa é a pessoa natural ou jurídica proprietária do veículo."

Art. 61 — O valor do salário mínimo que serve de índice para o cálculo das taxas, multas e cauções previstas nesta lei, será o vigente no Município à data da incidência ou aplicação das duas primeiras e do recolhimento da última.

§ único — No cálculo a que se refere este artigo, arredondar-se-á, para NCr\$ 0,10 (dez centavos), as frações dessa importância.

Art. 62 — A empresa, o motorista profissional, autônomo e o condutor que tiverem cassados Termo de Permissão, Alvará de Estacionamento e Registro de Condutor, somente poderão pleitear outros decorridos 3 (três) anos.

Art. 63 — O disposto nos artigos 1.º a 4.º, 7.º, 8.º, 11, 16, 18 a 24, 26 a 33, 36, 38 a 46 e nos Capítulos das Disposições Gerais, Transitórias e Finais, aplica-se, no que couber, às pessoas físicas ou jurídicas que executam ou venham a executar o serviço de transporte de carga e frete, desde que os veículos aguardem serviço estacionados em vias públicas.

§ único — As demais condições pertinentes ao exercício dessa atividade serão disciplinadas em regulamento.

XIV — Das Disposições Transitórias

Art. 64 — Os atuais proprietários de veículos de aluguel providos de taxímetro, não terão os Alvarás de Estacionamento renovados, se não atenderem, até 31 de maio de 1970, ao estabelecido no artigo 2.º desta lei.

Art. 65 — Os proprietários de táxi que possuem "Alvarás de Permissão para Estacionamento" — expedidos de conformidade com a Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — poderão, dentro do prazo de validade dos mesmos, transferi-los com o veículo.

§ único — O sucessor na propriedade do veículo deverá satisfazer as exigências desta lei e das demais disposições regulamentares.

Art. 66 — Até 31 de maio de 1970, somente serão expedidos alvarás iniciais para empresas que possuam Termo de Permissão

e, nos termos do artigo 23, para motoristas profissionais autônomos cujos alvarás tenham caducado, atendidas, sempre, as exigências desta lei e demais normas regulamentares.

Art. 67 — Fica assegurada a renovação dos "Alvarás de Permissão para Estacionamento" relativos a veículos pertencentes a 2 (dois) co-proprietários, observadas as seguintes condições:

- ter sido o Alvará expedido em data anterior à da vigência desta lei;
- não ser qualquer dos 2 (dois), proprietário ou co-proprietário de outro táxi, cujo Alvará tenha sido expedido após a vigência desta lei;
- serem ambos inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 68 — No caso de veículo pertencente a vários co-proprietários, será permitida a transferência do Alvará de Estacionamento para, no máximo, 2 (dois) deles, atendida a exigência prescrita na letra "c" do artigo anterior, e até 31 de maio de 1970, após o que aquele documento caducará.

XV — Das Disposições Gerais

Art. 69 — As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias.

Art. 70 — Esta lei entrará em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, revogadas a Lei n.º 6.479, de 10 de janeiro de 1964, e demais disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 11 de julho de 1969, 416.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, Paulo Salim Maluf — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, José Luiz de Anhaia Mello — O Secretário das Finanças, Fernando Ribeiro do Val — O Secretário de Obras, Sérgio Roberto Ugolini — O Secretário de Educação e Cultura, Paulo Ernesto Tolle — O Secretário de Higiene e Saúde, Tito Lopes da Silva — O Secretário de Abastecimento, Fábio Riodi Yassuda — O Secretário de Serviços Municipais, José Washington Boarin — O Secretário de Bem Estar Social, Susanna Frank — O Secretário de Turismo e Fomento, Amedeu Augusto Papa — O Secretário Municipal de Transportes, Renato Guimarães — O Secretário Municipal de Esportes, Carlos Joel Nelli.



I N T I M A Ç Ã O

A

SIMTETAXIS - SIND.MOT.TRAB.EMPR.TAXI DE SÃO PAULO
Largo do Paissandú, 132 - 2º andar - conj. 21
01034-010 - São Paulo - SP.

Intimo esta empresa, na pessoa de seu representante legal, a comparecer junto à Assistência Jurídica - DTP.AJ (Dra. Maria Lúcia Begalli) do Departamento de Transportes Públicos-DTP, sito a Av. das Nações Unidas, 7.123 - Pinheiros - 1º andar, no horário das 09h00 às 12h00 e das 14h00 às 17h00, munido da documentação necessária ao credenciamento dessa entidade junto a este Departamento.

O não comparecimento no prazo de 20 (vinte) dias a contar da data de recebimento dessa, implicará no indeferimento de todas as solicitações junto a este Departamento.

São Paulo, 19 de dezembro de 1995


GABRIEL TADEU BARROS CHAUAR
Departamento de Transportes Públicos
Diretor

1ª Via
ISR/ecg



MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA E ASSISTÊNCIA SOCIAL



PARECER/CJ/Nº 410/95

REFERÊNCIA : Processo nº 35466.004247/89
INTERESSADO : BEWABEL AUTO TAXI LTDA.
ASSUNTO : Débito Previdenciário - (NFLD-47.395/89).
OBJETO : **Avocatória Ministerial**

EMENTA

Avocatória. Débito previdenciário. É devido o recolhimento de contribuições previdenciárias de empresa - pessoa jurídica - que contrata motoristas de taxi, não caracterizados como trabalhadores autônomos perante a legislação previdenciária, havendo, portanto, vínculo empregatício. Os motoristas, no caso, não são proprietários, co-proprietários ou promitentes compradores do veículo com que trabalham. Inteligência dos Pareceres MPAS/CJ/CEP/Nº 3/89 E MPS/CJ/Nº 18/93.

Para apreciação desta Consultoria Jurídica, está sendo encaminhado o presente processo pelo Presidente do Conselho de Recursos da Previdência Social - CRPS, para no uso da competência delegada no inciso X art. 31 da PT/MPS/GM nº 172, de 09 de dezembro de 1993, suscitar advocatária ministerial, objetivando anular a decisão proferida pelo Acórdão 2ª CAJ nº 802/94, que tornou insubsistente o débito de contribuições previdenciárias devidas à Previdência Social.

2. Origina-se a Notificação Fiscal de Levantamento de Débito - NFLD nº 47.395, de 14.12.89, lavrada pelo órgão de Fiscalização do INSS, contra a BEWABEL AUTO TAXI LTDA., a débito de contribuições não recolhidas no período de 11/87 a 08/89, de empregados-motoristas de taxi - inscritos como trabalhadores autônomos, com base na relação de motoristas e veículos de sua propriedade, enviadas à Prefeitura Municipal de São Paulo, órgão controlador da atividade exercida pela empresa em tela.

ps



MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA E ASSISTÊNCIA SOCIAL

PARECER/CJ/N.º 4/1995

REFERÊNCIA : Processo n.º 35466.004247/89

... não é possível extrair desse ajuste os elementos caracterizadores do contrato de trabalho previstos no art. 3.º da CLT;

... Na verdade, inexistente subordinação hierárquica, não há por parte da empresa pagamento de salário, no sentido técnico trabalhista, não existe horário estabelecido. A única obrigação financeira é do motorista que aluga o taxi, que terá que pagar uma importância diária em face do veículo estar à sua disposição, tenha ele trabalhado com o carro, obtido receitas ou não. O valor diário contratado será devido, pois o profissional assume todos os riscos da atividade econômica, ficando com toda receita obtida na exploração do veículo, sem sujeição de qualquer fiscalização."

Os advogados da empresa apresentaram contra-razões ao pedido de Avocatória Ministerial, suscitado pelo Presidente do Conselho de Recursos da Previdência Social no sentido de que seja mantido o Acórdão n.º 802/94, da 2ª Câmara de Julgamento do CRPS.

É o relatório.

MÉRITO

A BEWABEL AUTO TAXI LTDA., foi lançada para pagar débito referente às contribuições previdenciárias que deixou de recolher aos cofres da Previdência Social, tendo em vista que os seus prestadores de serviços foram considerados pelos fiscais do INSS, como seus empregados.

9. Cumprido, esclarecer, por oportuno que as atividades profissionais reconhecidas no art. 3.º da Consolidação das Leis do Trabalho, "verbis": "Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregado sob dependência deste e mediante salário", pressupõe o caráter não eventual do serviço prestado como requisito indispensável à relação de emprego, e as atividades desenvolvidas na empresa não tem caráter eventual, e estão diretamente relacionadas com a atividade final já que são indispensáveis a consecução dos objetivos da empresa.



MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA E ASSISTÊNCIA SOCIAL

PARECER/CJ/Nº 410/95
REFERÊNCIA : Processo nº 35466.004247/89

12. Ademais, configura-se, que as atividades desenvolvidas na empresa não têm caráter eventual, e estão diretamente relacionados com a sua atividade fim, já que são indispensáveis a consecução dos objetivos da empresa.

13. Analisando a eventualidade do trabalho prestado, referido no parágrafo 8º e, provando-se a sua habitualidade há uma prova de vulto contra o empregador.

14. Observa-se, portanto, o que se entende por eventualidade e habitualidade por conta própria, que são:

a) assumir a responsabilidade do exercício profissional por sua própria conta, com os seus riscos, rentáveis ou não, com ausência de subordinação hierárquica, sem obrigação de cumprimento de jornada de trabalho e frequência;

b) além de ser executado sem relação de emprego, o serviço prestado terá obrigatoriamente de ser de caráter eventual, isto é, não ligados às atividades da empresa tomadora, direta ou indiretamente.

15. Apenas para enfatizar, merece ser refutado o argumento esposado pelo Relator no Acórdão da 2ª CAJ, tornando o débito insubsistente em face das peculiaridades do trabalhador autônomo que são portanto:

a) o art. 4º da Lei 3.807, de 26 de agosto de 1960, estabelece peremptoriamente que:

"para os efeitos desta lei, considera-se:

a) *omissis*

d) trabalhador autônomo - quem exerce, habitualmente, e por conta própria, atividade profissional remunerada."

b) quem presta, sem relação de emprego, serviço de caráter eventual a uma ou mais empresas.

MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA E ASSISTÊNCIA SOCIAL

PARECER/CJ/Nº 4/95
REFERÊNCIA : Processo nº 35466.004247/89

seu proprietário, ainda que, em substituição ao contrato de trabalho, haja surgido um contrato de arrendamento, substituição esta caracterizadora de burla, nos termos do disposto no art. 9 da CLT. TST Ac. 0000747. Relator Ministro Fernando Nóbrega.

EMENTA: O motorista de táxi independentemente da forma pela qual são remunerados os serviços prestados, deve ser, considerado empregado do proprietário do veículo, se as instâncias ordinárias, examinando a prova afirmam a existência dos elementos fáticos mencionados no art. terceiro da CLT. TST Ac. 0001909. Relator Ministro Arnaldo Sussekind.

20. Não resta dúvida, portanto, que a decisão da 2ª Câmara de Julgamento, do CRPS - Acórdão nº 802/94 de 11.05.94, não encontra, "data venia", amparo na legislação tendo em vista, também o que preconiza os Pareceres MPAS/CJ/CEP/Nº 3/89, e MPS/CJ/Nº 18/93, aprovados pela autoridade ministerial, com os quais conjugamos nosso entendimento.

21. Cumpre-nos ressaltar, por oportuno, que as contra-razões ao pedido de Avocatória apresentadas pela empresa em questão, não prevalecem diante das argumentações aqui apresentadas que decorrem do texto e do espírito da legislação pertinente à matéria.

22. Sugerimos, pois, que seja anulado o Acórdão mencionado acima, restabelecendo-se a decisão do Acórdão 13ª JRPS nº 310/92, mantendo, assim, os inúmeros posicionamentos desta Consultoria no sentido de que seja cobrado o débito em questão.

É o parecer que submetemos à consideração superior.

Brasília, 31 de outubro de 1995.

Ruth Silva

RUTH SILVA
Assistente Jurídico

Folha no. 227 de proc. no. 427 de 1996
Ca

MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA E ASSISTÊNCIA SOCIAL

PARECER/CJ/Nº 110/95
REFERÊNCIA : Processo nº 35466.004247/89

Aprovo o Parecer supra.

À consideração do Senhor Ministro.

Brasília, 3 de outubro de 1995.

JOSE BONIFÁCIO BORGES DE ANDRADA
Consultor Jurídico

Folha nº 423 de proc. nº 96

AVOCATÓRIA MINISTERIAL

REFERÊNCIA : Processo nº 35466.004247/89
INTERESSADO : BEWABEL AUTO TAXI LTDA.
ASSUNTO : Débito Previdenciário - (NFLD-47.395/89)..
OBJETO : Advocatária Ministerial
DECISÃO : Nº 05/95

Aprovo o Parecer/CJ/nº 410/95, da Consultoria Jurídica, avoco o presente processo para, em grau de revisão ministerial, julgar insubsistente o Acórdão nº 802/94, da 2ª Câmara de Julgamento do CRPS, e consequentemente restabelecer o Acórdão 13ª JRPS-310/92, que julgou procedente o débito constante da NFLD nº 47.395/89 emitida contra a BEWABEL AUTO TAXI LTDA.

Publique-se e prossiga-se.

Brasília, 30 de novembro de 1995.

REINHOLD STEPHANES
Ministro da Previdência e Assistência Social

Folha no	24	de proc.
no	4	da 19 96

FEDERAÇÃO DO TRANSPORTE ALTERNATIVO

R. Brigadeiro Tobias, 118 - cj. 3222 - 32 and. Tel.228.6073
CEP 01031-010 - São Paulo - SP

São Paulo, 25 de fevereiro de 1996

Ilmo. Sr.

Veredor DALMO PESSOA

MD Secretário da Mesa Diretor da

Câmara dos Vereadores do Município de São Paulo

Em Mãos,

Caro Vereador,

Sirvo-me da presente para trazer ao vosso conhecimento graves irregularidades, arbitrariedades, crimes de corrupção passiva, improbidades administrativas, prevaricação - entre outros - no âmbito da Secretaria Municipal dos Transportes, São Paulo Transportes e DTP. Ocorrências que certamente V.Excia. haverá de determinar investigação junto a essa Administração conforme compromisso público assumido junto a nossa categoria por V. Excia. na Assembléia realizada em frente essa Câmara, no último dia 13 de fevereiro.

Senhor Vereador, como V. Excia pôde tomar conhecimento, o Prefeito nos concedeu a legalização em agosto de 1993, com a edição do Decreto 33.593/93. Hoje levamos transporte coletivo para mais de 200 comunidades carentes antes sem atendimento e com uma qualidade de serviço superior ao das empresas regulares.



Temos procurado cumprir totalmente nossas responsabilidades mas temos sido vitimas de uma perseguição sem precedentes por parte da atual equipe da SMT que por suas vinculações aos empresários do setor, acabam por colocar a máquina do Serviço Público a colaborar na prática do DUMPING, produzindo a eliminação da livre concorrência através de práticas de coação e coerção. num desprezível Balcão de Negócios.

CAIXINHA DE PROPINAS

Há entre nós, a informação da existência de uma "caixinha de contribuições" no montante de 8 milhões de dólares por mês, arrecadados pelos dirigentes da SPTransportes, do Chefe de Gabinete do Secretário e do próprio Secretário (não casualmente o ex-Diretor Financeiro da SPTrans).

Esse montante de contribuições tem uma história que começa no escândalo Pau Brasil em que os empresários de ônibus haviam contribuído com US\$ 6 milhões em fins de 94; passa pela necessidade de manter influência sobre a Câmara de Vereadores, atuando para salvar o Prefeito de apuros em votações polêmicas como o orçamento e projetos como Faria Lima.

Para apurar essa CAIXINHA, basta uma auditoria do Tribunal de Contas do Município para analisar com todo cuidado o processo de reajuste das tarifas no momento da passagem da URV para Real, conduzido pela então CMTC e atual SPTransportes aumentando de 0,46 para 0,50 (ato que quase chegou a ser investigado pelo então Secretário Dallari).

Não bastasse isso, há que se apurar também o recente aumento na remuneração das empresas de onibus, para

0,72 sem ter havido qualquer aumento de custos, e ao mesmo tempo em que nós nos propunhamos a trabalhar com a tarifa antiga de 0,50. Isso vem lesando o município, com aumento de subsídio. encontra-se aí parte da engenharia financeira de alimentação da caixinha, e isso passa também pela Secretaria das Finanças, que controla a arrecadação do Sistema.

SERVIÇO PÚBLICO PARA INTERESSE PRIVADO

Outro fato que se necessita investigar é no que se está transformando a ex-CMTC e atual SP Transportes. Ao contrário de uma empresa de gestão, planejamento e fiscalização, ela cada vez mais se apresenta como um bureau que submete o interesse coletivo aos interesses das empresas de ônibus.

É um crime proposital se fazer as pessoas terem de pagar de duas a cinco vezes pelo mesmo serviço, simplesmente por se direcionar o planejamento de transportes para que o Sistema não atenda a demanda. A existência de inúmeras baldeações é um crime que lesa o contribuinte que já tem no transporte um serviço extremamente sobretaxado, afinal se paga como cidadão através do subsídio dado às empresas com nossos impostos e, se paga na catraca, pelo serviço em si.

Ao nível de diretoria da SP Transportes vale salientar que vários de seus membros mantêm escritórios de Assessoria e Consultoria para empresários do sistema. O engenheiro Wan, por exemplo, atual assessor da Presidência, ocupou a Diretoria de Gestão durante o processo de privatização da CMTC tendo continuado a prestar consultoria a empresários de ônibus por sua empresa WVA.

CA

O atual Chefe de Gabinete do Secretário Carlos Toledo é parente muito próximo de um dos diretores do TRANSURB e ao que tudo indica, sua indicação a esse cargo partiu do TRANSURB. Esse Diretor do TRANSURB, Sr. Humberto Tarcisio, tem no ABC uma construtora que constrói Garagens para o Grupo Constantino, dono de metade das empresas de ônibus de São Paulo e, numa dessas obras, a construção da Garagem nova da Breda em S. Vicente o Engenheiro Aloisio C. Nascimento, chefe de Gabinete da SMT, chegou a prestar serviços.

A empresa do Sr. Humberto se chama PROJEÇÃO - Engenharia Paulista de Obras Ltda. com sede na R. do Salto, 72 em Santo André.

Outros Diretores e Executivos da SMT tem essa mesma prática e uma investigação sobre as empresas dos diretores da atual SP Transportes certamente indicará outras "estranhezas".

A PRÁTICA DA AÇÃO ENTRE AMIGOS NA SP TRANSPORTES E A FRAUDE DA INTERVENÇÃO NA CCTC

Há cerca de 6 meses a imprensa noticiou irregularidades na CCTC e a necessidade da intervenção da SP Transportes nessa que foi uma experiência de Cooperativa de Transportes envolvendo ex-funcionários da CMTC assumindo uma das ex-Garagens dessa empresa.

Entre as irregularidades estava o registro do recebimento de "notas fiscais frias" e uma dívida assombrosa, causas de má administração. Ocorre que propositalmente ninguém investigou que quem emitiu as tais notas foi um técnico de nome MUSSI, contratado pela Cooperativa por "indicação" forçada do então Coordenador de Operação e Fiscalização



do Sistema, Eng. Aloisio Cerchi Nascimento (Atual chefe de Gabinete da SMT) e que após praticar a fraude e ter sido demitido da CCTC foi acolhido em cargo de destaque na própria SP TRANSPORTES e que a referida dívida, depois de diversos meses de intervenção, chegou a quadruplicar com a administração da Cooperativa sendo feita por auditores da SP Transportes.

É preciso que o TCM investigue melhor a intervenção determinada pela Direção da SP Transportes na CCTC e que se apure os prejuízos que essa intervenção causou aos cofres públicos, bem como o porque que se contrata para a empresa de gestão do sistema e - no caso agente interventora - alguém que cometeu a fraude e a improbidade administrativa que gerou a própria intervenção.

CRIAR DIFICULDADES PARA VENDER FACILIDADES

Num patamar mais baixo, existe um esquema na SMT onde o DTP e SPtrans certamente tomam dinheiro dos empresários para perseguir os ALTERNATIVOS através da criação de normas que dificultam sua atividade, bem como na montagem de esquemas de operadores de fiscalização do Transporte Alternativo com procedimentos ilegais. Vamos aos fatos:

Para tomar dinheiro dos empresários o DTP e a SP Transportes operacionalizam um esquema de fiscalização seletiva em linhas que concorrem com as empresas, perseguindo-as até sufocar a concorrência.

Neste aspecto denunciemos o que ocorreu com a linha 0343 da modalidade Bairro a Bairro onde a pressão foi enorme até que seus operadores aceitassem a oferta de compra da linha feita pela empresa de ônibus Penha São Miguel, cujo

dirigente máximo não estranhamente é o próprio Presidente do TRANSURB, Mauricio Lourenço da Cunha.

Nesse caso a fiscalização do DTP agia para inviabilizar a operação da linha até sufocar financeiramente os operadores que, logo recebiam as "cantadas do empresário". Esse é um crime de DUMPING. Houve estelionato onde o DTP foi cúmplice num ato ilegal, na medida em que inviabilizou a operação da linha, acompanhou a negociação da compra de algo que não pode ser vendido - a linha é uma concessão pública - e facilitou o crime agilizando o descredenciamento dos carros adquiridos pela empresa.

Nesse crime também houve a cumplicidade da direção da SP Transportes que viabilizou a contratação - pela Penha S. Miguel - de motoristas e cobradores que operavam na referida linha como autônomos, bem como emitindo, após fechado o negócio da aquisição, uma Ordem de Serviço Operacional que onerou o Município.

Um outro exemplo é a perseguição da fiscalização até que o Operador Alternativo se veja obrigado a vender para a empresa seu ônibus legalizado, simplesmente para que seja tenha seu Alvará de autônomo simplesmente incinerado. Para verificar a veracidade dos fatos indicados, podemos citar casos de linhas como 0303, 0304, 0343, 0240, o que vem sendo feito com as linhas 0335, 0423, entre muitas outras que poderemos no devido tempo ajudar a esclarecer;

Torna-se urgente uma auditoria fiscalizatória nos atos do DTP e das portarias da SMT dos últimos 90 dias para se ver a gravidade desses fatos e de outros envolvendo aprovação ilegal de determinados itinerários de linhas bairro a bairro, cujos processos são ilegais e envolvem os itinerários de linhas como 0102, 0108, 0208, 0110 entre outras, que operam em cima de empresas em limite muito

CF

Folha no. 30 de 30
no 4 de 1996
ED

acima do que determina a lei em troca de algo muito interessante de se investigar.

Para se auto-proteger da perseguição da SPTransportes já existe um esquema de propinas pagas ao DTP para se evitar a ação da Fiscalização. Operadores da linha 0333 chegam a pagar mensalmente R\$ 600,00 cada carro para não serem importunados pela fiscalização.

Como começa a se disseminar a prática do é dando que se recebe por toda a SMT, principalmente em fim de mandato quando cada um quer fazer o seu pé de meia, temos acompanhado o início da prática extorsiva de agentes da fiscalização nas ruas que para não aplicar determinadas punições do Regulamento de Infrações chegam a sugerir uma tabela com o valor a ser pago.

Envolvendo diretamente o Diretor do DTP, há que se investigar o SINAL EXTERIOR DE RIQUEZA, que pode indicar ENRIQUECIMENTO ILÍCITO, o fato desse engenheiro e funcionário público que sempre teve carros "populares" repentinamente, nos últimos 60 dias, estar desfilando com seu novo TAURUS, Placa BUF 0801. Sua ascensão repentina (ele saiu de um Fiesta - o carro popular da Ford, direto para seu TOP de linha) e isso causa estranheza. Precisa ser investigado na medida em que o mesmo detém no DTP poderes absolutos de fiscalizar, mandar prender, perseguir ou beneficiar quem lhe interesse em troca de propinas.

Um exemplo disso está na recente decisão do Diretor do DTP de obrigar o operador alternativo autuado com uma Pena Leve, ter de fazer em 72 horas nova Vistoria além da Vistoria bimensal exigida, ao mesmo tempo que vai credenciar Garagens de alguns apaniguados seus para que façam essas Vistorias, pagando mensalmente de R\$ 600,00

ED

a R\$ 900,00 que multiplicados por 60 (que será a capacidade mínima, indica uma pequena fortuna que o Diretor do DTP através de um laranja terá participação.

Em resumo, o tecido social e técnico da SMT está integralmente contaminado pela peste da corrupção ativa e passiva. A única vacina contra essa peste que se alastra pela SMT, DTP e SP Transportes é a suspensão dos poderes totalitários da equipe de fiscalização contra os alternativos até que se apurem as denúncias por parte de uma Comissão Parlamentar de Inquérito.

Outro aspecto a se investigar refere-se a uma empresa de ônibus que para desovar sua frota velha, vendendo-a a Alternativos, chega ao despropósito de ter funcionários do DTP e da área de Vistoria da SP Transportes, distribuindo folhetos com ofertas de venda de veículos já com vistoria aprovada, ou seja, essa empresa tem todo um esquema onde a SP Transportes acaba condenando um veículo para que seu proprietário procure a empresa e compre dela um dos ônibus ofertados no folheto.

Sim, porque como as empresas por lei tem de promover a renovação da frota e, se não for para alternativos, seus carros usados não terão preço, então eles passam a forçar a SMT a criar normas que levem os alternativos a preferirem comprar ônibus usados das empresas a comprarem carros zero Km.

Essa prática que na verdade condenou o plano de renovação da Frota Alternativa da cidade que anunciamos em outubro último quando recebemos as primeiras unidades 0 km que adquirimos e que agora são vítimas prediletas da fiscalização. Tivemos o absurdo de ter um carro zero condenado na Vistoria da SP Transportes por causa de uma Barra de direção. Como condenar uma barra de direção de 2

[Handwritten signature]

meses de uso, além desse tivemos um outro que recebeu uma advertência e quase foi preso por uma alegada lâmpada de seta queimada quando tem ônibus de empresas rodando até sem lanterna. Para exemplificar ainda mais a perseguição basta se ver nos relatórios de apreensões os motivos de apreensões dos carros novos nos últimos 30 dias e se verificará ali só perseguição.

Anexo cópia de um folheto recebido por nossos operadores dentro da Secretaria, nas dependências do DTP onde tratamos de documentação. Nesse folheto aponta-se uma certa cumplicidade da SPTransportes (órgão que faz a vistoria dos ônibus) com a empresa que faz a venda. Só para ilustrar vale dizer que no churrasco de fim de ano da empresa Columbus Transportes (que repassa os ônibus anunciados no folheto) estava como um dos convidados de honra o Senhor Pedroso um dos principais Chefes da Vistoria da SPTransportes. O que fazia ele com tanta intimidade na festinha da Garagem da Columbus que não fosse uma cumplicidade explícita para facilitar a venda dos usados daquela empresa?

De mais a mais, vale dizer da ilegalidade da linha de financiamento para esses carros, feitas através não de uma financeira mas de uma empresa de "Assessoria Financeira" algo que mais se assemelha a prática de agiotagem

No caso do DTP há ainda irregularidades que se referem a inclusão de carros nas linhas 0316, 0333, 0429, 0202, 0409, entre outras.

A CARTELIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO NA CAPITAL. ISSO É CRIME.

Ainda nessa linha de investigação a ser realizada, ponderamos algumas irregularidades que merecem ser

investigadas no que se refere a cisões, encampações, venda e aquisição de empresas de Onibus, num processo que caminha para um odioso monopólio.

Há indícios de irregularidades na cisão da Empresa Sto. Estevam que deu origem à Royal Bus, Izaura e Columbus Transportes, há irregularidades nas incorporações da Alfa Transportes e outras pela SANTO AMARO; há muito que ser investigado no caso da Talgo que assumiu o lote que era do Consórcio Leste Oeste ganho fraudulentamente, mas que ao que tudo indica voltou para as mãos dos mesmos que cometeram as fraudes.

Tudo isso sem citar o fato de que uma auditoria bem feita certamente demonstraria que a fiscalização da SP Transportes, QUE PRIMA PELO RIGOR CONTRA OS ALTERNATIVOS, sobre as empresas e sobre determinadas empresas não é de rigor algum e que porisso não está zelando pelo cumprimento do contrato de transportes.

DISTRIBUIÇÃO DE CONCESSÃO DE SERVIÇO DE TAXI A EMPRESAS FROTISTAS SEM LICITAÇÃO E SEM QUALQUER CRITÉRIO.

Esse foi um processo que se abriu num dia e no outro já estava fechado. Trata-se da concessão de centenas de chapas de taxi para empresas frotistas. Nesse caso deve-se aplicar a lei de licitações semelhante o que ocorre com empresas de ônibus.

Em havendo um lote de mais de 50 veículos, e nesse caso chegou a mais do que 8 vezes isso o número de placas de taxi dados a empresas de frota, a SMT deveria proceder uma concorrência pública e não o fez.

Uma auditoria no processo dessa concessão de placas vai indicar certamente essa ilegalidade.

Não bastasse isso há ainda outra ilegalidade. Enquanto para o taxista autônomo, principalmente o de frota, se exige a folha corrida de antecedentes criminais, para as empresas de frota, que registram - entre seus proprietários e segundo o companheiro Ceará, Presidente do Sindicato dos Taxistas de frota - empresários com graves crimes nas costas, ocorrendo um favorecimento da SMT a essas frotas na medida que não exigem dos responsáveis pelas frotas as mesmas provas de antecedentes criminais.

Esse tipo de discriminação também ocorre ao nível de ônibus onde para as empresas a SMT não exige atestado de antecedentes criminais dos empresários, como fazem dos alternativos para emitir alvará.

CONCLUSÃO PRELIMINAR

Nós, OPERADORES AUTÔNOMOS, do transporte alternativo de ônibus, perdas lotação, bem como taxistas de frota, que estivemos reunidos nessa Câmara Municipal no último dia 13, não suportamos ver tanta ilegalidade sendo promovida a favor de tubarões, enquanto que aqueles que querem trabalhar e provaram que trabalham sério, vem sendo vítimas de terríveis perseguições, campanhas de difamação, etc...

Senhor Vereador, cientes de que tais acusações são da maior gravidade e que jamais cairíamos na leviandade de trazer tais acusações à tona à toa, e de que somos cientes das tentativas de imputarem a nós acusações diversas desde o momento em que não aceitamos calados esse jogo de benesses, é que nada tememos.



Eu, particularmente fui acusado de coisas horríveis e tive a prudência de nada fazer até que o tempo passasse e nada fosse imputado a mim, ou seja após ficar provado que todas as acusações a mim feitas restaram por nada ter sido provado.

Como líder da classe estou ciente dos riscos que corro mas o único que não desejo correr é o da omissão culposa que pode se transformar no crime doloso de ver o empresariado dilapidando as finanças publicas com um serviço de mal a pior e uma tecnocracia cujo poder imperial facilita a corrupção imperando contra todo um povo humilde que depende do transporte para se locomover e trabalhar.

IRREGULARIDADES E CORRUPÇÃO ENVOLVENDO MARRETEIROS E FISCAIS DO RAPA NA REGIONAL DA SÉ É CAFÉ PEQUENO PERTO DO QUE OCORRE NA SMT.

Dispostos a contribuir para elucidação dos fatos denunciados, deixamos claro que isto que apresentamos é apenas uma pequena parte do mar de lama da SMT e que esperamos da Câmara dos Vereadores o mesmo rigor investigativo que demonstrou no caso da CPI dos Fiscais e não seríamos levianos em afirmar que a corrupção no caso dos marreteiros é café pequeno perto do mar de lama da SMT e não investigar a SMT, seu DTP e a SPTransportes transparecerá paraa Opinião Pública que houve conivência do Poder Legislativo diante de ilegalidades em órgãos estratégicos do Poder Executivo cujas decisões ou falta delas, refletem diretamente na vida cotidiana de milhões de pessoas.

Respeitosamente,



Leonardo Morelli
Presidente

Folha n.º	36	de	pro.º
n.º	4	de	96
[Signature]			

DADOS PARA SUBSIDIO

Um mês por ano é perdido no trânsito. Numa cidade como São Paulo perde-se R\$ 5,2 bilhões no mesmo período, se considerarmos 3 horas por dia da vida do cidadão perdidas em congestionamentos, 60 horas/mês (contando-se 20 dias úteis), o que equivale a 720 horas por ano, exatos 30 dias.

Em termos financeiros, os custos dos congestionamentos assustam. Tomando-se como base o salário médio dos paulistanos de 556 reais que equivale a R\$ 2,30 por hora. Com 3 horas de congestionamento/dia chegamos a um custo/mês de R\$ 138,00 em 20 dias úteis que multiplicados por 3 milhões e 200 mil habitantes chegam a R\$ 441 milhões/mês e 5.2 bilhões/ano.

Isso sem contar prejuízos como o stress, aumento da carga de poluentes, violência com assaltos em faróis congestionados, etc...O retrato da violência está exposto em cada esquina.

Como uma cidade que prenuncia o caos da vida urbana, pode se preparar para assumir seu papel de capital do Mercosul na virada para o século XXI? Recentemente urbanistas de todo o mundo e cientistas sociais ilustres como o Presidente Fernando Henrique Cardoso participaram de um seminário internacional para discutir o Centro 21.

O crescimento das relações comerciais certamente aumentará a circulação de bens e serviços e está havendo um esforço do Governo Federal para reequipar e reparar as estradas, uma prioridade de agentes internacionais como o Banco Interamericano de Desenvolvimento, interessado em investir para preparar o país para uma economia

Folha no 38
no 48
9 96

globalizada. Mas todo esse esforço esbarrará em gargalos que fogem ao controle da política Federal.

As Margnais de São Paulo, constantemente congestionadas, deixaram de ser vias expressas de interligação a Rodovias para se transformarem em opção de fuga do trânsito urbano e está condenada a um estado completo de deterioração.

Mas porque uma cidade com o potencial de uma megalópole vive tão precariamente do mal do trânsito?

Roda na cidade uma frota de mais de 4 milhões de automóveis particulares e cerca de 11.000 ônibus. Se compararmos a quantidade de ônibus por habitante vamos descobrir que o mal da cidade está exatamente em não haver prioridade para o transporte coletivo. As pessoas acabam optando pelo transporte individual exatamente pelas deficiências do coletivo.

Se o transporte coletivo não é prioridade, é natural achar que esse setor de serviços vive o abandono, acumula prejuízos e paga por uma deterioração. Mas a realidade é outra.

O transporte coletivo de passageiros, excetuando-se um Metrô defasado e um sistema de trens metropolitanos deteriorados, é um dos mais rentáveis negócios do mundo. Vale dizer que não é a toa que temos no Brasil o maior empresário de ônibus do mundo, o senhor Nenê Constantino, que junto com outros mega-proprietários de ônibus formam verdadeiros conglomerados como o grupo Ruas e juntos dominam um mercado que na capital paulista gira diariamente 5 milhões de reais.

Um mercado onde não existe inadimplência, a clientela é cativa e não tem a mínima noção de seus direitos de consumidor de serviços. A rigor os serviços são horríveis,

todo tipo de abuso é cometido e não há sequer uma Associação de Defesa do Consumidor dedicada aos usuários de transporte coletivo, a primeira em São Paulo, fundada numa Plenária de Sociedades Amigos de Bairro ainda está em processo de estruturação.

Com um sistema de transporte coletivo deficiente, a cidade alimenta duas indústrias hiper-caras, a das obras públicas e a da ineficiência do trânsito. A Prefeitura de São Paulo tem investido boa parte do orçamento em vias urbanas e se prepara para gastar ainda mais com a construção de garagens subterrâneas e nada tem se demonstrado eficiente para reduzir o drama do cidadão no trânsito.

O Sistema de transporte coletivo de São Paulo, e isso não difere muito de realidades como a do Rio de Janeiro, DF, BH, Recife, tem como seu mal maior a não existência de concorrência. Aí a palavra LIVRE INICIATIVA fica apagada do dicionário dos empresários do setor que constituem verdadeiros cartéis manipulando uma reserva de mercado que começou a ser questionada com o aparecimento dos chamados Clandestinos ou Piratas, que conhecendo as deficiências desse sistema, arriscaram-se a enfrentar esse cartel e encontraram na população carente de alternativas um aliado forte.

Em São Paulo, os clandestinos legalizaram-se depois de exercerem firme pressão política sobre o atual Prefeito, Paulo Maluf, eleito com um discurso contrário ao capitalismo sem risco dos empresários de onibus, ganharam crédito e até começaram, depois de 2 anos de regulamentação, um processo de renovação total da frota, e agora enfrentam toda sorte de sabotagens da Secretaria Municipal dos Transportes local. Seu principal líder, Leonardo Morelli chega a denunciar a existência de relações promíscuas

entre o poder publico e os empresários, juntos, numa verdadeira campanha para dificultar o crescimento do setor.

No Rio de Janeiro falar em legalização dos piratas é o mesmo que blasfemar em plena inquisição, quando se questiona as autoridades do setor de transportes do Estado.

Em São Paulo há denúncia de indícios de corrupção no setor municipal de transportes. Dirigentes da São Paulo Transportes (empresa pública que gerencia o transporte na cidade, define rotas e controla a fiscalização do contrato das empresas com a Prefeitura) prestam serviços particulares a empresários do setor através de suas "consultorias", o Chefe de Gabinete do Secretário Municipal dos Transportes é parente próximo e sócio de um dos dirigentes do TRANSURB (Sindicato das empresas) numa Construtora; não bastasse isso há a suspeita de uma caixinha de R\$ 8 milhões/mês, o equivalente a dois dias de arrecadação das empresas que são repassadas a autoridades municipais, principalmente para bancar votações polêmicas na Câmara Paulistana.

Além dessa corrupção de grande escala, há os delitos menores que da mesma forma afetam o trânsito da cidade e penalizam milhares de pessoas, como a transformação de uma rua em contra-mão pela Cia de Engenharia de Tráfego, para forçar os veículos a passarem em frente a um Shopping na região de Santo Amaro.

Mazelas a parte, a realidade é que a sociedade civil precisa começar a combater a ineficiência da política de trânsito e transporte nas metrópoles, afinal o país é que está perdendo e muito com isso.

Calcula-se que no ano 2.000 a velocidade média dos veículos será de 5 km/h, isso significa que o sonho de capital

do mercosul e os dividendos disso para a economia brasileira pode se transformar num absurdo pesadelo que poderá fazer mudar as rotas do crescimento, conduzindo tanto São Paulo, como Rio de Janeiro a uma rota de ainda mais deterioração onde os investimentos internacionais serão cada vez menos os produtivos e cada vez mais os do crime organizado.

É importante uma reportagem investigativa dessa realidade urbana que assusta, mas ao mesmo tempo tem soluções simples para desafogar o trânsito para que se faça respeitar mais o direito de ir e vir das pessoas.

Ao nível internacional, um relatório dedicado à ONU com essas questões está sendo elaborado para que os Organismos Internacionais possam controlar melhor seus investimentos em políticas públicas. A nível nacional, o relatório deverá estar recheado de indícios de crimes cometidos contra a economia popular e seus autores se preparam para encaminhá-lo ao Procurador Geral da República, Geraldo Brindeiro.

Quanto ao que ocorre mais de mais comum com a imprensa, que ao querer investigar esse setor, que esbarra sempre na falta de esclarecimentos quanto a informações que são passadas pelas autoridades, e que vem sempre recheadas de termos técnicos quase indecifráveis, temos como contribuir para dissecar esse problema, com fontes suficientemente capazes de fazerem um contra-ponto.

CET COMPLICA O TRÂNSITO NA AV. GUARAPIRANGA E TEVE TRAMBIQUE NESSA JOGADA

Todo o volume de trânsito que tem causado congestionamentos de mais de uma hora na Avenida Guarapiranga, logo após a Ponte, refletindo do Largo até a Ponte do Socorro e que normalmente a causa é passada como apenas "excesso de veículos" por parte das autoridades, tem - na verdade - uma outra razão que reflete:

1. Falta de planejamento e de pura engenharia de tráfego
2. Suspeitas de favorecimento para alterar o trânsito da região para beneficiar um Shopping Center local, o Shopping FIESTA onde o destaque é para o Supermercado Extra.

A inauguração desse Shopping está atordoando a vida dos moradores da Zona Sul que tem de se utilizar de vias como a Avenida Guarapiranga e Robert Kennedy. Ao liberar a construção do Shopping, a Prefeitura não previu que na verdade estaria causando tanto transtorno na região.

Para ter acesso ao Shopping, a Secretaria dos Transportes deixou uma faixa exclusiva da Av. Guarapiranga (sentido centro) e, como a avenida só tem duas faixas de cada lado, 50% da via ficou prejudicada. Como por ali passam inúmeras linhas de ônibus e os pontos estão sempre superlotados, é natural que o trânsito local fique um caos. Há ainda um acúmulo de faróis sobrepostos que complicam ainda mais a vida das pessoas. Uma solução razoável seria ali uma passarela.

Considerando que os ônibus por ali andam lotados e os problemas se avolumam principalmente no período da tarde principalmente numa época como essas de calor intenso, é natural que os passageiros estejam desesperados.

Nunca há no local qualquer viatura da CET e caminhões ocupam faixas da via para descarregarem, inclusive - o que desnorteia os moradores.

Para os veículos que vinham da Av. Robert Kennedy em direção à

Folha n.º	443	1.ª proc.
n.º		96
		10

Ponte do Guarapiranga no sentido bairro, os técnicos da Secretaria dos Transportes extrapolaram. Tornaram contra-mão aproximadamente 100 metros da Rua José Rafaeli obrigando o fluxo para a Avenida Guarapiranga sendo que isso foi feito para obrigar o tráfego a passar todo em frente ao EXTRA .

O curioso é que existe uma alternativa mais racional para tudo isso que seria a pavimentação da Rua que margeia o Rio Guarapiranga por trás do supermercado e o acesso poderia ser feito pela Rua Ptolomeu e adjacências, retirando da Av. Guarapiranga todo o fluxo em direção ao Supermercado, fazendo - por trás - a entrada do estacionamento e isso poderia ter sido previsto ainda na fase de construção do Shopping com a Prefeitura, através da Secretaria Municipal dos Transportes, exigindo da empresa construtora que arcasse com os custos dessa obra, afinal numa mesma quadra estão o Shopping e um hipermercado da rede APOIO.

FAVORECIMENTO ILÍCITO DO DIRETOR DO DTP, GABRIEL SHAUAR A UM AMIGO SEU.

Colocar um ônibus para rodar na cidade pode ser um negócio das arábias e foi isso que motivou um empresário libanês de nome ALI a querer entrar no ramo de transporte coletivo. Mas como esse é um ramo onde atuam empresas contratadas por licitação pública, e cujas regras de funcionamento precisam ser melhor fiscalizadas, era quase impossível para esse libanes, não fosse suas relações de amizade com o Diretor do Departamento de Transporte Público da Secretaria Municipal dos Transportes, Engenheiro Gabriel Shauar

Impossibilitado de entrar como empresa para atuar no sistema, esse empresário foi aconselhado a adquirir ônibus alternativos que estivessem irregulares e que seriam legalizados graças a uma tramitação facilitada, podendo ter os ônibus incluídos em linhas da chamada modalidade bairro a bairro, os clandestinos que o Prefeito Paulo Malif legalizou.

E o Diário Oficial do Município do último dia 18 de novembro (providencialmente um sábado) trouxe um despacho do Diretor do DTP que permitiu ao empresário ALI legalizar mais um de seus ônibus. Trata-se do veículo de placa BXC 6577 em nome de Jorge de Melo introduzido na linha 0316 - Jardim Tietê ao Terminal

Folha no	442	de	96
no	4	de	8
CP			

Carrão, na Zona Leste.

As irregularidades desse caso são gritantes. Para operar nessa modalidade o veículo precisa ser operado por um autônomo, motorista ou cobrador, que esteja devidamente cadastrado. O proprietário deve ser treinado pelo SENAT (Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) e nesse caso o proprietário figura como um laranja, trata-se de um ônibus que na verdade pertence ao senhor ALI e está no nome de um terceiro.

Não bastasse isso, há uma portaria da própria Secretaria Municipal dos Transportes que estabelece as exigências para um veículo ser colocado na linha; precisa ter a concordância de 50% mais um dos operadores e o veículo só entrou na linha por ordem expressa do Diretor do DTP que beneficiava aí um amigo e sem a concordância dos operadores.

Outra irregularidade nesse caso é tratar-se de um veículo que já havia sido excluído do Sistema Bairro a Bairro exatamente por não ser de um autônomo e porque figurava numa linha que não mais existe, a linha 0305.

O Senhor Ali reside na Zona Leste e seu Telefone é 207.6738 e tivemos a informação de que um de seus outros onibus figura na linha 0347 - Jardim da Conquista ao Carrão e que ele inclusive estaria intermediando a compra e venda de ônibus com linha por uma boa oferta.

Após alguns meses operando a linha 0316 e verificando que a mesma não dava lucro, novamente o Sr. Ali contou com as benesses do Sr. Chauar e teve - mais uma vez de forma ilegal e sem transparência - seu carro transferido, agora para a linha 0333.

Está caracterizado aí um crime por parte do Diretor do DTP que precisa ser investigado.

**CONCORRÊNCIA PARA INSTALAÇÃO DE MAIS DE 5.000
PONTOS DE ÔNIBUS PELA SÃO PAULO TRANSPORTES
MASCARA DISCRIMINAÇÃO.**

Foi assinada pelo Presidente da São Paulo Transportes, Francisco

Christovam, uma concorrência para a colocação de mais de 5.000 abrigos em pontos de ônibus. A concorrência prevê dois tipos de coberturas, uma de tipo A, mais sofisticada e dedicada a áreas centrais como a Avenida Paulista e que poderão ter espaços a serem explorados para publicidade. A outra, de tipo B é para as áreas mais periféricas e não terão mesmo acabamento, gerando uma discriminação das regiões mais carentes.

O FRACASSO DA PROMESSA ELEITORAL DO PREFEITO PAULO MALUF, DE CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS DE ONIBUS

Embora tenha forçado a votação na Câmara Municipal, para a criação de um Fundo Municipal para financiar empresas dedicadas à construção de Corredores, garantindo para isso a destinação de uma receita de 600 milhões de dólares, o Prefeito Paulo Maluf até agora não conseguiu assinar nenhum contrato de construção desses corredores e até reconheceu seu fracasso ao anunciar que como nenhuma empresa havia conseguido recursos, a própria Prefeitura arcaria com a construção.

Há algo de errado nisso. No momento que inúmeras empresas assumem parcerias com o Governo Federal e Estadual dispostas a assumir rodovias, é difícil acreditar que não existam empresas interessadas em desfrutar de concessão no transporte coletivo paulistano, um mercado que gira diariamente mais de 4 milhões de reais por dia.

Na verdade a Prefeitura ainda não conseguiu vencer as resistências do cartel das empresas operadoras do transporte coletivo que se beneficiam da improdutividade do sistema municipal de transporte coletivo, empresas essas acostumadas em se beneficiar da reserva de seu mercado e que tão pouco se dispõem a investir e muito menos permitir que outros investidores entrem nesse mercado.

Um dos exemplos de degradação dessa política pode se ver a olhos nus no corredor da Avenida Santo Amaro/ 9 de julho. Concebido para possibilitar uma via segregada de transporte coletivo que aumentasse a velocidade dos veículos, com linhas integradas e planejadas para desafogar o trânsito com a redução do número de ônibus no eixo Sto Amaro-Bandeira, que traria maior agilidade e por conseguinte um incentivo ao uso do transporte coletivo, o que se vê

passados mais de 10 anos desse corredor é exatamente o inverso.

O Corredor se transformou em um parador. Centenas de linhas de onibus vindas de bairros da Zona Sul para a Bandeira e Largo São Franciscose sobrepõe com absoluta irracionalidade. Verdadeiros paredões de ônibus vazios até em horários de pico dificultam o trânsito que reflete nas regiões dos jardins e Pinheiros. Como ainda parte dos custos de contrato nas planilhas das empresas de ônibus refere-se a quilometragem rodada, o fato dos onibus ali andarem vazios e queimando óleo e pneus ainda representa lucro.

Como a gestão do Transporte Coletivo é feita por uma empresa municipal - a São Pulo Transportes que sucedeu a CMTC - e a gestão do trânsito é feita por outra, a CET, tendo na Secretaria dos Transportes um titular que na verdade nada entende de transporte, a cidade e sua população é que vai arcando e sofrendo com essa deficiência.

OS CONGESTIONAMENTOS NA AV. FARIA LIMA

Um dos maiores dramas das pessoas que se utilizam da Av. Faria Lima é a falta de controle e fiscalização dos ônibus que ocupam normalmente todas as faixas da avenida, tumultuando o tráfego.

Como a São Paulo Transportes não fiscaliza, as empresas de ônibus da cidade são as prietas a desrespeitarem a própria campanha da Prefeitura dedicada a veículos de grande porte para que só ocupem a faixa da direita.

Além disso há a falta de planejamento na instalação de muitos pontos terminais de onibus que acessam o largo da batata e a avenida rebouças em direção à Zona Oeste. Só neste mês de novembro o Secretário dos Transportes assinou portaria liberando mais uma dezena de linhas intermunicipais da região do Taboão, Osasco e Itapeirica da Serra sem que na região dos pontos terminais fosse feita qualquer obra de ampliação da infra-estrutura. A Administração Regional de Pinheiros deveria efetuar estudos para avaliar o impacto, inclusive ambiental, disso na região, mas não o faz porque dedica-se mais a administrar interesses menores que tem escandalizado a Opinião Pública.

Folha no	47	de proc
no		de 98
20		

Esse descontrole vem deteriorando a região e prejudicando a vida das pessoas e reflete a falta de uma política de transportes na cidade.

EMPRESA DE ÔNIBUS VENDE

Com apenas 50% de Entrada e saldo em até
5 vezes, todos revisados para vistoria
São Paulo Transporte
confirmam:

MARCA/MODELO/ANO	ENTRADA	SALDO 5x
AMÉLIA 84/85	6.000,00	2.000,00
THAMCO 89	11.000,00	2.500,00
VITÓRIA 89	11.000,00	2.500,00
VITÓRIA 90	13.000,00	2.500,00
NIELSON 92	25.000,00	5.000,00
THANCO 90	18.000,00	4.000,00
VITÓRIA 910H	10.000,00	1.000,00
O-371 89	10.000,00	2.500,00
MARCOPOLO TORINO 87	10.000,00	1.500,00
CIFERAL 87	10.000,00	1.500,00
CIFERAL 89	10.000,00	2.500,00
O-365 89	6.000,00	1.500,00
O-364 83	3.000,00	1.000,00

TRATAR: 207-6955 OU 987-6373 C/ CELSO

UM EXEMPLO DA ILEGALIDADE DA SP TRANSPORTES E DTP

Em anexo apresentamos cópia de auto de infração feitos de forma ilegal, sem assinatura de nenhum operador, com informação falsa e que visa levar o veículo ao descredenciamento.
O Auto foi feito no Gabinete da SP Transportes e enviado via correio, e a acusação que tentam impingir é ilegal.

Outra ilegalidade é anunciarem a possibilidade de recurso em 5 dias sendo que quando fui dar entrada no Recurso na sede do DTP na Av. Nações Unidas, me informaram que o mesmo só poderia ser aceito com autorização do Diretor do DTP.
Aí tentei ter essa autorização e fomos informados que o Diretor do DTP só atenderia com hora marcada e isso levaria mais de uma semana, o que demonstra que não existe direito de defesa.

O que ocorre é que eles me perseguem para que o ônibus seja descredenciado, é uma retaliação política em represália às denúncias que faço. Oras, no Auto eles me acusam de não operar o veículo sem motivo justificado e ao mesmo tempo anotam a minha vistoria vencida desde 30.01.96 (razão suficiente para não operar), o que descaracteriza o auto.

Mas o mais curioso é o porque a vistoria está vencida. Trata-se de um carro zero financiado em sistema de leasing e cujo seguro está acoplado ao pagamento das prestações mas a SP Transportes exige que eu apresente um carnê de seguro e que se eu pago o Seguro total mas não posse apresentar carnê, então que eu pague outro seguro para outra corretora e só aí poderei ter a vistoria autorizada.

Há indícios que por traz dessa exigência do DTP haja algum esquema de comissão das seguradoras.

Leonardo Morelli

São Paulo, 14 de fevereiro de 1996.

Ao Senhor
Nome: LEONARDO DE A. O. MORELLI
Ender.: RUA BERNARDO DA MOTA, 73
BAIRRO: *GUAIANAZES
CEP: 08460

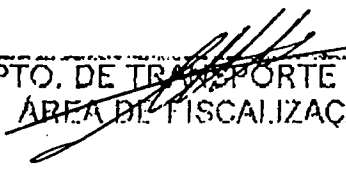
Prezado Senhor,

Em fiscalização a linha nº 0339 da Modalidade Bairro a Bairro, realizada no dia 13/02/96, constatamos a não operação do serviço do veículo placas BYF5840 de propriedade de V.S.a., permissionário desta linha através do alvará nº 1615.

Assim sendo, encaminhamos cópia do Auto de Infração nº 0358/96 elaborado na data acima, pela irregularidade constatada, prevista no Regulamento de Infrações - RIN.

Outrossim, ressaltamos que V.S.a. poderá recorrer da penalidade imposta, no prazo de 05 (cinco) dias do recebimento da presente.

Atenciosamente,


DEPTO. DE TRANSPORTE DIFERENCIADO
ÁREA DE FISCALIZAÇÃO



Folha no 54 de proc
no 4 de 1996

28

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE
AUTO DE INFRAÇÃO MODALIDADE BAIRRO A BAIRRO

DATA 13-DEZ-96 AUTO Nº 0353/96

I - IDENTIFICAÇÃO

NOME DO MOTORISTA: _____
RG: _____ EST: _____ CNH: _____
NOME DO COBRADOR: _____
RG: _____ EXPEDIÇÃO: _____
PLACA DO VEÍCULO: BVE-5840 PREFIXO DO VEÍCULO: 0766
VALIDADE SELO: 30/01/96 COND. TEMPO: 30m
NOME DO PROPRIETÁRIO: _____
CERTIFICADO: _____
Nº. DA LINHA: 0339 DENOMINAÇÃO CORR DE MANOEL DA OLIVEIRA - R. D PEDRO II
TOTAL DE PASSAGEIROS NO INTERNO DO VEÍCULO: _____
ENCERRANTE DA CATRACA: _____
ENDEREÇO DA CONSTATAÇÃO DA IRREGULARIDADE: R. PEDREIRA DE MAGALHÃES Nº. 511
SENTIDO: CENTRO - BAIRRO BAIRRO: ARTUR ALVIM
REGIÃO: LESTE LOCAL: SÃO PAULO

II - ENQUADRAMENTO NO REGULAMENTO DE INFRAÇÃO - RIN

DIGOS DAS INFRAÇÕES:

0601 [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] []

III - HISTÓRICO (DESCREVER DE FORMA OBJETIVA)

0601 DEIXAR DE OPERAR O SERVIÇO SEM MOTIVOS
JUSTIFICÁVEIS E SEM AUTORIZAÇÃO

OBS ESTE DOCUMENTO NÃO TEM ASSINATURA DO PRO-
PRIETÁRIO OU CONDUTOR VISTO QUE NÃO
COMPARECEU NENHUM REPRESENTANTE PARA TAL

ADVERTIDO EM : 7/7 ÀS 1 HORAS.
SUSPENSO EM : 1/1 ÀS 1 HORAS.
RETIDO EM : 13/02/96 ÀS 16:30 HORAS POR 24,00 HORAS.

TESTEMUNHAS: NOME: _____
RG: _____
NOME: _____
RG: _____
NOME: _____
RG: _____

AGENTE CREDENCIADO:

072440-B

PRONTUÁRIO

Lucille

ASSINATURA

RECEBI A 2ª (SEGUNDA) VIA DESTE AUTO DE INFRAÇÃO E ESTOU CIENTE DA PENA APLICADA, PODENDO APRESENTAR RECUR-
SO NO PRAZO MÁXIMO DE 05(CINCO) DIAS ÚTEIS, E DE QUE NA REINCIDÊNCIA, ESTARÁ O VEÍCULO SUJEITO AOS
DISPOSITIVOS PREVISTO NA PORTARIA VIGENTE.

ASSINATURA



Folha n.º	52	de proc.
n.º	4	de 1996

CP



Manifestação, em frente à Câmara, foi contra normas e fiscalizações impostas pela Secretaria de Transportes

Alternativos fazem protesto no Centro

Um ato de motoristas de ônibus alternativos, perueiros e taxistas interditou na tarde de ontem o viaduto Nove de Julho, em frente à Câmara Municipal. Os manifestantes protestaram contra as normas e fiscalizações impostas pelo Departamento de Transporte Público (DTP) da Secretaria Municipal de Transportes (SMT). O presidente da Federação do Transporte Alternativo (FTA), Leonardo Morelli, acusou o diretor do DTP, Gabriel Chauar, e o secretário Carlos de Souza Toledo de formação de caixa dois. Eles negam a acusação.

Morelli afirmou que, mensalmente, dois dias de arrecadação do sistema de transporte público da Capital, ou R\$ 8 milhões, são retidos em um caixa dois para serem divididos entre os direto-

res da SMT. A caixinha, segundo ele, seria formada com a conivência dos donos de empresas de ônibus, que lutariam para acabar com o Bairro a Bairro e as peruas. "Os empresários pagam à secretaria para ela nos perseguir", acusou Morelli.

Como perseguição, os motoristas afirmaram que o DTP retém veículos novos alegando falta de segurança. Morelli ainda disse que o diretor do DTP ganhou dos empresários um carro importado. "Isto é prova da corrupção, porque ele é um funcionário público que não tem renda", completou. O vereador Dalmo Pessoa informou que pedirá a abertura de uma CPI na Câmara para apurar as denúncias.

Chauar desmentiu as acusações. Ele

disse que já foi empresário e que sua família tem imóveis no Interior desde a década de 40, o que lhe dá renda para comprar o carro. "Isto é uma barbaridade tão grande que acho até engraçado", respondeu. Para Chauar, Morelli ataca a SMT porque tem perdido espaço como liderança na sua categoria. O diretor ainda afirmou que aprova a convocação de uma CPI. "Usuários e vereadores teriam mais informações sobre o Bairro a Bairro", justificou.

A interdição contou com uma carreta de som, 10 ônibus e cinco peruas e causou 3,5 quilômetros de lentidão no trânsito. No final do ato, uma viatura do DTP foi expulsa do local pelos manifestantes. As 17h, o viaduto foi liberado. O sistema Bairro a Bairro tem 870 ônibus.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n.º	53	da proc.
n.º	4	de 1996
Papel para informação, rubricado como folha n.º		

do processo n.º de 19...../...../..... (a)

Ao DT. 94 - Senhora Chefe:

Proposição não apreciada na legislatura anterior - artigo 275 do R.I., arquivando-se.

27/01/97


LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Assessor Técnico Leg. Chefe
A. T. M.

DEPARTAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMÁTICA SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO	
Proc. encerrado c/	53 fls.
Arquivo em	15/08/97
O Func.	ALEXANDRE COELHO RIBEIRO Assistente Técnico de Direção I