

Camara Municipal de São Paulo

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

: 01-0003/1997 DE 1997

101-152

TERIA-LEGISLATIVA: PL

01-0003/1997 DE 05/02/97

MOVENTE: EXECUTIVO

CELSO PITTA

OFICIO A.T.L.:

0002/1997

E N T A:

CRIA, NO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE URBANOS DE
SAO PAULO, O SUBSISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PAS-
SAGEIROS DE MEDIA CAPACIDADE; AUTORIZA A ADMINISTRACAO
DO MUN. A CONTRATAR, PELO REGIME DE CONCESSAO, A PRESTA-
CAO E A EXPL. DOS SERVICOS, E DA OUTRAS PROVIDENCIAS.

S E R V A C O E S:

101-152-322/97

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
27/10/2010 15:03:32

00000015101-77



ARQUIVADO EM

09/16/97

CHIEFE DE SESSAO



Prefeitura do Município

Folha n.º	01	de	03
n.º	003	de	1997
de São Paulo			

GABINETE DO PREFEITO

São Paulo, 21 de JANEIRO de 1997

Ofício A. T. L. n.º 002 / 97

RECEBIDO NA A. T. M.
Em 21/01/97
às 16:20 horas

Senhor Presidente

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, acompanhado da respectiva exposição de motivos, a fim de ser submetido ao estudo e deliberação dessa Egrégia Câmara, o incluso projeto de lei, que cria, no Sistema de Transportes Urbanos de São Paulo, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade; autoriza a Administração do Município a contratar, pelo regime de concessão, a prestação e a exploração dos serviços do subsistema instituído, e dá outras providências.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.


CELSONO PITT
Prefeito

Anexos: projeto de lei, exposição de motivos e legislação citada no texto.

A Sua Excelência o Senhor Doutor Nello Rodolpho

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

SPF/fsc

SECRETARIA DE SAÚDE

SECRETARIA DE SAÚDE

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE(M) justado(s) nesta data de ... do(s) rubri
cado(s) sob n.º 2 a 36 e informação sob
n.º 37 1513 97 a 1 *Ad*

PROJETO DE LEI 01 - PL
01-0003/1997

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE: 05 FEV 1997
COMISSÃO DE JUDICIÁRIO
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
ATIVIDADES ECONÔMICAS
FINANÇAS E ORÇAMENTO

[Assinatura]
PR. L. 115

Cria, no Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade; autoriza a Administração do Município a contratar, pelo regime de concessão, a prestação e a exploração dos serviços do subsistema instituído, e dá outras providências.

05 FEV 1997
DI. 10-

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

APROVADO EM 1ª. DISCUSSÃO
VOLTA A 2ª DISCUSSÃO
17 ABR 1997
PRESIDENTE

APROVADO EM 2ª. DISCUSSÃO A SANCÃO
23 ABR 1997
PRESIDENTE

CAPÍTULO I - DA DEFINIÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º - Fica criado, integrando o Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, definido no artigo 173 da Lei Orgânica do Município, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade.

Art. 2º - Consideram-se serviços

[Assinatura]

Folha no.	03	da proc
no	3	do 19 97-2

[Handwritten signature]

integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade aqueles que:

I - Possam atender demandas horárias entre 12.000 (doze mil) e 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros por sentido em um único corredor de deslocamento das viagens, considerada uma única seção de contagem;

II - Não interfiram, física e operacionalmente, com o sistema viário do Município, exceto quando não existir outra alternativa viável;

III - Utilizem veículos aptos a transitar em vias totalmente segregadas das demais modalidades de tráfego.

Art. 3º - Os serviços que integram o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade deverão ser implantados e operados de acordo com os seguintes requisitos:

I - Controle de arrecadação e bilhetagem preferencialmente distinto dos controles das demais modalidades que integram o Sistema Municipal de Transportes Urbanos;

II - Baixo impacto sobre o ambiente urbano;

III - Integração arquitetônica e urbanística da sua infra-estrutura com o meio urbano adjacente;

IV - Integração com as demais modalidades do Sistema Municipal de Transportes Urbanos e com outros modais que operam na Região Metropolitana de

[Handwritten signature]

Folha no	04
n.º	3
us	97
	3

São Paulo, de forma a melhorar as condições de acessibilidade da população e garantir economicidade de utilização pelo usuário.

CAPÍTULO II - DA CONCESSÃO

Art. 4º - A Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, poderá delegar, a empresa ou consórcio de empresas, por contrato de concessão, a prestação e a exploração dos serviços ora criados, que poderão ser precedidas de construção das obras de infra-estrutura e instalação de equipamentos correspondentes.

Parágrafo único - A outorga da concessão dar-se-á mediante licitação, na modalidade concorrência, que obedecerá, no que couber, as normas gerais da legislação sobre concessões, licitações e contratos administrativos, observando-se sempre a garantia do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo e o processamento e julgamento em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

Art. 5º - A instauração do procedimento licitatório será precedida de decreto que, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará:

I - O prazo de concessão, obedecido o

Fls.	10	05	de	19	97
Nº	3				
<i>Ed</i>					

limite máximo estabelecido nesta lei;

II - A parcela ou o tramo a que se refira cada contrato de concessão;

III - As características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para o objeto de cada contrato de concessão;

IV - A obrigação, ou não, da concessionária, de assumir, total ou parcialmente, os custos de implantação da infra-estrutura e dos equipamentos;

V - Outras especificações pertinentes.

Art. 6º - A licitação, a contratação e a execução das atividades de planejamento, gestão e fiscalização dos serviços ora instituídos poderão ser atribuídas à São Paulo Transporte S/A, por delegação da Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Parágrafo único - Ocorrendo a delegação prevista no "caput" deste artigo, a Prefeitura, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, assinará, como poder concedente, cada contrato de concessão e seus aditamentos.

Art. 7º - Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Poder concedente: a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

II - Objeto da concessão: prestação e

Atz

exploração dos serviços do Subsistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade, ou seus segmentos específicos, dentro dos limites do Município, que poderão ser precedidas de implantação de obras de infra-estrutura e equipamentos;

III - Concessionária contratada: pessoa jurídica ou consórcio de empresas, selecionado mediante licitação, na modalidade de concorrência, ou empresa especialmente constituída pelo consórcio vencedor da licitação;

IV - Contratante: a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, ou, por delegação desta, a São Paulo Transporte S/A;

V - Administração: a Administração Pública, direta ou indireta, do Município de São Paulo.

Art. 8º - A concessão de que trata esta lei pressupõe a prestação de serviço adequado à plena satisfação dos usuários, conforme diretrizes estabelecidas nesta lei, nos regulamentos, editais e contratos.

Art. 9º - O prazo de cada concessão prevista nesta lei será de, no máximo, 15 (quinze) anos, contados do início da operação comercial para cada parcela objeto da concessão, podendo o edital prever as condições de prorrogação pelo prazo nele estabelecido, obedecido o limite fixado neste artigo.

Art. 10 - Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou

Ats

investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital.

Parágrafo único - Excepcionalmente, o poder concedente poderá arcar com o ônus e a formalização dos expedientes necessários à obtenção das licenças e autorizações para a execução do objeto da concessão, nos termos a serem especificados no edital de licitação.

Art. 11 - A tarifa do serviço público concedido será fixada e reajustada por ato do Prefeito, obedecido o disposto no parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

@ 1º - A tarifa paga pelo usuário corresponderá à aquisição de direito de ingresso e utilização do serviço.

@ 2º - Ressalvado o disposto no inciso IV do artigo 5º desta lei, a concessionária terá a tarifa como remuneração do seu investimento em projetos, equipamentos, sistemas e veículos, bem como em implantação e custeio da operação, manutenção e atualização do trecho objeto da concessão, incluindo eventuais ônus com desapropriações e obras públicas necessárias à implantação do empreendimento, podendo o edital de licitação contemplar receitas acessórias ou complementares a serem destinadas à concessionária.

@ 3º - A tarifa, representada por

[Assinatura]

Folha no	08	de proc
no	3	de 1987
<i>Gal</i>		

bilhete, cartão eletrônico ou qualquer outro meio seguro de controle e validação, emitidos pela São Paulo Transporte S/A, compatibilizar-se-á com os controles das demais modalidades e serviços do Sistema Municipal de Transportes Urbanos ou de outros modais integrados física e tarifariamente com o referido sistema.

@ 4º - Serão fixados no edital de licitação os critérios para a atualização da tarifa, com previsão de periodicidade, bem como mecanismos de ressarcimento às concessionárias nas hipóteses de redução ou estabilização tarifária, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

@ 5º - Ressalvados os tributos e contribuições que tenham o lucro como fato gerador, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, importará na revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

@ 6º - Ocorrendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

@ 7º - Em casos excepcionais, a Prefeitura poderá estabelecer tarifa subsidiada, de forma a atender, simultaneamente, ao interesse social da população usuária e ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, desde que o subsídio à tarifa seja compatível com prévia autorização orçamentária.

Art. 12 - O poder concedente deverá

Gal

Fls. no	09	de 1997
no	3	de 1997

CA

integrar e compatibilizar a interconexão dos serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade com os sistemas de ônibus e trólebus por ele administrados, e assistir a concessionária, caso seja solicitado, na integração com o sistema metroviário ou outro meio em uso, com o objetivo de facilitar a locomoção do usuário, garantir a economicidade da sua utilização e assegurar demanda compatível com a capacidade exigida de cada corredor ou trecho de transporte.

@ 1º - A Administração Municipal, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT e da São Paulo Transporte S/A, elaborará o plano básico de transporte coletivo urbano, que integrará o edital de licitação como anexo obrigatório.

@ 2º - Quando do início da pré-operação comercial, o poder concedente implementará as decisões necessárias à viabilidade do plano mencionado no parágrafo anterior.

Art. 13 - O edital de licitação alusivo à concorrência, que precederá a outorga de cada concessão, será elaborado com observância das normas gerais aplicáveis, e conterá, especialmente:

I - O objeto, metas e prazo da concessão, com indicativo da integração e compatibilização do sistema objeto da concessão com os corredores de tráfego e suas características;

II - A descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;

Handwritten signature

Folha n.º	10	de proc
"	3	de 19 979

III - Os prazos para ~~recebimento das~~ propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;

IV - Prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;

V - Os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da habilitação jurídica, regularidade fiscal, qualificação técnica e qualificação econômico-financeira, compatíveis com os compromissos e encargos a serem assumidos pela concessionária;

VI - As possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados, os quais não serão considerados para aferição do equilíbrio econômico-financeiro;

VII - Os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

VIII - Os critérios de reajuste e revisão de tarifa;

IX - Os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;

X - A indicação dos bens reversíveis;

XI - As características dos bens

Handwritten signature

reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;

XII - A expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;

XIII - As condições de liderança da empresa responsável, na hipótese de participação de empresas em consórcio;

XIV - A minuta do contrato de concessão, contendo as cláusulas essenciais referidas no artigo 17 desta lei;

XV - Os dados relativos à obra pública de infra-estrutura a ser construída, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização;

XVI - Os critérios e fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos, bens e equipamentos, para efeito da realização dos levantamentos e avaliações que se fizerem necessários quando da extinção da concessão, ou para eventuais indenizações.

Parágrafo único - O edital de licitação poderá exigir a apresentação da metodologia de execução, podendo, inclusive, solicitar documentação comprobatória da capacidade de obtenção de recursos financeiros para a execução do objeto lícitado.

Art. 14 - No julgamento da licitação,

[Assinatura]

conforme especificação do edital, incluindo regras e fórmulas precisas para avaliação financeira, poderão ser considerados, sem prejuízo de outros, os seguintes critérios:

I - O menor valor da tarifa;

II - A maior oferta de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão, ou, conforme o caso, a ser definido no decreto previsto no artigo 5º desta lei, a maior oferta de participação nos investimentos de infra-estrutura e equipamentos;

III - A combinação dos critérios referidos nos incisos I e II deste artigo;

IV - Melhor proposta técnica, com preço fixado no edital;

V - Melhor proposta em razão da combinação de propostas técnicas e de oferta de pagamento pela outorga;

VI - Melhor oferta de pagamento pela outorga, após qualificação de propostas técnicas.

VII - Menor pagamento de subsídio por parte do poder concedente.

@ 1º - O edital de licitação fixará o valor máximo para a tarifa.

@ 2º - A oferta do menor valor de tarifa será aquela que apresentar, de acordo com os critérios e especificações previstos no edital, o menor valor nominal economicamente viável, consistente e de acordo com as estimativas de mercado.

@ 3º - Será desclassificada a

Ad

proposta manifestamente inexequível ou financeiramente incompatível com os objetivos da licitação.

@ 4º - Será desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes.

@ 5º - Em igualdade de condições, far-se-á sorteio em sessão pública especialmente convocada.

Art. 15 - O poder concedente ou a São Paulo Transporte S/A, no caso de delegação, realizará audiência pública antes da instauração do procedimento licitatório, demonstrando a conveniência da outorga da concessão, especificando objeto, área e prazo, bem como a interconexão física com os demais sistemas.

Art. 16 - Será permitida, na licitação, a participação de empresas em consórcio, observando-se as seguintes condições:

I - Apresentação de compromisso, por instrumento público ou particular, de constituição de consórcio, subscrito pelas consorciadas;

II - Indicação da empresa responsável pelo consórcio;

III - Apresentação dos documentos exigidos no inciso V do artigo 13, por parte de cada consorciada;

IV - Impedimento de participação de empresas consorciadas na mesma licitação, por intermédio



Folha n.º	14	de proc
n.º	3	de 1977-13
<i>[Assinatura]</i>		

de mais de um consórcio ou isoladamente.

Parágrafo único - O licitante vencedor ficará obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo.

Art. 17 - O contrato de concessão conterá as cláusulas essenciais relativas:

I - Ao objeto, à área e ao prazo da concessão;

II - Ao modo, à forma e às condições de prestação dos serviços, com detalhamento dos encargos do concedente e da concessionária;

III - Aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - Ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

V - Aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;

VI - Aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;

VII - À forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos

[Assinatura]

competentes para exercê-la;

VIII - Às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;

IX - Aos casos de extinção da concessão;

X - Aos bens reversíveis;

XI - Aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;

XII - Às condições para prorrogação do contrato;

XIII - À obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente ou a quem este indicar;

XIV - À exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária;

XV - Ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais, com redação de cláusula referente à arbitragem.

@ 1º - Deverá o contrato estipular os cronogramas físico-financeiros das obras e demais serviços vinculados à concessão.

@ 2º - Além da exigência de garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão, poderá o poder concedente exigir, ainda, garantias relativas à fiel execução dos serviços concedidos, à guarda e utilização de bens de sua propriedade e outras que se fizerem

HA

necessárias, desde que condizentes com o objeto da concessão e compatíveis com a capacidade econômico-financeira exigida para a habilitação dos licitantes.

@ 3º - O poder concedente poderá exigir que a concessionária mantenha em vigor apólices de seguro de responsabilidade civil, de seguro para danos materiais cobrindo a perda, destruição ou dano de todos os bens que integram a concessão, de seguro de lucros cessantes e de seguro de acidente de trabalho, que se fizerem necessárias, para garantir uma efetiva e abrangente cobertura de riscos inerentes ao desenvolvimento de todas as atividades abrangidas pela concessão.

Art. 18 - Obedecidas as condições a serem determinadas pelo poder concedente, a concessionária poderá explorar serviços, áreas comerciais e espaços, ou formalizar contratos de parceria com outros interessados, desde que tais atividades não sejam específicas da concessão.

Art. 19 - Os estudos, investigações, levantamentos e projetos efetuados pelo poder concedente relativos à concessão estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes especificados no edital.

Art. 20 - A transferência do controle societário da concessionária, sem prévia anuência da contratante, implicará a caducidade da concessão.

Art. 21 - Nos contratos de financiamento, as concessionárias poderão oferecer em

[Assinatura]

garantia as receitas futuras dos serviços objeto da concessão, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

Art. 22 - O poder concedente poderá intervir na concessão, com a finalidade de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único - A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

Art. 23 - Declarada a intervenção, o poder concedente deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

@ 1º - Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares, será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização.

@ 2º - O procedimento administrativo a que se refere o "caput" deste artigo deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

Art. 24 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço

P. H. B.

será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

Art. 25 - Extingue-se a concessão por:

I - Advento do termo final previsto no contrato;

II - Encampação;

III - Caducidade;

IV - Rescisão;

V - Anulação;

VI - Falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

@ 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à concessionária, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

@ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários.

@ 3º - A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis.

@ 4º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos

17

montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos artigos 26 e 27 desta lei.

Art. 26 - A reversão decorrente do advento do termo final previsto no contrato far-se-á com a indenização das parcelas de investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados, estritamente, com o objetivo de garantir a implantação, continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 27 - Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivos de interesse público, mediante lei autorizativa específica, a qual somente poderá se efetivar com a prévia indenização das parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido efetuados para o cumprimento do contrato de concessão, deduzidos os ônus financeiros remanescentes.

Art. 28 - A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo e as normas convencionadas entre as partes.

@ 1º - A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

I - O serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as

Handwritten signature

normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II - A concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III - A concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

IV - A concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V - A concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI - A concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço;

VII - A concessionária for condenada, em sentença transitada em julgado, por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

@ 2º - A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

@ 3º - Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no parágrafo 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos

[Handwritten signature]

termos contratuais.

@ 4º - Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

@ 5º - A indenização de que trata o parágrafo anterior será devida na forma do artigo 26 desta lei e será calculada de acordo com os procedimentos a serem estabelecidos em contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

@ 6º - Declarada a caducidade, não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Art. 29 - O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único - Na hipótese prevista neste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

Art. 30 - A concessão de que trata este Capítulo regular-se-á, no que couber, pelas normas

Ad

gerais da legislação federal e normas aplicáveis da legislação municipal disciplinadoras da licitação e dos contratos administrativos.

CAPÍTULO III - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS
E TRANSITÓRIAS

Art. 31 - A prestação e exploração dos serviços integrantes do subsistema ora criado não se incluem no objeto da concessão exclusiva outorgada, nos termos das Leis nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e nº 11.037, de 25 de julho de 1991, à São Paulo Transporte S/A, sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, competindo-lhe, porém, as atribuições específicas estabelecidas neste Capítulo.

Art. 32 - Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas em lei, caberá à São Paulo Transporte S/A promover a execução das diretrizes e políticas instituídas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, para a área de transportes coletivos de passageiros, competindo-lhe, especialmente:

I - Realizar o planejamento dos serviços compreendidos no Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;

II - Promover, coordenar e fiscalizar a operação, a implementação, o aperfeiçoamento, a administração e a expansão dos serviços e dos planos do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, bem como a aplicação dos recursos

Handwritten signature

orçamentários destinados a tais finalidades;

III - Opinar quanto à viabilidade e à prioridade técnica, econômica e financeira dos projetos do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;

IV - Promover as licitações, bem como assinar contratos, outorgar permissões e autorizações referentes aos serviços do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, exercendo o seu controle e fiscalização, nos termos estabelecidos na legislação;

V - Coordenar, supervisionar e fiscalizar as operações das empresas contratadas, concessionárias ou permissionárias dos serviços relativos ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;

VI - Propor ao Prefeito, por intermédio do Secretário Municipal de Transportes, a política tarifária relativa aos serviços compreendidos no Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, realizando os levantamentos e estudos técnicos, econômicos e financeiros necessários;

VII - Aplicar as penalidades por infrações relativas à prestação de serviços do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;

VIII - Exercer as atividades a ela delegadas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, dentre aquelas previstas no artigo 1º da Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991;

[Assinatura]

IX - Participar de empreendimentos associados com entidades públicas ou privadas, destinados ao aperfeiçoamento e à expansão dos serviços de transportes coletivos de passageiros, ou ao levantamento de recursos necessários às suas finalidades, podendo, para tanto, subscrever quotas e ações;

X - Exercer as demais atividades destinadas à consecução de suas finalidades.

@ 1º - As atribuições previstas neste artigo não se sujeitam ao prazo da concessão outorgada à São Paulo Transporte S/A, sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, por força das Leis nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e nº 11.037, de 25 de julho de 1991.

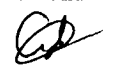
@ 2º - No prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data da publicação desta lei, a São Paulo Transporte S/A deverá promover a alteração dos seus estatutos sociais, de forma a abranger as atividades estabelecidas neste artigo.

Art. 33 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 34 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SPF/rmn



Folha no	25	proc
nº	3	92
		

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

O presente projeto de lei tem por objetivo primordial criar, no Sistema Municipal de Transportes Urbanos, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade, além de obter a necessária autorização legislativa para o Município contratar, em regime de concessão, a prestação e exploração dos serviços desse subsistema.

Há um consenso, formado entre os especialistas em transportes coletivos, de que os serviços executados através da utilização de ônibus ou trólebus urbanos, no modo convencional, encontram seu ponto de saturação quando é atingido o patamar máximo de 12.000 (doze mil) passageiros por hora e por sentido, num único corredor de deslocamento, nos horários de maior demanda. O chamado "transporte de massa", por sua vez, especialmente o metroviário, tende a se viabilizar quando atinge o patamar mínimo de 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros por hora e por sentido.

Considerando todos os sistemas e modos de transportes coletivos que operam na cidade,



Folha n.º	26	de proc
n.º	3	de 1937
		

verifica-se a existência de um hiato que deve ser preenchido, para melhor atendimento da população usuária do Município de São Paulo.

O Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade, que se pretende instituir por meio do presente projeto de lei, destacado do Sistema Municipal de Transportes Urbanos, se afigura como a resposta mais adequada para a superação desse hiato.

A competência para organizar e prestar os serviços de transporte coletivo local, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, é atribuída aos municípios, no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal. A seu turno, o artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo reafirma essa competência ao estabelecer que deve a Prefeitura "planejar, organizar, implantar e executar, diretamente ou sob o regime de concessão, permissão, ou outras formas de contratação, bem como regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público, no âmbito do Município".

A propositura em apreço, além da criação do subsistema, autoriza e institui as regras essenciais para a delegação dos serviços a ele inerentes a particular, por meio de contrato de concessão. Tais regras contemplam os requisitos estabelecidos no parágrafo único do artigo 175 da Constituição Federal, além de acolher as recomendações da doutrina mais

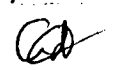


atualizada, de sorte a conter os mecanismos capazes de resguardar o primado do interesse coletivo e, concomitantemente, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Após o advento das Leis federais nºs 8987, de 13 de fevereiro de 1995, e 9.074, de 7 de julho de 1995, estabeleceu-se uma polêmica a respeito da sua aplicabilidade obrigatória pelas Administrações Públicas dos Estados, Distrito Federal e Municípios. Ocorre que o artigo 22 da Constituição não prevê normas gerais, de competência privativa da União, em matéria de concessões e permissões. Há, isto sim, competência claramente outorgada à União para legislar sobre normas gerais de licitação e contratação. Na doutrina especializada, há estudiosos que rejeitam completamente a hipótese de aplicação dos ditames das Leis federais nºs 8987/95 e 9.074/95 aos Estados, Distrito Federal e Municípios, ao lado daqueles que advogam a completa submissão desses entes federados às determinações emanadas da referida lei.

A posição majoritária, hoje, inclina-se para a corrente que admite a aplicação parcial, aos entes federados, das regras da lei federal que tenham as características de normas gerais, inseridas nos capítulos que se refiram, especificamente, às licitações e contratações para fins de concessão ou permissão.

Pitt

Folha n.º	28	de pro
n.º	3	de 1997
		

Nessa linha, o projeto lei em pauta adota, em essência, essa posição intermediária, seguindo as tendências gerais consagradas na lei federal, sem abrir mão, porém, da competência expressa atribuída aos municípios pelo inciso V do artigo 30 da Constituição Federal, e, de outro lado, cumprindo integralmente as determinações originárias da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Os estudos levados a efeito sobre a matéria conduziram à eleição do contrato de concessão como o modelo mais adequado para a implementação e operação dos serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade. Realmente, trata-se de um modelo que permite o efetivo estabelecimento de parceria entre os setores público e privado, de sorte que, preferencialmente, a atividade econômica seja explorada e executada por empresas privadas, cabendo ao Poder Público a função de agente normativo e regulador, na defesa do interesse coletivo, conforme diretrizes estabelecidas no artigos 173 e 174 da Constituição Federal. Também do ponto de vista instrumental, o contrato de concessão se apresenta como o mais adequado para regular direitos e obrigações de um ajuste de longa duração, com o prazo necessário para o retorno dos investimentos afetuosos pelo particular, de forma a viabilizar a prestação de um serviço público cuja execução a ele venha a ser delegada.

De outra parte, as regras inseridas



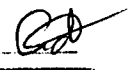
Folha nº	29	Proc.	92
110	3		5
			

nas disposições gerais e transitórias da propositura consolidam o papel da São Paulo Transporte S/A, sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, no contexto da Administração Pública do Município de São Paulo, em geral, e do Sistema Municipal de Transportes Urbanos, em particular, complementando a estruturação da forma de funcionamento do sistema, que vinha sendo delineada desde a Lei nº 8.424, de 13 de agosto de 1976, à qual se seguiu a Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991.

Criada para prestar e explorar, com exclusividade, o serviço de transporte coletivo de passageiros do Município de São Paulo, a então Companhia Municipal de Transportes Coletivos foi renunciando, progressivamente, à operação direta do serviço, concentrando-se nas funções de planejamento, gestão e fiscalização desse serviço. Medidas adotadas na anterior gestão, que culminaram com a alteração da razão social da empresa, para a atual São Paulo Transporte S/A, consolidaram esse processo, em consonância com as modernas tendências da Administração Pública e com as diretrizes constitucionais antes mencionadas.

As referidas disposições inserem-se no corpo do projeto em tela, pois a prestação e a exploração dos serviços do subsistema ora instituído não se integram no objeto da concessão exclusiva outorgada à São Paulo Transporte S/A e ainda vigente, tornando imperativa a ressalva. Por outro lado, porém, as



Folha no	30	in proc.
no	3	87
		

atribuições expressas previstas na presente medida consolidam o papel da empresa como executora das diretrizes e políticas da Administração Municipal para a área de transportes coletivos - papel esse que perdurará, ainda que extinto o contrato de concessão, por serem atribuições advindas diretamente da lei. Institucionaliza-se, por esse meio, de forma clara, a situação vigente na Administração do Município, na área de transportes coletivos, que resultou, por sua vez, de transformações que vinham sendo acenadas por sucessivas legislações, desde a década de 70.

Pelo relevante interesse público de que se reveste o projeto ora remetido à deliberação dessa Egrégia Casa de Leis, aguarda-se sua célere aprovação, possibilitando, assim, a rápida implantação do novo sistema.

SPF/vlt



Folha	31	proc
no	3	ca 97
<i>Ed</i>		

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

.....

CAPÍTULO IV

DO TRANSPORTE URBANO

.....

Artigo 173 — O sistema de transporte urbano compreende:

- I — o transporte público de passageiros;
- II — as vias de circulação e sua sinalização;
- III — a estrutura operacional;
- IV — mecanismos de regulamentação;
- V — o transporte de cargas;
- VI — o transporte coletivo complementar.

.....



Folha	32	UFSC
nº	3	97
CAB		

LEI 11.037, DE 25 DE JULHO DE 1.991

"D.O.M." , DE 26 DE JULHO DE 1.991

LEI Nº 11.037 , DE 25 DE JULHO DE 1991

Dispõe sobre o Sistema Municipal de Transportes Urbanos, e da outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 29 de junho de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O Sistema Municipal de Transportes Urbanos do Município de São Paulo será gerenciado exclusivamente pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que poderá, por ato do Secretário delegar ou contratar a execução das atividades referentes às suas atribuições, sendo no caso de delegação exclusivamente a órgãos de administração municipal, e, no caso de contratação, dando-lhes preferência, ressalvado o disposto no artigo 9º da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976.

Art. 2º - Fica autorizada a Prefeitura a rescindir, no prazo de 90 (noventa) dias, sem ônus para a Municipalidade, o contrato de concessão com a CMTC, firmando outro no mesmo prazo, como operadora exclusiva, respeitado o prazo da vigência da atual concessão e obedecendo-se o disposto nesta lei e no art. 9º da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976.

Parágrafo único - Ficam assegurados todos os direitos e garantias já conquistados pelos empregados ativos, inativos e aposentados da Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC.

Art. 3º - Na execução, pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, do disposto no parágrafo único do art. 9º da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, relativamente aos transportes coletivos comuns, a Prefeitura deverá estabelecer que a contratação prevista no citado parágrafo se efetive através de contrato de prestação de serviços incluindo lotes de veículos operacionais e de reserva.

§ 1º - As empresas privadas que vierem a prestar os serviços previstos neste artigo serão contratadas da CMTC, que é operadora exclusiva e com interveniência da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, não se configurando entre a contratante e a contratada qualquer relação de sub-concessão ou permissão.

§ 2º - No processo de contratação serão observados o Estatuto de Licitação e a legislação vigente sobre licitações públicas, no tocante às suas exigências, dispensas e inexigibilidades, bem como o respeito ao direito de preferência das prestadoras de serviço, na data da concorrência, em igualdade de condições.

§ 3º - O prazo dos contratos será de 8 (oito) anos, podendo ser prorrogado de comum acordo por 2 (dois) anos, desde que as partes o requeiram no penúltimo semestre anterior ao término do prazo contratual.

Art. 4º - O pagamento dos serviços prestados, objeto do art. 3º, será sempre feito segundo o regime de serviço pelo custo mais taxa de administração, de forma a assegurar recursos suficientes para:

a) despesas de exploração de prestação de serviços de transportes de passageiros, incluindo lotes de veículos operacionais e de reserva, compreendendo operação e manutenção;

b) tributos e encargos de qualquer espécie que venham a incidir sobre a propriedade ou operações da empresa contratada, exceto os de natureza especial sobre lucros efetivos;

c) despesas de depreciação, por desgaste ou por obsolescência, dos bens efetivamente utilizados na prestação dos serviços contratados;

d) remuneração adequada ao investimento efetivamente necessário ao cumprimento do contrato de prestação de serviços, incluindo veículos operacionais e de reserva, imóveis, instalações, equipamentos e almoxarifados;

e) administração da empresa.

§ 1º - As despesas referidas nos itens "a", "b" e "c" do presente artigo serão objeto de verificação pela CMTC, através de demonstrativos econômico-financeiros elaborados segundo Plano de Contas padronizado, podendo ser arbitradas, de comum acordo com a empresa contratada, para fins de acerto periódico de contas, através de planilha de custos, que deve ser revista com periodicidade acordada entre as partes e obrigatoriamente sempre que a remuneração do investimento atingir o mínimo previsto no § 2º.

CMTC.

SMT.

L. 8424/76

P.L. 72/76

Regul. Dec. 29945/91

Lei 8579/77

P.L. 22/77

Lei 10.023/85

P.L. 126/85

Port. 167/92
SMT. 615

Dec. 33.687/93

Dec. 33.957/94

Lei 11.851/95
Remuneração requerida
EXCLUSIVOS PI
Traf. de ônibus
PL. 326/95

Dec. 36.071/96

DEC. 36.136/96

ORINDA DO PROJETO DE LEI Nº 99, 90

EXECUTIVO

PROC. 10.002.639-90 x 20

§ 2º - A remuneração do investimento, a que se refere o item "d" deste artigo, cuja média anual deve ser de 12% (doze por cento), não poderá ser, em momento algum, inferior a 10% (dez por cento) ao ano.

§ 3º - A taxa de administração será de 12% (doze por cento) sobre as despesas referidas no item "a" deste artigo, suficiente para cobrir as despesas administrativas, pro-labore, o envolvimento e a responsabilidade empresarial.

Art. 5º - No contrato de prestação de serviços, na forma desta lei, a remuneração do custo total mensal do serviço prestado deverá, necessariamente, consistir:

I - o custo variável do lote contratado, levando-se em conta os custos unitários relativos a combustível, lubrificantes e rodagem;

II - a quilometragem mensal remunerável do lote contratado, bem como a quilometragem ociosa, levando-se em conta:

a) a quilometragem diária remunerável do lote contratado;
b) o número de dias do mês;
c) os serviços relativos à operação do lote contratado;

III - o custo fixo mensal atribuível ao lote de reserva técnica, composto do custo de depreciação dos veículos, mais o custo de remuneração do capital investido em veículos;

IV - o custo fixo mensal atribuível ao lote operacional, composto por todos os salários, adicionais, abonos de qualquer natureza, benefícios e encargos salariais, relativos a mão-de-obra de tráfego e manutenção, inclusive chefias e gerências, por despesas com materiais e serviços de manutenção e mais os custos previstos no inciso anterior;

V - a taxa de administração, aplicada conforme o § 3º do art. 4º, compreende o custo da mão-de-obra administrativa, chefias e gerências administrativas, o pro-labore de diretores e sócios e outras despesas administrativas incluindo uniforme e tributos sobre a propriedade;

VI - os impostos e taxas incidentes sobre o faturamento final.

§ 1º - O dimensionamento da equipe de motoristas e cobradores a ser remunerada será feito a partir do número de horas de operação efetivamente contratado para cada empresa, e da jornada de trabalho legal vigente.

§ 2º - Ressalvada a hipótese de serem previstos em acordo ou convenção coletiva, os preços e salários unitários a serem aplicados serão sempre os oficiais, determinados ou reconhecidos pelo governo, ou, no caso de itens não controlados, divulgados pelas Associações Setoriais mais representativas.

§ 3º - Para efeito do cálculo da remuneração devida, os ônibus serão depreciados em 8 (oito) anos, com valor residual de 20% (vinte por cento); as instalações serão depreciadas em 30 (trinta) anos, com valor residual, e os terrenos e almoxarifados serão remunerados como itens não depreciáveis.

§ 4º - Os valores não pagos até a data dos seus respectivos vencimentos serão atualizados monetariamente "PRO RATA TEMPORIS", mais juros e taxas praticadas por instituições financeiras de primeira linha, calculados sobre o período em atraso, além de multa de 1% (um por cento) ao dia de atraso, pagas por um máximo de 30 (trinta) dias.

§ 5º - À Prefeitura Municipal caberá, através da Secretaria Municipal de Transportes, normatizar e fiscalizar a exata aplicação do disposto neste artigo.

Art. 6º - Toda a arrecadação tarifária auferida, será recolhida diariamente à contratante ou à órgão ou entidade por ela autorizada e ficará vinculada ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, devendo ser utilizada primeiramente para a remuneração das empresas contratadas e, no que exceder, aplicada na melhoria do Sistema de Transporte e Trânsito, vedada qualquer outra destinação.

§ 1º - As empresas receberão os valores totais relativos aos serviços, medidos em cada dia de operação, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação.

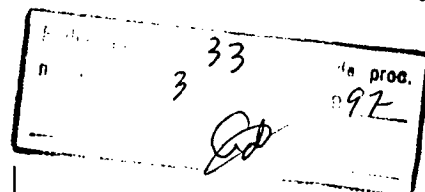
§ 2º - Para fins da primeira contratação baseada nesta lei, será estabelecida uma fase de transição de 18 (dezoito) dias úteis, dividida em dois períodos, em que os pagamentos referentes à remuneração dos serviços mencionados no parágrafo anterior, serão efetuados da seguinte forma:

I - em relação ao primeiro período, compreendido entre o 1º (primeiro) dia e o 9º (nono) dia útil de operação, a contratada receberá:

a) 50% (cincoenta por cento) da remuneração devida de cada dia, no dia útil subsequente ao da prestação do serviço;
b) 50% (cincoenta por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação, ou seja, no decorrer do segundo período;

II - em relação ao segundo período, compreendido entre o dia subsequente ao 9º (nono) dia útil e o 18º (décimo oitavo) dia útil de operação, a contratada receberá:

a) 25% (vinte e cinco por cento) da remuneração devida de cada dia, no dia útil subsequente ao da prestação do serviço;
b) 75% (setenta e cinco por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação;



III - a partir do dia subsequente ao 180 (décimo oitavo) dia útil de operação, a contratada receberá 100% (cem por cento) da remuneração devida de cada dia, 9 (nove) dias úteis após a data da referida operação, conforme o disposto no § 12 deste artigo.

§ 30 - Os preços unitários a serem considerados para o pagamento dos serviços diários serão os vigentes na data da prestação dos serviços.

§ 40 - Os valores não depositados pelas empresas nas datas devidas estarão sujeitos às mesmas penalidades previstas no artigo 50, § 40.

§ 50 - Fica autorizada a Prefeitura do Município de São Paulo, a estabelecer tarifa subsidiada aos usuários em situação de incapacidade financeira, devendo, entretanto, assegurar as empresas contratadas a remuneração dos serviços prestados.

§ 60 - O subsídio à tarifa a que se refere o parágrafo anterior deverá ser compatível com a prévia autorização orçamentária, sob pena do Prefeito incorrer nas sanções previstas em Lei Federal.

Art. 70 - A simples assinatura do contrato impõe à Contratada, durante o prazo contratual, a vinculação, ao serviço público essencial que presta, dos meios materiais e humanos por ela empregados na operação, quaisquer que sejam eles incluindo pessoal, veículos, garagens, oficinas, equipamentos e almoxarifados.

Art. 80 - Para efeito do disposto nesta lei considera-se Lote Padrão o conjunto de veículos automotores agrupados e classificados por tecnologia, com número variável, a ser definido pela SMT, não inferior a 50 (cinquenta), para realização dos serviços de transporte coletivo de passageiros, incluindo-se a infraestrutura, bem como os recursos humanos e materiais necessários para esse fim.

§ 10 - (VETADO)

§ 20 - (VETADO)

§ 30 - Na concorrência, será dada a preferência, em igualdade de condições, às empresas contratadas que a data da licitação estejam em efetivo funcionamento no Município.

§ 40 - A CMTC poderá contratar mais de um lote com uma empresa, obedecendo o disposto no parágrafo anterior.

§ 50 - Na contratação dos lotes, será exigida a inclusão de frota para reserva técnica, em proporção a ser definida pela SMT, que não poderá ultrapassar 8% (oito por cento) da frota contratada.

§ 60 - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da promulgação desta lei, estabelecer padrões para as cores dos veículos e instrumentos de comunicação do sistema operacional com os usuários.

Art. 90 - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, fixará, quando de licitação, o número de lotes de veículos necessários à operação do serviço.

§ 10 - Poderá a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, na vigência do contrato e quando se fizer necessário, criar, alterar e suprimir serviços respeitadas, neste caso, o disposto no inciso II do artigo 11, de definir suas características, fixar o número de veículos em operação para cada serviço e fixar o quadro-horário de partidas.

§ 20 - Nas alterações previstas no parágrafo anterior terão preferência, nas ampliações, primeiramente as empresas cujos lotes se situem onde se der a ampliação e secundariamente as empresas cujos lotes estejam sediados mais próximos.

§ 30 - Poderá a SMT, a seu critério, deslocar, por prazo máximo de 6 (seis) meses, ou por prazo superior, desde que haja a concordância entre as partes envolvidas, fração de lotes ou lotes objeto de contratação, para prestação de serviços, estipulados em Ordens de Serviços de Operação.

Art. 10 - Nas contratações objeto desta lei, ficará consignado que não haverá exclusividade de operação de serviço por uma única empresa.

Parágrafo único - As empresas deverão operar o serviço conforme Ordem de Serviço de Operação expedida pela SMT.

Art. 11 - Atendendo às conveniências do transporte do Município, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, na vigência do contrato, poderá exigir o aumento ou a redução do número de veículos de cada lote, respeitados simultaneamente os seguintes critérios:

I - as variações de frota não poderão ultrapassar mensalmente a 4% (quatro por cento) do número de ônibus contratados;

II - no prazo de 2 (dois) anos, o limite máximo de variação da frota contratada não poderá exceder a 20% (vinte por cento) para aumento e 10% (dez por cento) para redução do número de ônibus inicialmente contratado;

III - os limites estabelecidos poderão ser ultrapassados com a expressa concordância das partes contratantes.

Art. 12 - Os contratos só serão firmados com operadores regularmente constituídos como pessoas jurídicas e que atendam, além de requisitos de idoneidade técnica e financeira, as seguintes exigências:

I - ter como objetivo social a operação de transporte coletivo de passageiros por ônibus;

II - dispor, para início de operação, de garagem própria ou alugada, tecnicamente instalada dentro dos limites do Município e capacidade para o atendimento exclusivo do serviço objeto do contrato;

III - estar quites ou em situação regular com os fiscos Federal, Estadual e Municipal;

IV - manter, no Município, divisão autônoma, com administração específica e escrituração contábil, fiscal e trabalhista separadas, quando a sede da empresa estiver localizada fora do Município.

Art. 13 - É vedado à empresa contratada transferir a terceiros, exceto a CMTC, mesmo que em parte, a execução dos serviços objeto do contrato.

Art. 14 - Deverão constar necessariamente do contrato cláusulas relativas a:

- I - objeto do contrato e seus elementos;
- II - forma de execução;
- III - remuneração, reajustes e condições de pagamento;
- IV - prazo de vigência;
- V - responsabilidade das partes;
- VI - casos de rescisão;
- VII - penalidades, valores das multas e prazos recursais.

Art. 15 - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, direta ou indiretamente, mediante mecanismos de controle especializados, exercerá a fiscalização plena dos serviços prestados pelas empresas operadoras.

§ 1º - A fiscalização dos serviços prestados deverá ser realizada de forma permanente, especialmente quanto à verificação do cumprimento dos horários, dos itinerários, da quilometragem percorrida, do número de viagens e de passageiros transportados, da manutenção dos veículos de cada lote e do funcionamento adequado das garagens.

§ 2º - As empresas somente deixarão de receber o custo programado em consequência de fiscalização que constate o não cumprimento da Ordem de Serviço de Operação.

§ 3º - (VETADO).

Art. 16 - A empresa contratada deverá prestar o serviço sem solução de continuidade e sem deficiência grave, sob pena da CMTC, independentemente de qualquer medida judicial, intervir no serviço contratado.

Art. 17 - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

- I - reiterada inobservância de itinerário ou horários determinados, salvo por motivo de força maior;
- II - não atendimento de intimação expedida pela CMTC no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

III - o descumprimento, por culpa devidamente comprovada da empresa contratada, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços;

IV - a ocorrência de irregularidade dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados, ou mesmo comprometer o controle de arrecadação de tarifas;

V - redução superior a 20% (vinte por cento) dos ônibus empregados em qualquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas, salvo em casos em que não caiba à contratada qualquer responsabilidade.

Art. 18 - Do ato de intervenção deverão constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

II - o prazo de intervenção, que deverá ser no máximo de 6 (seis) meses podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

IV - o nome do interventor, que representando a CMTC, coordenará a intervenção.

Art. 19 - No período de intervenção a CMTC assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas e todos os demais meios empregados necessários à operação.

Art. 20 - Durante o período de intervenção a CMTC assumirá os gastos e despesas necessários à manutenção da operação do serviço e as despesas relativas à própria intervenção, utilizando-se para tanto dos valores que a empresa contratada teria direito caso não ocorresse a intervenção.

§ 1º - Durante o prazo de intervenção a CMTC não poderá praticar atos de gestão e administração que venham a comprometer a situação econômica da empresa contratada.

§ 2º - A CMTC deverá ainda, durante o prazo de intervenção, arcar com o pagamento dos custos de capital, além das despesas e compromissos assumidos anteriormente pela empresa contratada, desde que feitos em função da prestação do serviço.

§ 3º - Fica vedada à CMTC, durante o período de intervenção, a readmissão de funcionários que tenham sido despedidos anteriormente, salvo por decisão judicial.

Art. 21 - Decorridos 15 (quinze) dias do termo final da intervenção, a CMTC prestará contas, à operadora do serviço, de todos os atos praticados durante o período interventivo, apurando-se os créditos ou débitos oriundos deste.

Art. 22 - A CMTC poderá rescindir o contrato, independentemente de interposição judicial ou extra-judicial, nos seguintes casos:

I - inadimplemento de qualquer cláusula contratual, por parte da empresa contratada, que coloque em risco a execução dos serviços;

II - ameaça de interrupção da prestação dos serviços;



III - efetiva interrupção dos serviços por exclusiva responsabilidade da empresa contratada, por mais de 24 (vinte e quatro) horas, sem comprovada justificativa apresentada a CMTC, por escrito e por ela aceita;

IV - liquidação judicial ou extra-judicial, concurso de credores, ou falência da empresa contratada;

V - fusão, cisão ou incorporação da empresa contratada, sem a prévia e expressa anuência da CMTC;

VI - transferência do contrato a terceiros no todo ou em parte.

Art. 23 - Sem prejuízo das demais penalidades previstas no contrato, a CMTC poderá, ainda, rescindir-lo quando a empresa contratada:

I - perder os requisitos de idoneidade, capacidade financeira, técnica ou administrativa, tudo devidamente e amplamente comprovado;

II - reter quantias arrecadadas sem autorização da contratante;

III - reiteradamente descumprir o disposto no contrato, colocando em risco a execução dos serviços;

IV - reduzir a quantidade da frota abaixo do mínimo exigido, salvo por motivo de força maior;

V - violar, dolosamente, a obrigatoriedade de manter o serviço sem solução de continuidade;

VI - apresentar elevado índice de acidentes por falta ou ineficiência de manutenção, tudo ampla e devidamente comprovado, bem como por imprudência de seus prepostos.

Art. 24 - Pela inexecução total ou parcial do contrato, garantida prévia defesa, serão aplicadas à empresa operadora do serviço as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa;

III - retirada de veículo de circulação;

IV - interdição de veículo.

Art. 25 - As infrações, previstas nos incisos I e II do artigo anterior, classificam-se em leves, médias e graves, correspondendo-lhes a aplicação das seguintes penalidades:

I - para as infrações leves, pena de advertência e, no caso de reincidência, multa de 1 (uma) Unidade Fiscal do Município - UFM;

II - para as infrações médias, pena de multa de 2 (duas) UFM's, com aplicação em dobro, no caso de reincidência;

III - para as infrações graves, pena de multa de 5 (cinco) UFM's, com aplicação em dobro, no caso de reincidência.

Parágrafo único - As infrações serão regulamentadas contemplando-se as tolerâncias cabíveis para o cumprimento das partidas.

Art. 26 - A aplicação das sanções será feita mediante processo iniciado por Auto de Infração, lavrada pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que conterá:

I - o nome da empresa operadora;

II - número de ordem ou placa do veículo, se for o caso;

III - local, data e hora da infração;

IV - descrição da infração cometida e dispositivo legal violado;

V - valor referente à infração cometida;

VI - assinatura do representante credenciado pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 27 - Será garantido o contraditório e ampla defesa a toda e qualquer penalidade aplicada à empresa operadora, através da interposição de recurso administrativo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados a partir do recebimento da comunicação escrita da sanção.

§ 1º - A interposição do recurso deverá ser precedida de depósito do valor correspondente à penalidade aplicada, em conta bancária específica da contratante destinada a esse fim.

§ 2º - O valor depositado a que se refere o parágrafo anterior será devolvido, acrescido de atualização monetária, na hipótese de provimento do recurso administrativo.

§ 3º - Observado o disposto neste artigo, fica vedado à CMTC descontar, de quaisquer créditos em favor da empresa contratada, quando houver interposição de recurso, valores referentes a multas.

Art. 28 - Poderá o Poder Público promover a rescisão do contrato por ineficiência de cláusula contratual que ponha em risco a execução do contrato, notificando a empresa contratada para esse fim e concedendo-lhe o prazo de 15 (quinze) dias para apresentar defesa.

Art. 29 - Decorridos 10 (dez) dias do não pagamento pela Contratante da remuneração devida à Contratada nos prazos e valores previstos, poderá esta propor judicialmente a rescisão do contrato, notificando a CMTC e a SMT para esse fim.

Art. 30 - Nenhuma responsabilidade caberá à Prefeitura ou a CMTC por quaisquer atos praticados pelas empresas, seus prepostos ou empregados, quer em relação a terceiros, quer em relação aos seus próprios prepostos ou empregados.

Art. 31 - Fica criada a Câmara Consultiva de Fiscalização do Sistema de Municipalização dos Transportes constituída por representantes, em igual número, do Poder Público Municipal, Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo - TRANSPAR, Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes e Usuários.

Art. 32 - O Executivo regulamentará, por decreto, o disposto na presente lei.

Art. 33 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e, em especial, a Lei nº 8.579, de 7 de junho de 1977, e a Lei nº 10.023, de 26 de dezembro de 1985.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de julho de 1991, 4389 da fundação de São Paulo.
LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA
DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos
AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças
LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 25 de julho de 1991.
ALBA REGINA DO VAL, Respondendo pelo Cargo de Secretária do Governo Municipal

LEI Nº 8.424, DE 18 DE AGOSTO DE 1976.

"D.C.M.", DE 19 DE AGOSTO DE 1976.

LEI Nº 8.424, DE 18 DE AGOSTO DE 1976
Autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, e dá outras providências.

OLAVO EGYDIO SETUBAL, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 6 de agosto de 1976, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica a Prefeitura do Município de São Paulo autorizada a celebrar com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, sociedade anônima com sede na cidade de São Paulo, organizada nos termos do Decreto-lei estadual nº 15.958, de 14 de agosto de 1946, do Decreto municipal nº 901, de 10 de setembro de 1946, e do Decreto-lei municipal nº 365, de 10 de outubro de 1946, novo contrato de concessão para continuar a prestar e explorar, com exclusividade, o serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município da Capital.

Art. 2º - A concessão a que se refere o artigo anterior, compreenderá o transporte coletivo de passageiros no Município da Capital; por meio de ônibus, troleibus e qualquer outra modalidade de transporte, exceto o metroviário, desde que previamente aprovada pela Prefeitura.

Art. 3º - A Prefeitura, nos limites de sua competência e através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, fixará ou complementará as diretrizes básicas da política de transportes coletivos, as características operacionais das linhas e as especificações a que devem atender os serviços.

Art. 4º - O prazo de concessão será de 30 (trinta) anos, contados da assinatura do respectivo contrato.

Art. 5º - O serviço público de transporte coletivo de passageiros será prestado e explorado pela Concessionária, no regime de serviço pelo custo, e mediante a cobrança de tarifas estabelecidas pela Prefeitura, de modo a permitir a obtenção de recursos suficientes para:

a) despesas de exploração e melhoria dos serviços, abrangendo operação, manutenção, administração e expansão, bem como tributos e encargos de qualquer espécie;

b) constituição de fundo de depreciação dos bens perecíveis;

c) remuneração adequada do investimento.

Art. 6º - As tarifas deverão ser revistas, atendidas as exigências da legislação pertinente, sempre que ino correr o equilíbrio econômico-financeiro previsto no artigo anterior.

Art. 7º - A Prefeitura compete regulamentar

ORIGEM DO PROJETO DE LEI Nº

72.76

EXECUTIV.

Lei 8579/77
Decreto 14.627/77
" " 14.629/77
" " 14.616/77
Lei 8593/72
Lei 14.805/77
" 14.870/77
Lei 526/80
DEC. 17.512/81
Munic. - Ônibus
Lei 9432/82
Abertura de crédito
font. 152/82. Infinito
Despacho do
Prefeito/84
DEC. 23.584/87
Lei nº 10.837/70
DEC. 29.776/81
Lei 11037/91
DEC 30.524/91

e fiscalizar a execução do serviço concedido, através de seus órgãos próprios e sob os aspectos técnicos, econômico, administrativo e financeiro.

Art. 8º - No prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data da vigência desta lei, a Prefeitura, por ato executivo e nos limites de sua competência, expedirá a regulamentação do serviço concedido, estabelecendo regras de execução e de operação, direitos e obrigações, penalidades ou outras providências julgadas de interesse público.

Art. 9º - A Concessionária é vedado ceder ou transferir, no todo ou em parte, a presente concessão, sem prévia autorização, por escrito, da Prefeitura.

Parágrafo Único - Para o cabal desempenho de sua missão e sob sua única e exclusiva responsabilidade, poderá a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC contratar com terceiros, na forma da legislação vigente, por prazo não inferior a 6 (seis) anos, a operação das linhas que julgar conveniente, com prévia justificação e autorização final do Prefeito, em cada caso, dando-se preferência, em igualdade de condições, às empresas permissionárias que à data da contratação estejam em efetivo e regular funcionamento no Município.

Art. 10 - A Concessionária poderá promover desapropriações por utilidade pública, e sem ônus para a Prefeitura, de bens e direitos necessários à execução e prestação do serviço concedido, seu melhoramento e ampliação, mediante solicitação de ato próprio ao Executivo.

Art. 11 - A qualquer tempo poderá a Prefeitura encampar o serviço concedido, mediante indenização de seu patrimônio líquido, calculada segundo o critério do custo histórico corrigido pelos índices oficiais pertinentes, e deduzidas as depreciações admitidas em lei.

Parágrafo Único - Ao término do prazo estabelecido no artigo 4º, não havendo lei que autorize novo instrumento em continuação, a reversão do serviço concedido operará-se nas mesmas condições do "caput" deste artigo.

Art. 12 - A Prefeitura e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC não poderão conceder isenção do pagamento de passagem em veículos de transporte coletivo, inclusive para seus servidores, salvo os casos expressos em lei.

Parágrafo Único - Excepcionalmente, porém, a Prefeitura poderá conceder aos estudantes do 1º e 2º Ciclos, bem como de Curso Superior, redução da tarifa nunca superior a 50% (cinquenta por cento).

Art. 13 - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 14 - A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrá-

Regulamento
P/Lei 05/91
21.12.91
20.365/91

Regulamento
P/Lei 29.402/90
21.12.90

Regulamento
P/Lei 2º e 3º do
Art 12/91
23.145/90

NOVA Redação
P/Lei 850/90
Regulamento
P/Lei 850/90

Regulamento
P/Lei 2º e 3º do
Art 12/91
23.452/90

NOVA Redação
P/Lei 11.039/91

Regulamento
P/Lei 2º e 3º do
Art 12/91
29.960/91
Regulamento
P/Lei 2º e 3º do
Art 12/91
29.511/91
Regulamento
P/Lei 2º e 3º do
Art 12/91
29.469/91



3	36	de proc.
		de 1997

rio.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de agosto de 1976, 4239 da Fundação de São Paulo.

OLAVO EGYDIO SETUBAL, PREFEITO

TEÓFILO RIBEIRO DE ANDRADE FILHO, Secretário dos Negócios Internos e Jurídicos

SÉRGIO SILVA DE FREITAS, Secretário das Finanças

OLAVO GUIMARÃES CUPERTINO, Secretário Municipal de Transportes

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicada na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 18 de agosto de 1976.

ERWIN FRIEDRICH FUHRMANN, Chefe do Gabinete



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n°

37

do processo n° 03 de 19 97 06 03 97 (a)

Adelina

Sr. Assessor Chefe,

Sobre o assunto, consta:

-Lei 8.424/76 , 11.037/91 ,

Lei Federal 9.074/95 e 8.987/95.

em 06/03/97.

Adelina

ADELINA CIGONE
Reg. 100406
ATM

À Com. de Const. e Justiça

06/03/97

Luiz

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Aca. Tecn. Leg. Chefe - A. T. M.

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
em 10/03/97 às 12:00 hs

[Handwritten signature]

ORLANDO KOCI MENDES
AUXILIAR LEGISLATIVO

Bruno F. de R.

Ao Nobre Vereador
para relatar.

em 18 de março de 1997

[Signature]
Presidente

SEGUIE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº 38,34

Em 21, 03, 97

(a) *[Handwritten signature]*



16-0019/1997

Folha n.º 38	de proc.
N.º 03	de 1999
P.º de 1999	

Câmara Municipal de São Paulo

PARECER CONJUNTO Nº 1/97 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA; E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 03/97.

Trata-se de projeto de lei, encaminhado pelo Sr. Prefeito, que visa criar no Município de São Paulo o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade, integrando o Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo.

Segundo a propositura, o objetivo é criar um serviço diferenciado, com a utilização de veículos aptos a transitar em vias segregadas das demais modalidades de tráfego, não interferindo com o sistema viário do Município, e que possa atender demandas horárias entre 12.000 e 35.000 passageiros por sentido em um único corredor de deslocamento das viagens.

O projeto visa, ainda, autorizar a Prefeitura a contratar, pelo regime de concessão, a prestação e a exploração dos serviços instituídos, bem como regular a política tarifária.

O projeto está amparado no art. 13, I e VII, art. 37, § 2º, IV, art. 69, IX, e arts. 172 e seguintes, todos da Lei Orgânica do Município, razão pela qual a Comissão de Constituição e Justiça manifesta-se

PELA LEGALIDADE.

Quanto ao mérito, a proposta é válida na medida em que apresenta uma resposta ao problema de saturação em que se encontra o transporte público no Município de São Paulo, visando facilitar a locomoção dos habitantes da cidade.

publicar parecer

13/03



Folha n.º	39	do proc.
N.º	03	de 19 99
O.º	Funcionária	

Câmara Municipal de São Paulo

As Comissões de Administração Pública e de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica são FAVORÁVEIS ao projeto.

Quanto aos aspectos financeiros, a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor ao projeto, uma vez que as despesas com a sua execução correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

FAVORÁVEL é o parecer.

Sala das Comissões Reunidas, 18/03/97
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA.

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

PROCURADORIA DO GERAL DO ESTADO
DE 21 03 97
FOLHA 28 DE 2
CONTINUA BV

A A.T.M.
Em, 21/03/97

[Handwritten signature]

ORLANDO KOCI MENDES
AUXILIAR LEGISLATIVO



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n.º	40	do proc.
n.º	PL-003	de 1997

MEMORANDO

São Paulo, _____ de _____ de 19 _____

13°SSP/102/97

São Paulo, 26 de março de 1997

Exmo. Sr. Vereador José Viviane Ferraz
Presidente da Comissão Permanente de
Trânsito, Transporte e Ativ.Econômica

Encaminho a Vossa Excelência ofício do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores do Ramo de Transportes Urbanos, Rodoviários e Anexos de São Paulo, que solicita uma Audiência Pública dessa Comissão a fim de discutir o Projeto de Lei nº 003/97.

atenciosamente

DEVANIR RIBEIRO
Vereador - PT

fica desguado dia 08/09/97

do 10:00h
releio
1-1-1



MINISTÉRIO DA FAZENDA
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL
COORDENAÇÃO GERAL
DO SISTEMA DE ARRECADAÇÃO

CGC

NÚMERO DE INSCRIÇÃO
62.656.384/0001-52

ATIV. PRINCIPAL
61.31

VÁLIDO ATÉ
30/06/97

NATUREZA JURÍDICA
16 - ASSOCIAÇÃO

CPF DO RESPONSÁVEL
760440508-82

ÓRGÃO DA SRF
0811600 - SÃO PAULO/CENTRO SUL

PAULO AUGUSTO
RUA DOMINGOS

FIRMA OU RAZÃO SOCIAL/DENOMINAÇÃO COMERCIAL
SIND. DOS MOT. E TRAB. DO RAMO DE TRANSP. URB. RÔD. ANEXOS SP

1º 141
AUTENTICO
CONFORME
QUE SEU T

NOME FANTASIA
SÃO PAULO

LOGRADOURO
R PIRAPITINGUI

NÚMERO
75

COMPLEMENTO
VICENTE

CEP
01508-903

BAIRRO/DISTRITO
LIBERDADE

MUNICÍPIO
SÃO PAULO

PELA 1ª FOLHA
VALOR R\$ 0,80 - P/PÁG. R\$ 0,10
COM O SELO DE AUTENTICIDADE

VÁLIDO EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL
COMPROVA A INSCRIÇÃO DO ESTABELECIMENTO NO CADASTRO GERAL DE CONTRIBUINTE
Apresentação obrigatória quando o número de inscrição for informado, ainda que por aposição do carimbo padronizado do CGC

M950500

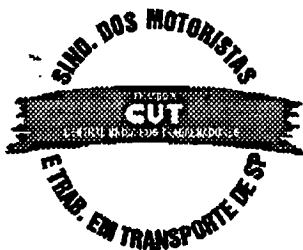


26 NOV 96 GUIA Nº 225

ALMEIDA - Escritório Autorizado
R\$ 0,80 - P/PÁG. R\$ 0,10
COM O SELO DE AUTENTICIDADE

PAUL
BENJO
7
DO DO

Folha nº 41
do 19
97
PL-003



**SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES DO
RAMO DE TRANSPORTES URBANOS, RODOVIÁRIOS E
ANEXOS DE SÃO PAULO**

Folha n.º	42	do proc.
N.º	21-003	de 19 97

Base territorial São Paulo, Itapeperica da Serra, Poá, Ferraz de Vasconcelos e Itaquaquecetuba

Sede Própria - Rua Pirapitingui 75 - Liberdade - São Paulo - CEP 01508.903
Fone 270.5333 - Fax 277.6338

São Paulo, 27 de março de 1997

Ao
Exmo. Sr. Viviane Ferraz
Presidente da Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
da Câmara Municipal de São Paulo

Em mãos

Amparado no artigo 41 da Lei Orgânica Municipal, e ainda nos artigos 85 e seguintes do regimento interno desta casa, esta diretoria decidiu solicitar a V.Sa. que se digne **convocar audiência pública** para as necessárias e urgentes discussões sobre o Projeto de Lei do Executivo de nº-03/97, que visa criar em São Paulo o denominado "subsistema de transporte coletivo de passageiros de média capacidade". Estranhamos a atitude tomada em conjunto pelas comissões de CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA e FINANÇAS E ORÇAMENTO, ao dispensar as discussões públicas no interior das aludidas comissões, contrariando a salutar prática desta casa e do edil presidente.

Salientamos que a solicitação ora proposta decorre de decisão unânime da diretoria desta entidade, conforme ata de reunião ocorrida em 25/03/1997.

Atenciosamente,

José Alves do Couto Filho
Presidente



**SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES DO RAMO DE
TRANSPORTES URBANOS, RODOVIÁRIOS E ANEXOS DE SÃO PAULO**

Folha n.º 43 do proc. 97

BASE TERRITORIAL: SÃO PAULO E ITAPECERICA DA SERRA

Sede Própria: Rua Pirapitingui, 75 - CEP 01508-903 - Fone: 270-5333 - Liberdade - SP

**ATA DA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA DIRETORIA ADMINISTRATIVA
REALIZADA EM 25/03/97.**

Aos vinte e cinco dias do mês de março de mil novecentos e noventa e sete, às 09:00 horas, realizou-se reunião extraordinária dos membros da diretoria administrativa, do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores no Ramo de Transporte Urbano, Rodoviário e Anexos de São Paulo, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Itapecerica da Serra e Itaquaquecetuba, na sede do Sindicato, situada à Rua Pirapitingui, nº 75. Presentes os diretores conforme lista de presença em anexo. PAUTA: 01) Solicitação de Audiência Pública. Dando início aos trabalhos o Sr. Presidente diz que convocou a referida reunião para discussão específica da entidade solicitar ao Sr. Presidente da câmara Municipal de São Paulo a realização de audiência pública para discussão do projeto Fura-Fila. Após longo debate sobre o referido tema foi aprovado, por unanimidade, a solicitação da referida audiência pública. Nada mais havendo a ser tratado, foi lavrada a presente ata que segue assinada por mim GREGÓRIO ANTONIO DE SOUZA POÇO, Secretário Geral e JOSÉ ALVES DO COUTO FILHO, Presidente. São Paulo, 25 de março de 1.997.



Câmara Municipal de São Paulo

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

São Paulo, 01 de abril de 1.997

De acordo com o art. 32, § 3º da Lei Orgânica do Município de São Paulo, combinado com o art. 85, parágrafo único e art. 87 do Regimento Interno, fica deliberada a realização de Audiência Pública referente ao Projeto de Lei nº 03/97, requerida pelo Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores do Ramo de Transportes Urbanos, Rodoviários e Anexos de São Paulo, para o dia 06 de abril do corrente, às 10:00 horas, no Salão Nobre desta Edilidade.

José Viviani Ferraz - Presidente

Armando Mellão

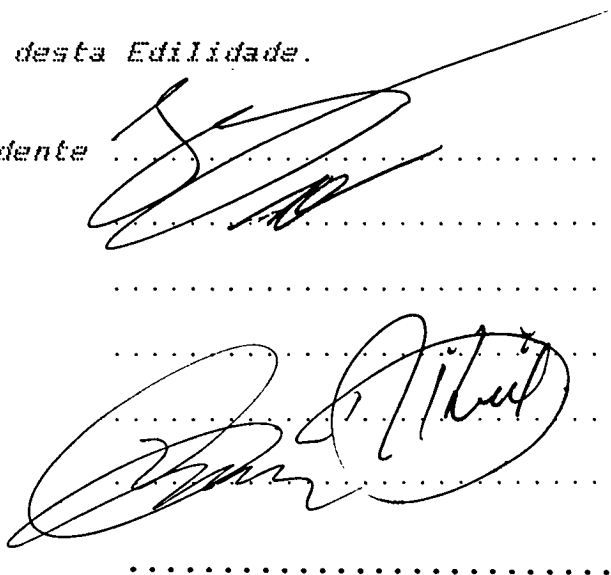
- Alberto Hiar

Ivo Morganti

- Devanir Ribeiro

- Vicente Cândido

Brasil Vitta





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

45

do processo nº PL - 01-0003 de 19 97 01 / 04 / 97 (a)

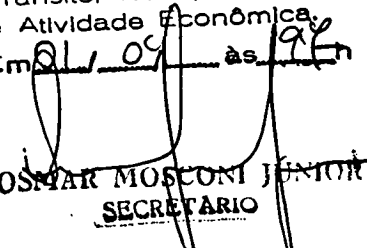
ANA PAULA KARRUZ
Auxiliar Legislativo

À Douta Comissão de
Trânsito, Transporte e Atividade Econômica:
Para as devidas providências.

01.04.97


LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Assessor Técnico Leg. Chf.
A. T. L.

Recebido na Comissão de
Trânsito, Transporte
e Atividade Econômica.
Em 01/04 às 19h


OSMAR MOSCONI JÚNIOR
SECRETARIO



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA
DT. 10

SEM REVISÃO

Folha n.º 46 do proc.
n.º 03 de 1997
o funcionário *[assinatura]*

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

Presidente: Sr. Vereador Viviani Ferraz

Membros : Srs. Vereadores

Armando Melão

Brasil Vita

Devanir Ribeiro

Vicente Cândido

Ivo Morganti

Alberto Hiar

Audiência Pública s/PL. 03/97 realizada no Salão Nobre da
Câmara Municipal de São Paulo em 08 de abril de 1997.

Solicitante: Sr. Vereador Viviani Ferraz

(Memo. CP/ nº 06/97)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 47 de proc.
n.º PAULO 03 de 1997
o funcionário *an*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A69	1	valéria	com.transito	08.4.97		

O SR. NELO RODOLFO - O Vereador José Viviani

Ferraz já está presente, e vai presidir a presente sessão. Estão presentes os Vereadores Devanir Ribeiro, Archibaldo Zancra, José Índio Ferreira do Nascimento, Brasil Vita, nosso ex-Presidente, Mário Dias, Aldaíza Sposat, Miguel Colasuonnno, Vicente Cândido, Vicente Viscome, e o presidente da São Paulo Transportes, Francisco ^{CHRISTOVAN} Cristovan.

Passo a presidência ao Vereador José Viviani Ferraz.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Convido os membros da Comissão, Vereador Brasil Vita, Devanir Ribeiro, Vicente Viscome, Vicente Cândido e o presidente da São Paulo Transportes para comporem a mesa.

o Vereador Natalício Bazerra está presente.

A presente audiência destina-se à discussão do Projeto de lei 03/97, encaminhado pelo Prefeito Celso Pitta, que cria sistema municipal do transporte urbano de São Paulo o sub-sistema transporte coletivo de passageiros de média capacidade, autoriza a



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 48 de proc.
PAULO 83 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONF. APARTE
A69	2	valéria	com.transito	08.4.97		

Administração Municipal a contratar, pelo regime de concessão, a prestação e a exploração do serviço e dá outras providências.

Convidamos o Secretário de Transportes e o presidente da São Paulo Transportes para expor o presente projeto. O Sr. Secretário fará uma breve análise e passará a palavra ao presidente da São Paulo Transportes. Posteriormente, vamos passar a palavra a todos os interessados para perguntas.

Esta audiência foi solicitada pelo Vereador Devanir Ribeiro, do Partido dos Trabalhadores, que recebeu um ofício do Sindicato de Motoristas e Trabalhadores do Ramo de Transportes Urbanos Rodoviários de São Paulo que solicitaram a discussão do projeto. Portanto, o tema da presente reunião é o "fura-fila". Todos terão direito à palavra. A sessão será gravada e, de acordo com o Artigo 88, vamos lavrar uma ata, transcrever as discussões, juntar os documentos solicitados, anexar o projeto e encaminhar para a Comissão de Trânsito, Transportes e Atividade Econômica que deverá encaminhar a matéria ao plenário para apreciação e votação.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 49 de 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A69	3	valéria	transito	08.4.97		

Solicito a todos que declinem o nome e entidade que representam ao microfone, antes de seu pronunciamento, em virtude da transcrição dos debates.

Agradeço aos meios de imprensa presentes, TV Gazeta, TV Globo, Diário Popular e Folha de S.Paulo.

Tem a palavra o Sr. Secretário de Transportes,
Dr. Carlos de Souza Toledo.

O SR. CARLOS DE SOUZA TOLEDO - Meu caro presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, Vereador José Viviani Ferraz, membros da Comissão, caros Vereadores, quero, inicialmente, agradecer o convite que esta Casa fez à Secretaria para aqui estar presente e apresentar o projeto do Sistema de Veículos Leves sobre Pneus.

✓ A cidade de São Paulo tem o seu sistema de transportes basicamente formado de ônibus. Temos aproximadamente 6 milhões de pessoas que são transportadas diariamente por ônibus. Somente menos de 2 milhões é que são transportados por Metrô. Esse sistema de trans-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 50 de proc.
n.º 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A69	4	valéria	transito	08.4.97		

portes logicamente não é o ideal. Evidentemente, o sistema de transportes ideal é um sistema de grande capacidade, o sistema do Metrô, e quando apresentamos hoje esse sistema na Câmara não estamos, de forma nenhuma, comparando o sistema que apresentamos ao sistema do Metrô que é muito mais evoluído, mais moderno e melhor. O que queremos é uma evolução do sistema de transportes por ônibus. O sistema de transportes por ônibus, hoje, na cidade de São Paulo, onde temos aproximadamente 12 mil ônibus prestando serviço à população vem sofrendo queda na cidade. A queda na velocidade por ônibus é que faz com que a viagem fique mais demorada e com que a população não tenha a facilidade de se deslocar de um lugar para outro da Cidade, como nós gostaríamos...



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 57 do proc.
n.º 03 de 19 97
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APART.
A70	1	valéria	transito	08.4.97		

e que a população não tem a facilidade de se deslocar de um lugar para outro da Cidade como nós gostaríamos.

Como alternativa para isso, viemos criando os corredores de ônibus com faixas exclusivas. Qual é o grande objetivo disso? É fazer com que o ônibus tenha prioridade naquela faixa e possa desenvolver uma velocidade maior e, portanto, reduzir o tempo gasto na viagem das pessoas. Uma evolução desse sistema de corredores é o que estamos apresentando hoje através desse novo projeto que está sendo discutido, a introdução de um sistema de transporte baseado em uma faixa exclusiva que pode ou não ser em nível e que não terá concorrência nem de outros veículos, táxis, lotação, é um sistema exclusivo para um ônibus de grande capacidade poder ter uma velocidade maior e, portanto, fazer chegar seus passageiros ao destino com maior rapidez.

Trouxemos hoje aqui para essa apresentação toda a diretoria da São Paulo Transportes, toda a diretoria da CET, estamos com os técnicos da São Paulo Transportes, com a assessoria ju-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Alb. n.º 52
de 19 97
o funcionário 9

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. A PARTIR
A70	2	valeria	transito	08.4.97		

~~XXXXXXXX~~ rídica da empresa e a apresentação do projeto será feita pelo presidente do São Paulo Transportes, Dr. Francisco Christovam, a quem, Sr. Presidente, peço seja passada a palavra.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Quero registrar a presença do Vereador Henrique Pacheco, Secretário Geral da Casa, Vereadores Aldaíza Sposati, Amorim, José Índio Ferreira do Nascimento, Carlos, Neder, Natalício Bezerra e Mário Dias. Está presente também o presidente da CET, Dr. Nelson Maluf ^{El-Hage} e o ex-Secretário de Transportes Dr. Walter Coronado Antunes.

Tem a palavra o Dr. Francisco Christovam para fazer sua exposição. Depois passaremos às perguntas.

O Vereador Devanir Ribeiro está dizendo que V.Sa. trouxe um vídeo.

O SR. FRANCISCO CHRISTOVAM - Não, eu vou usar recursos de projeção.

Sr. Vereador José Viviani Ferraz, presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, Dr. Carlos de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Ata n.º 53 de 1997
n.º 03 do 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A70	3	vaçéria	transito	08.4.97		

Souza Toledo, Secretário Municipal de Transportes, membros da Comissão, Srs. diretores, técnicos da nossa corporação de transportes, da Secretaria, CET e da São Paulo Transportes, minhas senhoras e meus senhores, vou fazer essa exposição inicial, na verdade, procurando me ater àquilo que estabelece o projeto de lei em discussão nesta Casa

Esse projeto de lei tem três capítulos. O primeiro estabelece a necessidade da criação na cidade de São Paulo de um sistema de média capacidade. O segundo trata da autorização do Legislativo para que o Executivo possa contratar a prestação desse serviço no regime de concessão do serviço e o terceiro capítulo ~~xxxxx~~ adapta a estrutura, o estatuto da São Paulo Transportes para que possa executar como braço executivo da Secretaria Municipal de Transportes as tarefas a ela delegada. É óbvio que esse assunto contém uma gama enorme de informações, discussões, dados que vamos ter a oportunidade de discutir, na medida em que outras audiências públicas obrigatoriamente serão realizadas. Teremos, por ocasião da contratação dos serviços ~~que realizar~~ por força da Lei 8666, que realizar uma audiência pública. Por força da



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 54
n. 03
o funcionario *[assinatura]* 97

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A70	4	valéria	transito	08.4.97		

aprovação do relatório de impacto ambiental novamente deveremos passar por uma audiência pública.

Então, várias serão as oportunidades que teremos ocasião de debater questões mais específicas do que aquelas que pretendemos tratar hoje, embora não tenhamos intenção de nos furtar a todas as informações que forem julgadas pertinentes.

Indo ao objeto da nossa discussão, quero dizer que vou procurar abordar esses cinco capítulos, fazer uma avaliação do atual sistema de transporte coletivo na cidade de São Paulo, que estudos em andamento nós temos para as várias agências que gerenciam e operam transportes, Metrô, CPTM, MTU e a própria São Paulo Transportes. Vamos ainda analisar e demonstrar a questão da distribuição da demanda, de como ela ocorre na cidade de São Paulo e região metropolitana; quais são as tecnologias disponíveis para o atendimento dessas demandas que vamos mostrar e depois as características principais do projeto de lei em discussão.

Temos na cidade de São Paulo - e esses dados são



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 55 de proc.
n. 03 de 1997
o funcionário *de*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A70	5	valéria	transito	08.4.97		

bastante conhecidos - uma população da ordem de 10 milhões de habitantes que se desloca basicamente por três modos, se assim posso colocar:

o automóvel que representa 1/3 do número de viagens realizadas, o transporte individual; o transporte público por outro terço e a pé são realizadas mais 1/3 de todas as viagens da região metropolitana. Os estudos e projeções feitas mostram que vamos ter na cidade de São Paulo vários corredores com demandas próximas de 25 mil passageiros por hora por sentido quando atingirmos o ano 2000. Portanto, estamos muito próximos disso. Com relação ~~à situação de transporte coletivo, a rede de~~
~~transporte~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO 56
— TAQUIGRAFIA —

n.º 03 de 97
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
Alc	1	beth	trans. transp.	8.4.97		

a situação do transporte coletivo. A rede do Metro na Cidade, tem 44 km de linha, são três linhas operacionais: a Norte-Sul; Leste-Oeste e o ramal da Paulista, 41 estações, uma frota de 100 trens, um intervalo entre carros variando de 110 a 180 segundos. O sistema é responsável pela realização de 2,5 milhões de passageiros por dia. A rede da CBTM tem 270 km de extensão. São 5 linhas operacionais. Tem uma frota de 59 trens com intervalo variando de 6 a 17 minutos, mais ou menos, responde por 1,2 milhões de passageiros-dia transportados com uma ocupação no horário de pico que chega a 11 passageiros por m². A rede viária de ônibus na Cidade que é aquela que nós, por força de ofício conhecemos melhor que as outras, é composta por 165 km de vias com algum tipo de tratamento. Temos uma frota patrimonial de cerca de 12 mil ônibus na Cidade. Essa frota transporta 6,2 milhões de passageiros por dia. Representa 60% das viagens motorizadas do transporte coletivo. A velocidade comercial vem caindo na medida em que o tempo passa e hoje é da ordem de 15 km/h. Temos 800 linhas e 400 atendimentos na cidade o que mostra, mais ou menos que somos quase capazes de desenhar o mapa do Município com os itinerários das linhas de ônibus existentes na Cidade. Além do sistema de ônibus a Cidade ainda dispõe de um sistema de táxi com cerca de 30 mil veículos



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 31 de proc.
n. 03 de 19 97
o funcionário
CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A10 2		beth	transp.	8.4.97		

com uma ^{observar} ~~operação~~ média de 1,5 passageiro por veículo e responde pelo deslocamento de 600 mil passageiros/dia. Temos ainda um sistema chamado Bairro a Bairro e que responde por 450 mil usuários/dia e agora as chamadas lotações ~~MM~~ que representam hoje algo em torno de 250 a 300 ~~XXXXXXXXXXXX~~ mil passageiros por dia, que são transportados por esse sistema.

Nosso sistema viário tem mais ou menos 3 mil km de vias que representa o principal do mesmo. Desse volume de vias disponíveis para o tráfego de todos os automóveis e veículos de transporte coletivo apenas alguma coisa como 150 ou 160 km, dos 3 mil kmm, são vias tratadas para a circulação do transporte coletivo. Temos ao longo do tempo visto um aumento significativo da nossa taxa de motorização. Hoje temos praticamente na Cidade, para cada dois habitantes, 1 veículo. É uma das mais altas taxas de motorização do mundo. Não é difícil nos dias de hoje nos depararmos com cidadãos com Passat 70, um Chevet da mesma época, circulando nas vias. Um veículo desses pode ser adquirido hoje por menos de mil reais, ao preço da gasolina, todos conhecemos, faz ~~MM~~ com que nossos questionamentos aumentem dia a dia. O Presidente da CET com certeza ~~XXX~~ tem dados mais detalhados e precisos que esse para mostrar que a Cidade não vem mais suportando ~~mais~~ a ne-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULISTA 58 do proc.
n. 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A10	3	beth	transp.	8.4.97		

cessidade de deslocamento de sua população. É um problema, é uma constatação: a questão de status, inclusive, da nossa população e um direito dela, ter o seu automóvel, de fazer o seu deslocamento no horário e com o itinerário que X bem entender. Mas isso vai fazendo com que a CET tenha de retirar por dia cerca de 700 a 800 veículos que quebram nas ruas e acabam atrapalhando o trânsito da Cidade e exigem por parte dos técnicos da CET uma mobilidade e esforço muito grande para que as vias possam ser desobstruídas e o tráfego possa fluir normalmente. Por aí podemos ver o que está acontecendo com os congestionamentos. O gráfico mostra de novembro de 92 a dezembro de 95 os picos da manhã e da tarde, as chamadas caldas de congestionamentos que atingem mais de 100 km diariamente na Cidade, particularmente no pico da tarde e próximo dos 85 no pico da manhã. Isso caracteriza a situação com a qual nos deparamos. A rede de metrô é insignificante para as necessidades de deslocamento da população de São Paulo, a rede do sistema ferroviário é bastante abrangente e geograficamente significativa mas com problemas de necessidade de manutenção e revitalização e recuperação que exigem investimentos de alta monta e que teremos oportunidade de comentarmos, daqui a pouco, X como vão os estudos, X enfim, não suporta a necessidade de deslocamento da população so-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

PAULO 59 de proc.
n 93 de 19 94
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
Al0	4	beth	transp.	8.4.97		

zinha. Temos uma rede de ônibus muito grande, muito ocomplexa de ser administrada e operada e cada vez mais esse veículo, o ônibus, sendo impossível de veicular, o seu espaço sendo cada vez mais tomado pelo transporte individual e ele com dificuldade de operar, com a redução da velocidade comercial, com o desempenho pior na medida em que o tempo vem passando. Com relação aos estudos em andamento os corredores municipais foram implantados na administração passada. Apenas como uma retrospectiva: a primeira intervenção que foi feita na década de 80 foi ainda o projeto da Administração Olavo Setúbal, a implantação foi feita nos primeiros anos da Administração Reynaldo de Barros e que foi o Corredor Paes de Barros, com tratamento para a circulação dos Ônibus. Na administração Mário ~~XXX~~ Covas foi feito o projeto e o mesmo foi ter a sua conclusão na ~~ADMINISTRAÇÃO XXXXXX~~ Administração Jânio Quadros, que ~~X~~ foi o Corredor Nove de Julho-Santo Amaro. Foi um aperfeiçoamento do Corredor Paes de Barros. Com ultrapassagens nas estações de embarque e desembarque e assim por diante. Na administração seguinte que foi da Prefeita Luíza Erundina aconteceu a construção do Corredor da Rio Branco, ligando Paissandu com destino a Zona Oeste, pela pela ~~XM~~ Marquês de São Vicente. Na administração passada, de Paulo Maluf, fizemos a reforma do Corredor Nove de Julho - Santo Ama-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 60 de 1997
n.º 03
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
Al2	1	beth	transp.	8.4.97		

ro, ~~XXX~~ o prolongamento do corredor Inajar de Souza até a região da Vila NOva Cachoeirinha usndo inclusive o mesmo projeto funcional, o projeto da administração anterior, de Luíza Erundina, o partido adotado foi o mesmo e fizemos intervenções em outros ~~XXXXXX~~ corredores, na zona Leste em ~~XXXXXX~~ particular, na Anhaia Mello, Radial Leste, Celso Garcia, com vistas à melhoria do desempenho operacional. As intervenções das áreas em termos das estações de embarque, desembarque, tratamento segregado da via não foi possível fazer por uma questão de recursos, por uma questão de prazo e nós fizemos, então, um tratamento mais simples, com vistas ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ a melhoria do desempenho operacional dos ônibus que por esses corredores circulam. Nessa administração acabamos de colocar em licitação a construção, a implantação de um programa de corredores mais ambicioso e que totaliza cerca de 54 km de intervenções no sistema viário, intervenções passadas com circulação sempre pelo canteiro central, com estações de embarque e desembarque, de tal maneira com que os usuários possam fazer essa operação em nível. Os veículos são todos equipados com portas dos dois lados para que possam em operação do sistema tronco-alimentado, circular junto ao canteiro central e depois, se necessário, sair para a ~~XXXXXX~~ operação junto a calçada, em alguns trachos, ~~XXXXXXXXXXXXXX~~ en-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO 61 do proc.
— TAQUIGRAFIA — 03 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
Al2	2	beth	transp.	8.4.97		

fim, estamos fazendo uma intervenção que vai desde o extremo sul da Cidade, de Parelheiros até XXXXXX Varginha, respeitando até o relatório de impacto ao meio XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX ambiente. Então, a intervenção de Varginha até Parelheiros é pouco significativa porque é proteção de mananciais e não queremos, pela recomendação do RIMA induzir a ocupação de pessoas à região. É uma mera recuperação do pavimento. Vamos melhorar o terminal da região de Parelheiros e a partir de Varginha, para XXXXXXXX frente, as intervenções são de grande monta, para que toda a população da zona Sul possa ter suas condições de transporte melhorada. Depois vem a região do Guarapiranga, Jardim Angela até um terminal próximo à Guido XXXXX Caloi, um pouco para cima, Capelinha, um terminal que foi construído na administração passada, na João Dias. São intervenções da zona Sul. Na zona Norte vamos fazer intervenções em Pirituba até a Lapa, fazendo a interconecção com o corredor da Marquês de São Vicente e depois, XXXXXXXXXXda Lapa com o Centro da Cidade pela São João, Francisco Matarazzo com circulação, com operação XXXXXXXX junto ao canteiro central. Essa região leste, do Aricanduva e mais a região de São Miguel Paulista, são planos para 98. De qualquer maneira nós estamos investindo só em XXXXXXXX corredores alguma coisa como 170 milhões, aprovados pela Câmara Municipi-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 62 do proc.
PAULO 03 de 1997
n. o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
Al2 3		beth	transp.	8.4.99		

pal para este ano. Para corredores de transportes. Para deixar claro que não estamos fazendo a proposta do sistema diferenciado, um novo sistem ade transporte e ignorando a necessidade de aprimorar o sistema ônibus. As duas coisas estão acontecendo ao mesmo tempo. Com relação aos corredores intermunicipais, o programa da EMTU abrange essas ligações todas que aparecem em azul. As em vermelho são as que tem sobreposição com nosso probrama de corredores, o programa municipal. Mas, independentemente disso há ligações que vêm da região de Guarulhos, Barueri, Osasco, ~~XXX~~ enfim, praticamente todas as ligaçõeso dos municípios circunvizinhos à ~~XXXXXXXXXX~~ Cidade, melhorando essas linhas intermunicipais, buscando um desempenho melhor do sistema intermunicipal.

Com relação ao sistema sob ~~XXXX~~ trilhos temos em vermelho as obras e intervenções de responsabilidade do ~~XXXXXX~~ Metrô. É o prolongamento da linha Norte, a bhamada linha 4, Vila Madalena - V, Sonia, cortando Pinheiros e Butantã e depois a ligação da paulista até a Vila Prudente. Esses são os planos do Metrô. No que diz respeito à CBTM a dinamização da ligação Osasco-Jurubatuba com a ligação de sete estações, o início da construção da Linha 5, assim denominada pelo metrô que é Campo Limpo - Santo Amaro, que é o que aparece em amarelo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 63 de proc.
n.º PAUL 03 de 1997
o funcionário *un*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A12	4	beth	transp.	8.4.97		

e toda a ~~XXXXXXXX~~ recuperação do ~~M~~ tramo Leste da ~~RNX~~ ferrovia com investimentos realizados, troca de trilhos, de dormentes, preparação para que esse tramo Leste da Ferrovia possa ter a sua melhora.

Segundo as informações que temos do próprio Secretário de Transportes Metropolitanos há recursos assegurados. Todos acompanhamos durante a ~~XXXXXXX~~ semana relatos pela mídia de financiamentos assinados com o BIRD e com o BID, se não me engano, para a construção, o início das obras que estão sendo projetadas para que de fato o sistema metroferroviário possa responder por ~~MMX~~ um aumento de viagens, de deslocamentos na região metropolitana de São Paulo.

~~complementando o texto (1 de 1)~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 64 do proc.
PAULO 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A64 A65	1	Idelci	Transporte	08.04.97	Christovam	

Complementando esse sistema, então, é o que estamos estudando hoje na São Paulo Transportes, que é a criação de um sistema de média capacidade, com algumas linhas transversais, que estão apenas apresentadas aí; os estudos de transporte estão acontecendo com definição de demandas, de linhas, de desejo de deslocamento, levando em conta a existência de todos esses estudos, de outros modais, inclusive, e com a proposta de romper com essa estrutura rádio-concêntrica que tradicionalmente existe na cidade de São Paulo. Não é possível, ao usuário, fazer a ligação leste-oeste sem passar pelo centro; sul-leste, sem passar pelo centro. Nossa idéia é de, quando a rede no sistema de média capacidade for implantado, termos um anel fazendo a ligação dos sistemas já existentes. Por exemplo, da Estação Jabaquara do metrô com a Estação Sacomã; depois será o tróleibus na região de Vila Prudente. Isto aqui é Estação Tatuapé do metrô; isto aqui é Estação Santana do metrô; Barra Funda, do metrô; estações da ferrovia, inclusive, do sistema ferroviário. De tal maneira que o usuário possa, se assim for o seu desejo de viagem, da zona sul para a zona leste, vir até um determinado ponto, mudar de sistema e fazer o seu deslocamento. A mesma coisa, se vem da zona norte, vem até a estação Santana, por exemplo, mas não tem que vir até a Sé; daqui



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha 65 de proc
03 de 1997
funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A64 A65	2	Idelci	Transporte	08.04.97	Christovam	

já pode ir para a estação Barra Funda e chegar ao destino da sua viagem. Essa é a linha que estamos estudando prioritariamente, a ligação Saco-mã-Parque D. Pedro, com um ramal para a Vila Prudente. Particularmente nessa linha, já temos estudos mais avançados de demanda, de oferta de transporte e assim por diante. Então essa é a rede básica do sistema de média capacidade, que estamos estudando hoje na São Paulo Transportes. O que vamos ter, então, muito próximo da cidade de São Paulo, é um sistema de transporte, com vários modais ~~integrados~~ operando de maneira integrada todos eles, independentemente se estão sob a égide do Estado ou do ~~Município~~ Município, fazendo com que a população da Cidade possa deslocar-se da maneira mais rápida, confortável e econômica possível. É importante que se diga que a Cidade de São Paulo é caracterizada, já, como uma cidade cuja atividade mais forte é o ^{setor} terciário; é uma cidade de prestação de serviços. Isso envolve, de per si, a necessidade de deslocamento muito grande das pessoas. A prestação de serviço gera a necessidade cada vez maior, de um certo número de viagens. Diferentemente dos setores industrial e agrícola, em que o cidadão, o trabalhador sai de casa, vai para o seu trabalho, cumpre a sua jornada, finda a qual volta para casa. A prestação de serviços, atividade que caracteriza a Cidade de São Pau-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

66 do proc.
P. AUL. 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A64 A65	3	Idelci	Transporte	08.04.97	Cheristovan	

lo e, segundo os estudos mais avançados, cada vez mais a Cidade de São Paulo vai estar voltada para questões como turismo, lazer, cultura, tipos de atividade que geram uma necessidade de deslocamento, de realização de viagens, muito maior que o que temos. Por isso, temos que partir para sistemas de transporte integrado, com várias capacidades de oferta de transporte, desde o metrô até veículos de pequena capacidade, por que não dizer?, até do táxi, que deverá ter uma utilização muito maior. O Vereador Natalício Bezerra vai concordar conosco, de que a existente hoje, de apenas 1,5 passageiro por veículo/dia, de acordo com as estatística, ^{é pequena/} quando nas grandes cidades do mundo esse número atinge cerca de 10 ou 12 viagens por dia, feita por cada veículo individualmente. Para ter-se uma idéia da distribuição das demandas, das origens de viagens, é assim que elas se distribuem na Cidade de São Paulo. Estamos falando de origem de viagens, ou seja, residências, onde as pessoas moram e iniciam suas viagens. Temos uma região de Santo Amaro, que é a que gera de 42 a 50 mil viagens por dia. Depois aí se distribui em vermelho, que corresponde às regiões de grande concentração de ~~viagens~~ origens de viagens. Se acompanharmos essas origens, por aqui mais ou menos começamos a configurar a necessidade de atendimento dessas via-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 67 de proc.
n. 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A64 A65	4	Idelci	Transporte	08.04.97	Christovam	

gens; quer dizer, elas se originam nessas regiões e agora, na próxima tela, vamos ver para onde se destinam; a grande concentração ainda é o Centro. Mas, logo a seguir, temos, em verde, regiões como Santo Amaro, Ipiranga, por ali; temos concentração de destinos de viagem na zona Nor^{te} e alguma coisa, aqui, no Centro expandido. Colocado em termos de carregamento de transporte público, isso mostra mais ou menos o que temos aí. Não é preciso denominar os locais porque são por demais conhecidos. Avenida Santo Amaro, Avenida Ibirapuera, Rubem Berta, Washington Luís, aquilo que vai para o extremo sul da Cidade, Parelheiros, Guarapiranga, M^oBoi Mirim, Francisco Mourato e por aí vai. A grande concentração de viagens que temos, pelo próprio traçado do metrô dá para ver; metrô mais ferrovia, mais Celso Garcia, Radial Leste, com ônibus, dando conta, ou pelo menos tentando transportar todo esse pessoal que reside no extremo-~~leste~~este da Cidade e acaba tendo necessidade de vir em busca de trabalho, quer seja no Centro mais expandido, quer seja em outras regiões da Cidade.

Não poderia deixar de falar um pouco em termos de tecnologia, sem querer aprofundar-me no assunto. Se estamos convencidos da necessidade de um sistema de média capacidade entre o metrô, cuja oferta

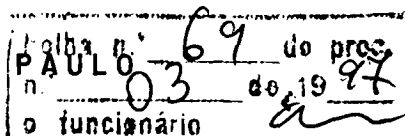


CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha 8.68 de proc.
n. 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A64 A65	5	Idelci	Transporte	08.04.97	Christovam	

de transporte vai acima de 50 mil, ou é um sistema para atender demandas acima de 50 mil passageiros por hora por sentido, senão ele não se viabiliza; por outro lado, temos um sistema de ônibus, capaz de transportar 15 mil passageiros por hora, por sentido; quando muito sofisticado; com muito investimento se consegue 20 mil passageiros por hora, por sentido. Entre os 20 mil e os 50 mil, precisamos de um sistema de média capacidade. Como sistema de média capacidade, vou simplesmente apresentar tecnologias disponíveis, que existem pelo mundo afora. Monotrilho é uma delas. Sistemas usados no Japão, implantados na década de 60; outro sistema, também no Japão, já na década de 80. Todos eles para atendimento de demanda da ordem de 25 ou 35, até 40 mil passageiros/hora, por sentido. O conhecido aeromóvel, sistema desenvolvido pela empresa Coester, no Rio Grande do Sul, e que funciona em sua única operação comercial em Jacarta, onde faz ligação de uma região de escritórios administrativos de governo, é um parque, e as linhas ~~chegam~~ de ônibus chegam, alimentando o sistema, fazendo a distribuição dos passageiros por vários edifícios administrativos existentes. É uma tecnologia disponível, conhecida. Os chamados veículos leves sobre trilhos, existente⁵ particularmente na Europa, onde várias cidades possuem esse sistema; só que com





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 70 de 803.
PAULO 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A64 A65	7	Idelci	Transporte	08.04.97	Christovam	

canaleta; quando o veículo está operando nessa canaleta, o motorista não tem que dirigi-lo, só acelera ou freia o veículo; a partir daí, é automaticamente guiado. Isso faz com que a faixa necessária para a circulação do veículo seja de 2,50m de largura e não 3,50 m, que corresponde à pista normal de rolamento de qualquer rua. Em particular, esse é o sistema de Essen, que tanto foi comentado, debatido e criticado, por ocasião da campanha. Essa é uma outra vista, do sistema de Essen, não mais passando no sistema de túnel. Aliás, a tela anterior mostra algumas características que não comentei. Primeiro, esse veículo tem tração bimodal; em termos de tração é elétrico, portanto é um tróleibus, mas tem também motor a diesel; pode funcionar tanto com motor de combustão interna como com motor elétrico. Isso mostra a circulação, a inserção do veículo no sistema de túnel, se for necessário. A seção desse túnel, é bem menor kdo que os túneis que temos para outros sistemas. Esse é um articulado, funcionando em Essen; articulado diesel, certo? Esse é um sistema em funcionamento em Adelaide, na Austrália. São 12km de extensão, funciona há 10 anos, já, desenvolvendo velocidade de até 100km por hora em trecho livre, com uma característica: nas estações de embarque ele não tem a guia. Entre as estações ele é guiado; nas estações de em-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

71
n.º 03 de 1997
a funcionários

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APART.
A64 A65	8	Idelci	Transporte	08.05.97	Christovam	

barque não tem a guia, para possibilitar a operação de veículos expres-
sos, semi-expressos, paradores, se houver necessidade de uma oferta
maior de lugares. Esse é um sistema conhecido de quem já esteve em Mia-
mi. É o chamado "people mover" de Miami, que não foge às característi-
cas de ser um ônibus, com pneus, guiado, só que a forma de guiá-lo é
diferente da que vimos nas telas anteriores, que é o sistema "U-ban" de
guiagem, com roletes laterais. Esse sistema tem, na verdade, um trilho,
uma guia, no meio, onde ele encosta roletes e, com isso, também dispen-
sa a condução enquanto estiver na linha. Mostra aqui, também, que a via
neste trecho, foi instalada na própria calçada, porque

~~_____~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

12 de pro.
03 de 1997

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORA DO REGISTRO	CONT. APARTE
A67	1	L. Carlos	Com. Trânsito	08.04.97		

...tem a necessidade de uma faixa muito estreita para circulação. Não sei se a outra tela vai mostrar. Bem, esse é um outro sistema, chamado de "people movie", nos Estados Unidos, também, se não me engano de Orlando, onde novamente temos veículos com pneus elétricos, movidos a tração elétrica, e aqui funcionando de forma comboiada, que é uma outra possibilidade que temos, se necessário for, de aumentar a oferta de transporte.

Essa é só uma passada geral sobre a questão das tecnologias, como o projeto de lei não trata especificamente de tecnologia, ele não define tecnologias, ele busca, isso sim, definir um sistema, a necessidade de um sistema de média capacidade para a Cidade de São Paulo, com essas características, um sistema cujas demandas horárias estejam na faixa de 12 a 35 mil passageiros por hora por sentido, que funcione totalmente segregada, porque, se ~~tivermos~~ tivermos interrupções, se um sistema desses, com esse nível de complexidade e sofisticação, o preço de implantação dele, e tiver que ficar parando nos semáforos, para ~~ficar aguardando~~ o cruzamento do tráfego comum, não vamos obter essa capacidade de transporte. Seria mais ou menos como imaginar o metrô, de São Paulo, parando em semáforos, não tendo uma via totalmente segregada, uma faixa de domínio própria para sua circulação.

~~Esse sistema também deverá ter um controle independente~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

43 do proc.
03 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A67	2	L. Carlos	Com. Trânsito	08.04.97		

de arrecadação, que pode ser gerenciada e administrada de forma independente da arrecadação de outros sistemas, seja o sistema ônibus ou os operados pelo Estado, o metrô e a CPTM. É uma premissa básica que a bilhetagem seja externa. Não vamos, por uma necessidade de diminuir o tempo de embarque e desembarque, todas as portas abrem concomitantemente e as pessoas que estão aguardando nas estações já pagaram previamente suas passagens, como é feito no metrô. É um dado de entrada do nosso sistema de média capacidade.

A questão do baixo impacto ambiental, por isso a tração elétrica, é uma das razões de ele ser movido a tração elétrica. A outra é a que, com uma tração elétrica, podemos ter um desempenho de veículo de grande capacidade, de grande extensão, com vários motores, com vários comandos. Temos já em operação o ~~bixart~~ biarticulado de Curitiba, que é bastante conhecido, que nós já testamos em São Paulo e que acaba tendo um desempenho operacional aquém do desejado e do necessário ~~para~~ para as condições de São Paulo, porque ele tem um motor só, tração num eixo só, e isso limita muito sua capacidade, seu desempenho.

Assim, a razão de ser elétrico o sistema, qualquer que seja o nosso sistema de média capacidade, estamos imaginando que seja com tração elétrica, para as questões ambientais, basicamente.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Ata n.º 74 de proc.
n.º 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A67	3	L. Carlos	Com. Trânsito	08.04.97		

Outro pressuposto é que este sistema deva ser obrigatoriamente integrado com todas as demais modalidades de transporte urbana existentes na cidade, quer seja o metrô, a CPTM, o sistema de ônibus, o sistema intermunicipal. Temos que discutir questões como política tarifária, modelos de integração física-tarifária, integração "la ~~TM~~ to sensu", eu diria, com todas as modalidades existentes.

Uma outra questão do projeto de lei ~~ANEXO~~ em discussão nesta Casa é que possamos implantar, que o Legislativo autorize o Executivo a contratar a implantação desse sistema no regime de concessão, com as seguintes características: que possamos conceder a prestação e a operação dos serviços; que essa concessão possa ser feita por trechos e não necessariamente com um único concessionário para a construção de todo aquele anel das linhas transversais; que os trechos e as tecnologias possam ser fixados por decreto, porque para cada uma delas os estudos de transporte e as conveniências de tecnologias e etc. serão específicas e particularizadas; obviamente a contratação da empresa privada para a exploração do serviço possa ser precedida das obras de infraestrutura, em outras palavras: essa concessão, se necessário for, poderá ser uma concessão onerosa, o poder público investindo na, por exemplo, construção da infraestrutura e o concessionário arcando com os investimentos para material rodante, operação e



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 75
n. 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A67	4	L. Carlos	Com. Trânsito	08.04.97		

assim por diante. A lei visa autorizar todas essas possibilidades; o prazo de concessão por 15 anos; a tarifa do serviço fixada e reajustada pelo poder público, atendendo um dispositivo da própria Lei Orgânica do Município; e, finalmente, para que se crie um sistema de média capacidade, que ele possa ser implantado e operado num regime de concessão, há necessidade de adaptar o estatuto e algumas características da própria São Paulo Transportes. Não podemos esquecer que a São Paulo Transportes é uma sucessora da antiga CMTC e que, portanto, ainda carece de adaptações no seu próprio estatuto, sua missão, seus objetivos, etc. para que ela possa cumprir com isso. A CMTC era, indiscutivelmente, um x empresa muito mais operadora que gestora e ~~há~~ a São Paulo Transportes não é nada operadora. Ela é totalmente gestora e há necessidade, então, de adaptação dos seus instrumentos legais para que ela possa cumprir com esse novo papel,

Algumas coisas ela já vem fazendo, porque a própria Lei 11.037, que é a lei que rege toda a questão de transporte por ônibus na Cidade de São Paulo, conferiu à Secretaria Municipal de Transporte e, por delegação, a Secretaria transferiu à CMTE, hoje São Paulo Transportes, algumas dessas atribuições, no que diz respeito a ônibus, ao sistema de ônibus.

Para um sistema de média capacidade, independentemente da



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 76 de proc
n. 03 de 1997
funcionário *cr*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGrafo	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A67	5	L. Carlos	Com. Trânsito	08.04.97		

tecnologia, é preciso que à São Paulo Transportes sejam conferidas essas características ou esses papéis, para que ela possa, então, cumprir com a sua finalidade.

Acho, Sr. Presidente, que, por ~~hora~~, eram as informações que tinha a passar, sem ~~n~~ -novamente volto a dizer -, me deter em detalhes, tais como a tecnologia, as questões de traçados e os estudos que ~~já~~ já estão sendo desenvolvidos pela São Paulo Transportes, mas que acho que poderíamos deixar para uma próxima oportunidade.

Obrigado. (Palmas)

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Agora, de acordo com o Regimento Interno, antes de continuar a audiência pública, quero registrar a presença do Vereador Emílio Meneghini, da Vereadora Ana Maria Quadros, do Líder do Prefeito, o Vereador Hanna Gharib, do Vereado Pierre de Freitas e eu queria convidar o ...

O SR. _____ - Eu só me esqueci de fazer menção a que todo esse material que serviu para essa exposição es tou passando às suas mãos, como Presidente da Comissão, para ajudar na elaboração da ata, dos relatórios, tendo todos os dados e informações que mencionei.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 77 de proc.
PAULO 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A68	1	L. Carlos	Com. Trânsito	08.04.97	Vivianá	

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Esse documento todo será a
nexado ao projeto que depois os Vereadores vão discutir.

O Presidente do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores, que solicitou audiência pública, o Sr. José Alves do Couto Filho, ele está presente? (Sim) Então, por favor, o senhor queira sentar-se à Mesa aqui.

Agora, vou passar a palavra, em primeiro lugar, aos membros da Comissão, para levantar as questões; depois, aos Vereadores, viu ~~XXXXXX~~ Miguel?, ao Dr. Valter, para levantar, para começar o debate.

Passo a palavra ao Vereador Vicente Cândido.

E Solicitaria ao Presidente da São Paulo Transporte que fosse anotando as perguntas para responder.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - Bom dia para todos, Sr. Presidente da Comissão, Sr. Secretário, Sr. Presidente/ da São Paulo Transporte, Srs. Vereadores presentes e ao público presente.

A campanha de 1996, todos lembramos, trouxe e polarizou em cima do tema transporte e trânsito na cidade. Isso traz para nós, a partir dessa gestão, tanto do Poder Legislativo como do Poder Executivo, uma enorme responsabilidade. Em nome da ~~bandeira~~ bandeira do Parti



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO 78
— TAQUIGRAFIA — 03 82

funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A68	2	L. Carlos	Com. Trânsito	08.04.97	Vicente	

do dos Trabalhadores, começar a chamar a atenção para que tomemos to
dos os cuidados, principalmente no objetivo de gastar bem o dinheiro
público. Essa será sempre nossa vigilância, nosso consêlho e nossas su
gestões.

De antemão, quero registrar que queremos atrapalhar qual
quer programa, ou apenas ficar na crítica, mas queremos, sobretudo,
apresentar sugestões e propostas e colaborar com o debate na Cidade e
até, se o Governo achar conveniente, sugerir algumas coisas para o Go
verno.

Isso trouxe algo de positivo, que o ~~En~~ Departamento de
Engenharia de Transportes da Universidade de São Paulo, onde havia 60
teses anualmente requeridas para o tema Transporte, hoje ~~x~~ há 140 e os
analistas acham que é muito em cima do tema da campanha eleitoral do
ano passado. Há 140 escritos hoje, querendo discutir, querendo elabo
rar tese sobre o transporte na Cidade e no Brasil inteiro.

Queria fazer uma rápida análise ~~x~~ e um comentário sobre
a última gestão do Prefeito Paulo Maluf. S. Exa. vendeu a ilusão de
que, fazendo um túnel ali, um viaduto aqui, iria resolver o problema
do trânsito na cidade. E hoje temos a certeza e a CET registra todo
dia que está parado dentro do túnel e ~~deixando~~ em cima do viaduto e
que a cidade parou. Foram bilhões de reais gastos nessa área e não



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A68	3	L. Carlos	Com. Trânsito	08.04.97	Vicente	

chegamos a lugar nenhum. A cidade está toda parada e isso sugere uma emergência muito grande na questão do trânsito e do transporte na Cidade de São Paulo. Daí nossa preocupação em debater isso com muita calma e com muita responsabilidade.

A primeira delas: o Secretário de Planejamento do Município está chamando, começando a chamar ~~agora~~ algumas audiências públicas sobre o Plano Diretor, que é alguma coisa feita já no ~~final~~ final da gestão Paulo Maluf que, pelo que sei, não trata em nenhum momento do transporte da Cidade. Ou seja, fazer um Plano Diretor para a Cidade de São Paulo sem discutir o essencial que é o transporte, parece que já é ~~uma~~ uma brincadeira. Não sei se há alguma convivência, alguma troca de figurinhas pelo menos entre o Setor de Transportes do Governo com a Secretaria do Planejamento. Algo que precisamos discutir inclusive em fóruns como esse.

Outro alerta: se não tivermos medidas urgentes, muito rápidas, o sistema de Transportes Coletivos sobre ônibus vai falir! E a culpa ~~é~~ não é dos perueiros, como alguns tentam emputar. A culpa é do trânsito da cidade. Uma linha que dava seis viagens, e hoje dá três. Aí, faz a conta do custo, quanto que está elevando isso. Acho que é algo urgente a se tomar medidas, tanto aqui, a partir do Poder



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

80 86 13 97
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
A68	4	L. Carlos	Com. Trânsito	08.04.97	Vicente	

Queria entrar um pouco no espírito do projeto 03/97. Não sou nenhum jurista, mas na qualidade de parlamentar, tenho algumas reparações a fazer. Acho que isso é o ~~mais~~ essencial aqui da audiência pública.

A Lei ~~8987~~ 8987, lei federal que trata de concessão pública, ela é geral por sua natureza, por ser do Congresso Nacional, e ele recomenda aos municípios que, quando for tratar da matéria, faça leis específicas. E o Projeto 03/97, que acaba de ser apresentado, é um pouco a reprodução da lei federal. Ou seja: lei específica para nós seria pegar a linha do Sacomã, que o Cristóvão falou que está começando a estudar e dizer o quanto custa, qual a capacidade, quanto vai investir o Poder Público, quanto vai ~~ter~~ investir o poder privado, apresentar um estudo da demanda dessa Cidade, para se ali realmente são as prioridades. Isso para mim é que seria lei específica. Aprovar o projeto tal como está é dar um cheque em branco para o Governo e o Governo poder fazer o que quiser em cima dessa lei. Essa é a primeira grande crítica que fazemos.

Outra coisa: ele fala que os editais serão feitos, elaborados em cima dos estudos, projetos, dados quantificáveis. Olha, o Governo está recebendo propostas de um edital que, aliás, estou contestando, para o estudo e implantação do Fura-fila, que deu nesse



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 81 do proc
n. 03 de 19 97
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-56	1	Denise	Transp. Com. Transp.	8.4.97		

~~na implantação do Transp. São Paulo, quando, nesse edital, o prazo de 24 meses para entregar o estudo. Então, vamos discutir quem deve andar na frente. Se são os carros ou os bois. Não seria muito mais lógico esperar algum resultado desse estudo, e depois fazermos a lei específica com muito mais segurança a respeito de onde se vai investir o dinheiro público e quanto investirá a iniciativa privada? Acho que é muito mais recomendável, como diz o próprio projeto. E esse é um indicativo muito grande que não se tem tanta pressa assim, já que o estudo demora 24 meses. Aliás, estão querendo gastar 6 milhões de reais na contratação dos serviços. E o Cristovão já adianta que o próprio trecho de Sacomã ao Parque D. Pedro já tem estudos avançados. Não estou entendendo se era outro projeto ou edital. Essas questões precisam ficar transparentes par nós.~~

Estou questionando esse edital. Já oficializei a SPTRANS, São Paulo Transportes, ontem, estou aguardando resposta para hoje porque o edital traz algumas aberrações, inclusive.

Vamos falar sobre o conteúdo do projeto. O Artigo 4º fala que as empresas ou consórcio por contrato de concessão, a prestação e a exploração de serviços ora criado, que poderão ser precedidos de construção de obras de infra-estrutura. Se poderão, quer dizer que a Prefeitura pode investir em tudo, até nos equipamentos e dar o presente para a



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 82 do proc.
n.º 03 de 19 97
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-56	2	Denise	Com. Trans. Trân.	8.4.97		

iniciativa privada. Essa é a primeira grande dúvida e crítica nossa ao projeto.

O Artigo 5º fala da exigência do estudo para o processo licitatório. Nós podemos aprovar a lei e realizar esse processo daqui a dois anos, porque o edital está dando dois anos para a apresentação dos estudos.

O projeto é uma cópia da Lei Federal nº 8987, mas traz o que interessa aos amigos que trabalharão aqui e que podem ganhar a concorrência ao Governo. Não defende o usuário, nem trata o dinheiro público ~~em~~ com carinho e com cuidado. Então, essa é a crítica fundamental que fazemos da lei, por isso que insistimos que tem de ser ~~seguida~~ precedida da de lei específica com estudos mais elaborados e com debates, com mais tempo para planejarmos juntos, discutir planos diretores, ouvir outros setores da sociedade, trazer a universidade. Aliás a Universidade de São Paulo no que pese ela seja crítica à essa modalidade de transporte, mas ela tem laboratórios e técnicos que estão estudando isso, inclusive, em convênio com universidades do exterior, como a Universidade de ~~Niterói~~ Leeds, onde o atual Prefeito estudou e de onde trouxe essa grande idéia para cá.

NO Artigo 14, inciso VII, está dizendo que um dos meca-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO 83 de proc.
— TAQUIGRAFIA — 03 de 19 97

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APART.
N-56	3	Denise	com.Trâns.Trans	8.4.97		

nismo de decisão de quem ganhará é quem der a menor contrapartida do subsídio ao projeto. Um poder concedente não pôde deixar ao critério de quem disputará a licitação a regulação de quem dará mais ou menos subsídio do transporte. Isso é um objeto de estudo de custos do poder ~~ex~~ concedente, por isso tem de ser precedidos desses estudos com muito critéri-
tério. Não pode deixar a mercê de um julgamento da licitação, de conver-
sas de quem tem interesse nesse produto e definir ~~quantum~~ quanto o Poder Público investirá ou subsidiar a tarifa. Vão dizer ~~que~~ ~~ex~~ a tarifa é de R\$ 0,50 e quer^m mais R\$ 0,50 do Poder Público para subsidiar a ope-
ração do produto implantado.

Artigo 18; na Lei Federal diz o seguinte: as receitas com-
plementares, exploração publicitária, comercial, qualquer outra coisa que
não seja a tarifa, ela tem que fazer parte do equilíbrio econômico-financei-
ceiro do contrato e inserir, inclusive, na composição da tarifa ao
usuário. O projeto esquece isso e deixa muito claro que não fará parte
do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Então, pode-se ter um
terminal com um belo shopping na ponta que terá benefício e lucros, fi-
cando de presente para o empresário, para o concessionário.

Tem um contraditório que é o Artigo 19 que diz que todos
estudos serão reembolsados pelo ganhador da concorrência. É preciso ficar



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

84
03 30 19 97

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRAD. ORÇ. ORÇ. CONT. APARTE
N-56	4	Denise	Com.Trâns.	28.4.97	

claro se é sobre esse dital, quais os estudos que serão reembolsados, os projetos e levantamentos de dados.

E o Artigo 31, acho que é bastante polêmico e nos interessa muito, que praticamete muda, fazendo uma intervenção no Estatuto da São Paulo Transporte. É brincadeira!. Você traz uma lei para discutir concessão pública do Fura-Fila , e com isso está se mudando o objetivo inicial do contrato da São Paulo Transportes. Isso tem de ser matéria exclusiva de debates. Com essa lei, o Valter pode até perder o emprego porque a Secretaria dos Transportes não terá função. Passa praticamete muitas atribuições para a São Paulo Transportes sem a menor discussão. Também queremos debater esse artigo.

Sugerimos que: Primeiro, fazer mais audiências públicas, envolvendo outros setores da sociedade, queremos discutir acoplado ao plano diretor da cidade, porque não estão dissociados. É uma responsabilidade muito grande do Governo querer separar as coisas. E a partir daí ver o que sairá disso. Não podemos aprovar do jeito que está um cheque em branco do Governo e não saber qual será o produto final.

É essa a apelação que fazemos e queremos contribuir com o debate. Não queremos ficar somente na crítica, Sr. Presidente, Sr. Secretário.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 85 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-56	5	Denise	Com.Trân.	8.3.97		

O SR. JOSE VIVIANI FERRAZ - Com a palavra o nobre Vereador, Vice-Presidente da Comissão, Armando Melão.

O SR. ARMANDO MELLÃO - Sr. Excm^o Secretário dos Transportes, Sr. Presidente da São Paulo Transportes, Presidente da minha Comissão, Vereador Viviani Ferraz. outros vereadores que compõem a comissão, vereadores presentes, minhas senhoras e meus senhores, antes de mais nada, gostaria de agradecer o Executivo,.....

~~Secretário de Transportes~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 86 de proc.
03 de 1977
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-57	1	Denise	Com.Trâns.	8.4.97	Armando Mellão	

... o Secretário dos Transportes e também o Presidente da São Paulo
Transportes por esse encontro de hoje, onde vemos que o Governo quer
fazer as coisas em parceria com a população, levar os seus estudos e
os seus problemas junto à população.

Eu gostaria de discordar do meu amigo nobre Vereador, onde
cita que o Prefeito Paulo Maluf vendeu, em leilões, o que se refere aos
túneis. Acho que o assunto de hoje não é esse, mas ele não vendeu em
leilões, entregou realizações para a cidade de São Paulo e a população
julga isso e muito bem. Acho que se hoje o trânsito é caótico, é porque
há excesso de veículos. E se não fossem os viadutos e túneis, que o
Prefeito Paulo Maluf construiu nesta cidade, com certeza o problema seria
muito maior.

St. Viviani Ferraz, prefiro estudar um pouco mais esse
edital, mas agradeço ao Secretário dos Transportes, ao Presidente da
São Paulo Transportes por essa audiência Pública onde alguns pontos
já puderam ser esclarecidos. Muito obrigado.

O SR. _____ - Meus senhores e minhas
senhoras, temos de nos ater às questões do projeto, vamos levantar dúvidas,
dizer se concorda ou não para que possamos chegar a um bom entendimento



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

87
n.º 03 de 1977
6º proc.
de 1977

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-57	2	Denise	Com.Trâns.	8.4.97		

e que possamos lavrar uma ata dessa audiência pública e se houver necessidade vamos fazer outras. Quero pedir aos senhores que forem levantando questões que sejam mais diretos ao projeto.

Com a palavra o nobre Vereador Devanir Ribeiro.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - Sr. Presidente da Comissão, Sr. Secretário dos Transportes, Carlos de Souza Toledo; Presidente da São Paulo Transportes, Francisco Christovam; Presidente do Sindicato dos Condutores, Sr. José Alves do Couto Filho, que convocou essa sessão, demais vereadores e os presentes, acho que a importância desse tema se reflete na Casa cheia, porque é muito importante a questão dos transportes na cidade de São Paulo. Não podemos errar na dose, por isso temos interesse, sou da bancada do Partido dos Trabalhadores, que se resolva o problema discutindo com o Poder Público. Essa é a nossa intenção.

Infelizmente, umas questões internas da Casa e nossa também, o projeto tramitou muito rapidamente, não houve discussão nenhuma nas comissões e nem na nossa comissão, que é a Comissão de Mérito, e ele já chegou com a coisa pronta e acabada sem a mínima discussão. Então, ficamos preocupados, porque se acertarmos com esse projeto, é bom. Lógico que quem ganhará será a sociedade paulistana, mas se errarmos, nós vereadores



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

88
03 de 1977
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.:APARTE
N-57	3	Denise	Com. Trâns.	8.4.97	Devanir	Ribeiro

dores podemos pagar um preço alto também. Não é só o Executivo, o técnico o que elaborou o projeto, todos iremos pagar um preço alto. Isso que queremos discutir sem muita pressa, porque como o Vicente Cândido já disse aqui aos olhos mil, qualquer pessoa, não precisa ser técnico em transportes, que o sistema de fato está falido. A continuar do jeito que está não iremos a lugar algum. Daqui há uns dias a cidade trava, ela pára. E não adianta ficar buscando soluções paliativas, temos de buscar soluções ~~que~~ de médio e longo alcance. Não podemos mudar o sistema, simplesmente criando algumas linhas ou corredores, se ~~jamais~~ corredores exclusivos ou privativos, que ninguém respeita. Se ele não for confinado, ninguém respeita, porque a cidade está superlotada de carros. Como o sistema de transporte não é confiável, então as pessoas tem de usar o seu carro particular.

Então, dentro disso, algumas coisas nos preocupam. ~~xxxx~~
A lei de concessão, temos de ter cuidado com ela, porque é concessão pública. Se é concessão é uma coisa, mas se é doação é outro departamento. Se construirmos, quero saber no projeto qual é o parceiro e quanto irá investir. Porque senão só o Poder Público investe, com dinheiro do povo e e qual seria o retorno disso?

Acho que podemos até, alguns companheiros, pensar em ~~xxxx~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

89
03
97
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-57	4	Denise	Com. Frân.	8.4.97	Devanir Ribeiro.	

15 anos. Pode ser muito ou pouco, depende do que discutirmos, como será amotizado essa questão. Mas temos algumas coisas que saltam aos olhos. Por quê? Porque do jeito que está no projeto, é um investimento sem risco. Não tem risco nenhum. O que se diz em alguns momentos, é que tem uma capacidade de 12 a 35.... que o Poder Público poderá subsidiar. E entendemos o que é subsídio hoje. Subsidia-se o passageiro. Agora, subsidiar o sistema como está aqui, subsidia-se também a empresa. Quando fala-se de desapropriação, isso implica também, não é nem da nossa comissão, mas implica também a questão do meio ambiente, de impacto de vizinhança, em uma série de fatores que temos de nos preocupar.

Algumas coisas que teria a colocar se refere ao que o Vicente colocou, na minha opinião, ~~xxx~~ só de terem enviado o projeto para a Casa é se o Poder Público estiver mesmo disposto a discutir o projeto é

~~.....~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO 90 de proc.
— TAQUIGRAFIA — 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-63	5	Camilo	Com.Transp. Transp.	8/4/97	Válter Coronádio	

nologia única, para determinado empreendimento. Compete, por outro lado, ao Poder Público, definir padrões de desempenho, padrões de qualidade, de conforto e de segurança que deverão ou poderão ser atendidos, provavelmente, por mais de uma ou várias tecnologias de transporte de módia capacidade. A definição dessas tecnologias se dará, por meio de concorrências públicas, livres e transparentes, de tal forma que o interesse público seja o único, inteiramente, preservado.

Além do fato citado, o mesmo artigo 5º, inciso 4º, transfere, também, ao Poder Executivo, a prerrogativa de estabelecer quaisquer limites à participação do erário público, nos custos de implantação da infra-estrutura e dos equipamentos necessários ao sistema de transporte, em licitação. Para que se faça sentido uma lei de concessões, no nosso entender, o benefício maior deve ser a redução dos investimentos públicos, sendo assim imprescindível que a lei, em discussão, estabeleça o limite máximo da participação do Tesouro Municipal, nos custos de investimento, devendo esse, sempre, ser inferior a 50% do custo total. É claro que para haver uma concessão, o Poder Público tem que se servir da iniciativa privada, no mínimo com 50% de sua participação, em termos financeiros de empreendimento.

Comentamos também o artigo 9º do projeto de lei que propõe um prazo máximo de 15 anos para a vigência da concessão, entendendo que para preservar o interesse público, a iniciativa privada deva ser, sempre, o maior investidor. A nosso ver, é necessário que o prazo de concessão seja maior possível, visando o retorno para o setor privado, quanto aos ~~seus~~ investimentos a serem realizados. Assim sendo, propomos que o prazo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

91 de Proc.
PAULO 83 de 1997
o funcionario

ROLÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-65	6	Camilo	Com.Trans.Transport.	8/4/97	Válter Coronádio	

de concessão seja idêntico ao da lei federal, ou seja, até 30 anos.

Sugestões para a redação das emendas ao projeto de lei em análise. Tomamos a liberdade para sugerir à Egrégia Comissão dos Srs. Vereadores, encarregada de relatar esse projeto de lei, as seguintes emendas. Nesse ponto, quero concordar com o Vereador Ivo Morgante, que diz que podemos analisar, com critério. Não podemos retardar, exageradamente, a decisão de ~~se~~ conceder serviços públicos de Transporte Coletivo.

No artigo 2º, há um erro de técnica ou de datilografia, pois ~~para~~ estabeleceu a quantidade de ~~existir~~ de 12.000 a 35.000 passageiros, esquecendo de se colocar, "por hora, por sentido". Faltou a expressão "por hora, por sentido". Em um único corredor de deslocamento da viagem, foi considerada uma única seção de contagem. Achamos que deve ser adicionada "em horário de maior demanda, pico".

Artigo 5º - a instauração. Esse item é o mais importante; Ele rege a forma com que a antiga CMTU e atual São Paulo Transportes demonstrou sua competência ao estudar os vários tipos de meios de transporte, podendo se basear, numa lei íntegra. No artigo 5º, então, propomos a seguinte redação:

"A instauração de procedimentos licitatórios será precedida de ~~análise~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO ⁹² de 19 ⁸⁷
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
01	2	alex	C.Trânsito	8 4 97		

decreto que, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, ~~determinará~~
~~o~~ determinará, em primeiro lugar, a linha ou conjunto de linhas -
ou trecho, como o Francisco relatou - para transporte coletivo de média
capacidade, que se refira cada contrato de concessão a ser gerado pelos
processos licitatórios. Ou seja, ao Poder Executivo caberá escolher,
dentro de todo o uso de tecnologias de projetos, de pesquisa origem-des-
tino, de o estudo da malha viária, as linhas que devem ser prioritariamente
concedidas.

Inciso II - padrões de desempenho. Ao Executivo caberá esta-
belecer não um ~~ou~~ tipo de tecnologia a ser usada, mas os padrões de de-
sempenho, os padrões de qualidade, os padrões de conforto e segurança,
as possibilidades de interferência do novo meio de transporte com o trân-
sito geral da via pública em que for implantado, nunca estabelecendo
uma ~~ou~~ única tecnologia. [Não cabe ao Poder Público, ao Executivo, dizer
"Você case com a Joana, porque ela é a melhor tecnologia"; ^{mas dizer} ~~você case~~ "Vo-
cê estude a tecnologia melhor, que venha a trazer o melhor benefício e
que vá remunerar o seu capital investido conveniente ^{mente} para a tarifa que
você irá solicitar na licitação para que lhe seja concedida". Então,
cabe à São Paulo Transportes estabelecer, determinar através do Decre-
to do Sr. Prefeito Municipal, os padrões de desempenho, os padrões de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

93 de proc.
03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
01	2	alex	C.Trânsito	8 4 97		

qualidade, os padrões de conforto e segurança e com as condições de interferência no trânsito geral; e outros padrões que pode a CMTTC dar mais subsídios.

Estou dando a redação dos novos incisos e eliminando alguns incisos que estão na minuta de lei.

Inciso III - obrigação do concessionário de assumir, no mínimo, 70% dos custos de implantação da infra-estrutura e dos equipamentos a serem empregados nessas linhas. Estou seguro, pelos estudos que fiz, pelas visitas que fiz a vários tipos de linhas implantadas em Vancouver, em Seattle, em Jacarta, em linhas do Japão, com características de quinta geração de monotrilhos, as próprias linhas de monotrilhos empregadas nos parques temáticos de ~~MM~~ Orlando, na Flórida, enfim, estou ^{de}seguro que é possível remunerar em 25 a 30 anos os investimentos de 70% do concessionário, ficando a Prefeitura com apenas 30% do investimento a ser feito. Portanto, a verba disponível hoje, de 150 milhões, daria para fazer perto de 300 ~~quatro~~ quilômetros de novas linhas de transporte coletivo de média capacidade.

No artigo 9º, que trata do prazo, achamos que deva ser estabelecido 30 anos e em cada concorrência poderá ser estabelecido um pouco menos, entre 20 e 30, dependendo do tipo de linha a ser atendida,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

94 de proc.
03 de 19 87
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
olj	3	alex	C.Trânsito	8 4 97		

dependendo de estudos econômicos que a CMTC deve desenvolver, e com possibilidade, sempre, de prorrogação desses ~~prazos~~ prazos até 30 anos.

No artigo 14 se trata do julgamento das concorrências. Tive oportunidade de ser presidente de umas 50 comissões de julgamento de concorrência públicas em minha vida pública, durante ~~esses~~ esses 35 anos de engenharia. No julgamento da licitação, portanto, artigo 14, conforme especificação do edital, incluindo regras e fórmulas precisas para a avaliação financeira, serão considerados os seguintes critérios: o menor ~~valor da~~ tarifa, e neste ponto faria um reparo ao que eu mesmo estou dizendo. [Essa tarifa, é claro, que não poderia ser analisada de per si, unicamente, em conjunto com o inciso II: a maior participação nos custos de implantação da infra-estrutura e equipamentos para as linhas ou conjunto de linhas, respeitado o disposto no artigo 5º, que são os 70%. Vai haver oferta de mais de 70% ou de menos, um pouco. A oferta mínima que a lei deve admitir é de 70%. Temos a convicção de que haverá oferta com mais de 70% de investimento, todavia o julgamento deve ser pelo julgamento da combinação dos dois critérios, ou seja, incisos I e II. [Por quê? Porque o concessionário proponente, aquele que se propõe a ser concessionário da linha ou conjunto de linhas - e nesse ponto seria recomendável que se estabelecesse algum conjunto de de linhas para que a econo-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

95
n. 03 de 19 97
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
01	4	alex	C.TRânsito	3 4 97		

— fará
mia de escala seja mais viável para o concessionário julgame to para
estabelecer a tarifa que considere remunerar seus investimentos, e vai
dizer quanto irá investir e ~~qual~~ que tipo de tecnologia que vai
usar no sistema em via elevada, porque não cabe, no centro expandido de
São Paulo, fazer-se corredores como o da Avenida 9 de Julho, ^(-Santo Amaro,) que ~~está~~
está deteriorando a 9 de Julho e a Santo Amaro. Ou corredor com faixa
exclusiva para ônibus, como o da Celso Garcia, que já deteriorou a Celso
Garcia. [O Vereador José Índio é testemunha viva da deterioração de uma
região que já sediou lojas como a Eletrobrás, ^(radio) ~~uma~~ a Pirani, que já teve
vida própria mas que se transformou num ~~bairro~~ bairro que perdeu todas
suas características. Se se subir no teto de um ônibus na praça do Largo
da Concórdia, é capaz de se ir até a Penha saltando de um ônibus para
outro. Isso é absurdo! Lá também caberia um trem elevado, um sistema
elevado, que resultaria na recuperação daquela avenida.

Para encerrar, digo que tenho conhecimento de que existe,
já, um lobby que atingiu a CMTA, e o Francisco me descube se estiver
errado, mas tenho informações, que são informações diz-que-diz. Fiquei
um pouco assustado com a preferência que o Francisco deu ao ônibus, ao
tipo de ~~veículo~~ ^{OBA (?)} a lobby que me denunciaram é justamente com relação
ao OBA, que é um veículo pesado, impróprio para trabalhar em via elevada.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

96 do proc.
n. 83 de 1987
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
o2	1	alex	C.TRânsito	8 4 97		

~~Claro que~~ O peso morto de um ônibus chega a atingir até 100 quilos por passageiros, ao passo que se tem no mundo tecnologia de ⁷mono-rail e de trens em via elevada variando de peso morto - que é o peso do trem, do equipamento - de 30 a 60 quilos por passageiro. Claro que é muito mais vantajoso se tráfegar em cima de estrutura em via elevada com pesos mortos menores.

A população da cidade de São Paulo de há muito vem sofrendo com os péssimos serviços de transporte público disponível, sendo, portanto, merecedora de novas idéias, desde que elas sejam sérias e exeqüíveis. Na qualidade de ^{estudioso} ~~Walter~~ do assunto e ex-Secretário de Transportes do Município, senti-me na obrigação de apresentar essa contribuição aos Srs. Vereadores que compõem a Câmara Municipal de São Paulo.

Assino, Walter Coronado Antunes.

O SR. PRESIDENTE - Convido a nobre Vereadora Ana Maria Quadros para fazer suas perguntas.

Dr. Walter, o senhor pode ~~meu~~ ceder uma cópia para ficar junto com o projeto? (Pausa) Muito obrigado.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

n.º 97 de 1997
n.º 03 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
02	2	alex	C.Trânsito	8 4 97		

A SRA. ANA MARIA QUADROS - Cumprimento a todos os presentes e aos integrantes da Mesa na pessoa do Sr. Presidente da Comissão, Vereador José Viviani Ferraz, e do Sr. Secretário de Transportes, Carlos de Souza Toledo.

O PSDB considera importantíssimas estas audiências públicas, que é o fórum onde nós, vereadores, e a sociedade civil podemos aperfeiçoar o projeto do Executivo. Assim, a posição do PSDB na Casa tem sido ^{a de} que aquilo que é bom para a Cidade, que favorece sua população, merece nosso voto favorável. Votamos contra aquilo que ^a prejudica.

Nessa sugestão tão bem dada por vários vereadores e por pessoas da sociedade civil que falaram, é importante que haja um substitutivo que contemple pontos sérios. Por exemplo, ao analisarmos o projeto, constatamos ser ele tão vago que não dá para se dar um cheque em branco, ~~como~~ como já foi dito pelos vereadores.

Hoje em dia, e com razão, a sociedade civil cobra o papel dos vereadores. Está lá o Senado, que ao aprovar, talvez no maior bom sentido, a emissão dos títulos públicos, ocasionou possíveis prejuízos para os Estados e Municípios. Então, neste caso, seria importante sabermos quais são as linhas que estão sendo previstas para serem utilizados esses veículos. Sem isso, fica difícil analisarmos se é vantajoso para



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 98 do proc.
n. 03 de 1997
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
02	3	alex	C.Trânsito	8 4 97		

a Cidade, ou não.

Outro problema, e que foi muito bem colocado por vários vereadores, e também pelo Sr. Walter, é o seguinte: temos, na história brasileiro, o costume de o Poder Público fazer tudo para a iniciativa privada. Não somos contra a iniciativa privada, absolutamente. Mas ~~par~~ ~~cer~~ ~~ia~~ ~~é~~ ~~outra~~ ~~coisa~~. Tem, sim, de se colocar os limites. Com quanto entra - e o Sr. Walter falou bem - o Poder Público e com quanto entra a iniciativa privada, bem como qual será o tempo para haja o ressarcimento e ninguém seja prejudicado. Isso tem de ser claro, porque sem essa colocação estaremos prejudicando o Município. Não podemos prejudicar um ~~Município~~ Município cujas finanças já estão tão prejudicadas.

↳ Quais serão as linhas e qual é a participação do Poder Público e da iniciativa privada, bem colocad^g, é garantia para que o projeto funcione.

Além disso tudo, fica uma dúvida muito grande para o PSDB. Quando da campanha, nossos técnicos foram à cidade de Essen e verificaram que lá o fura-fila está em desuso. A experiência ^{deles} ~~de~~ está demonstrando que isso não é mais algo que levaria à melhora do trânsito da Cidade.

Há inúmeras soluções. Aprovamos aqui - votamos contra, porque não se tinha especificado - a implantação dos corredores. Sabemos o



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Protocolo 99 de proc.
n. 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
02	4	alex	C.Trânsito	8 4 97		

drama que são os corredores na hora do pico. Eu, por exemplo, ~~assim como~~

~~quando eu vou trabalhar na hora do pico é uma verdadeira~~

~~situação.~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 100 de proc.
PAULO 03 de 19 97
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
03	1	dalva	Comissão	8.4.97		

uso o Corredor Nove de Julho, fora do horário de pico é uma maravilha, mas no horário de pico é uma loucura, o senhor é obrigado a ~~des~~ descer para andar a pé o percurso ~~privado~~ que será mais rápido, isso em tese. Então colocamos; precisamos melhorar a cidade de São Paulo. A população que usa do transporte coletivo é uma população sofredora, porque ela usa justamente na hora do pico, ela não usa como outras pessoas os horários que não são de pico. O PSDB constatou, e não é ~~mentira~~ mentira, os técnicos constaram que o modelo de fura fila não funcionava, estava para ser desativado, então o que temos que fazer para melhorar o trânsito da cidade. Queremos que melhore, e sabemos que nos países do primeiro mundo, é o transporte coletivo que vem beneficiar toda a população. Não tem sentido cada um comprar um carro velho, como o senhor bem disse, mas sair cada um com seu carro na rua. Nós somos responsabilizados se aprovarmos qualquer projeto de lei que não venha ~~em~~ melhorar o ~~trâ~~ trânsito. Então gostaria, também, além das sugestões tão bem já colocadas por outros, em relação ao substitutivo, que deve ser feito, que o senhor respondesse, se lá não está funcionando mais, qual é a vantagem desse meio de transporte para a cidade de São Paulo, e se nós não poderíamos, o ~~Município~~ Município entrar no Metrô ou entrar melhorando os corredores, mas uma outra solução que



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 101 de proc.
n.º PAUL 83 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-58	1	Vianna	Com. Transito	8.4.97		

a Câmara estiver disposta a discutir, nós, os Vereadores, junto com os condutores, com os taxistas, junto com a sociedade e os técnicos, acho que poderemos elaborar um grande projeto que sirva a todos nós, porque do jeito que está não podemos continuar.

Agora, tem algumas coisas que saltam aos olhos. É aquilo que eu citei ontem: estabelece a possibilidade da prática de subsídio tanto ao usuário quanto à concessionária, em função do interesse social ou do equilíbrio econômico e financeiro do contrato da concessão. Esse é o artigo 11, parágrafo 7. Ao mesmo tempo, coloca como critério para julgamento da licitação o menor valor da ~~tarifa~~ tarifa.

Isso é um negócio complicado, porque se é o poder público, se a lei diz que é ele que determina o preço, nos complica muito. A outra coisa que também diz aqui é a ~~bilhetagem~~ bilhetagem, que o ~~Excel~~ Cristóvão explicou ali. "Institui o controle de arrecadação tarifária e bilhetagem de forma diferenciada das demais modalidades do sistema." Quer dizer, eu entendo que toda arrecadação, se é uma concessão pública, a arrecadação é uma renda pública. Quem é que vai arrecadar isso? No sistema de hoje eu conheço. Como que vai ser essa bilhetagem? É uma bilhetagem diferenciada? Agora, como que faz a interligação? O projeto diz que tem que fazer as interligações. E quem arrecada-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Relatório n.º 102 de 1987
n.º 03 de 1987
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-58	2	Vianna	Com. Trânsito	8.4.97		

da, quem é que vende esses bilhetes? É o poder público, é o poder privado, o permissionário? Então, tem algumas implicações desse tipo.

Nos contratos, isso no artigo 21, nos contratos de financiamento, as concessionárias poderão oferecer, em garantia, as receitas futuras do serviço objeto de concessão. Isso é mais grave ainda, porque se a Prefeitura dá para a concessionária, fala assim: "Olha, você tem X de arrecadação lá na frente", aí o que é que vai fazer a concessionária? Ela pega essa carta, vai no BNDES, ou em qualquer banco, financia e poderá usar isso ao seu bel prazer, que pode não ser no sistema de transporte. Nós estamos dando uma carta de fiança ao concessionário. Eu quero saber onde que o concessionário entra, o ~~permissionário~~ permissionário? ~~XXX~~ Quanto custa tal trecho? ~~XXXX~~ É aquilo que o Vicente colocou. Quanto custa tal trecho? Tanto. Quem é que dá tanto? Quem entra com tanto? Para que possamos ter clareza, para não darmos um bilhete. No caso aí, nós estamos dando um aval~~o~~ para qualquer empresa privada, para ela se autofinanciar ao seu bel prazer, do jeito que ela bem entender.

Então, Cristóvão, eu gostaria que o artigo 21, que fala sobre o financiamento das concessionárias, o artigo 11, que ~~fala de financiamento, da possibilidade do subsídio...~~ Inclusive, ~~o~~ no



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Ordem n.º 103 do processo
n.º 03 de 1998
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-58	3	Vianna	Com.Trânsito	8.4.97		

projeto em si, quando diz X assim: "A Secretaria Municipal de Transportes poderá transferir para a São Paulo Transportes", quer dizer, sempre está no "poderá". Todo projeto vem assim, "poderá". Ora, não é assim. Ou é ou não é. Agora, quando chega em baixo, no edital, muda. Chega lá na frente, muda o estatuto da São Paulo Transportes para que ela possa ser a operadora, a gerenciadora do projeto. Então, todo o projeto vem assim: "poderá ser", "poderá subsidiar", "poderá financiar". Como é que fica isso?

Então, eu queria que você explicasse se é a São Paulo Transportes que vai gerenciar, se é a Secretaria Municipal que vai gerenciar ou quem é que vai. Eu quero saber quais são as empresas. Cada contrato é um contrato e a Câmara tem que fiscalizar os contratos, um por um, para que possamos ter clareza do que estamos fazendo, para depois não sermos cobrados enquanto legisladores; e a sociedade tem razão de cobrar quando a gente erra. No caso, aqui, nós podemos cair num grande erro e jogar o dinheiro público fora.

O SR. _____ - Vereador Ivo Morganti,

tem questões?



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 104 de proc.
PAULO 83 de 19 87
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRADER	CONT. APARTE
N-58	4	Vianna	Com.Trânsito	8.4.97		

O SR. IVO MORGANTI — Sr. Secretário de Transportes,
Sr. Presidente da São Paulo Transportes, colegas Vereadores, Senhoras
e Senhores.

Primeiramente, acho que todos os aspectos colocados
aqui pelo Vereador Devanir Ribeiro e pelo Vereador Vicente Cândido se-
rão estudados e serão feitos da melhor maneira possível.

O que nós temos sempre que ter em mente é o seguin-
te: enquanto nós discutimos, enquanto o Vereador Devanir Ribeiro pede
que se discuta com calma, quem está sofrendo com o transporte, quem
está sofrendo nas ruas, quem está com dificuldades de locomoção nas
ruas continua com dificuldades. Eu não acho que tenhamos que discutir
com calma. Temos que discutir com bom senso, mas com relativa pressa
para que possamos solucionar os problemas.

Acho que o fundamental — é a questão que eu deixo
ao Sr. Secretário e ao Presidente da São Paulo Transportes — é o se-
guinte: já que é uma audiência pública, nós temos que colocar ao públi-
co que aí está qual é o benefício desse projeto, como vamos beneficiar
a população com esse projeto. Isto é fundamental. Essas discussões pa-
ralelas, claro que todas elas têm que existir, mas temos que dar ênfa-
se maior à relação custo-benefício. Como o povo que vai utilizar o



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

105 do proc.
n.º 03 de 1987

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORAÇÃO	CONT. APARTE
N-58	5	Vianna	Com.Trânsito	8.4.97		

fura-fila, ou o nome que seja, vai ser beneficiado, em que proporção vai ser beneficiado?

O SR. _____ - Eu vou dar a pala-

vra ao Presidente da São Paulo Transportes, para falar sobre essas questões, mas estão inscritos, ainda, para fazer perguntas, o Vereador Miguel Colassuono, o Dr. Valter Coronado Antunes, a Vereadora Ana Maria Quadros, Vereadora Aldaíza Sposati e o Presidente José Alves Couto Filho. Então, eu gostaria que o Presidente da São Paulo Transportes respondesse essas primeiras questões, para depois passarmos aos debates com as pessoas que estão inscritas.

O SR. _____ - Eu gostaria de começar dizendo que, na verdade, não é fácil listar todas as

questões levantadas aqui.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PALETO n.º 03 de 106 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	SECRETÁRIO	CONT. APARTE
N-59	1	Vianna	Com.Trânsito	8.4.97			

Particularmente nessa discussão, vamos dizer assim, mais filosófica, mais conceitual das questões da concessão. Eu ~~já~~ procurei listar alguns aspectos que considero importantes de se prestar aqui um esclarecimento.

O primeiro deles, ~~em~~ eu queria começar dizendo o seguinte: a licitação que nós fizemos foi para a contratação de uma empresa que nos apoiasse, que apoiasse a São Paulo Transportes no desenvolvimento desse sistema de média capacidade, no desenvolvimento de ~~o~~ protótipos, acompanhamento de ~~desempenho~~ desempenho de ~~transp~~ protótipos, estudos de transporte, definição de traçado e questões de re-manejamento viário. Essa é a licitação, Sr. Vereador, cujas propostas foram entregues ontem na São Paulo Transportes. Há quatro concorrentes e o prazo de contrato é de 24 meses. Não significa que após 24 meses é que nós vamos ter todos esses estudos.

Como eu mencionei na exposição, nós estamos estudando uma rede básica de transporte de média capacidade, com linhas transversais, com integração com outros modos de transporte. Nós não temos, na São Paulo Transportes, quantidade nem qualidade de pessoas necessárias ao desenvolvimento que precisa ser feito, na velocidade que precisa ser feito, por ~~isso~~ ^{isso} é que nós estamos contratando uma



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO n.º 107 do REG.
— TAQUIGRAFIA — n.º 03 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-59	2	Vianna	Com. Trânsito	8.4.97		

empresa de apoio.

Agora, o prazo do contrato é de 24 meses. Não significa que daqui a 24 meses é que ~~há~~ vamos ter o primeiro estudo, a primeira linha com projeto básico, com estudos de transporte. Diga-se de passagem, nós já ~~há~~ estamos muito avançados nessas definições todas de demanda, de integrações, de traçado, de intervenções, de interferências e assim por diante, porque estávamos fazendo com os técnicos da São Paulo Transportes, apoiados por uma outra empresa contratada, por licitação pública, para nos ajudar em outras questões; uma delas, inclusive, era no desenvolvimento de novas tecnologias de transporte.

Por outro lado, não registrei nenhum pedido de V. Exa. para esclarecimentos e informações no que diz respeito a essa concorrência que ~~há~~ está em curso.

Com relação à questão do aporte de recursos, por parte do poder público, para a viabilização do empreendimento, é o seguinte: no começo da administração passada, nós desenvolvemos um modelo de implantação de corredores. Na verdade, o objeto das licitações para corredores - não era para a implantação do sistema de média capacidade, mas para implantação de corredores - era a captação de recursos, a implantação das obras, desenvolvimento dos projetos, aquisição



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

108 de proc.
n.º 03 de 1977
funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRADOR	CONT. APARTE
N-59	3	Vianna	Com.Trânsito	8.4.97		

de material rodante, operação e gestão do sistema por oito anos. O custo operacional era pago numa parcela, a amortização do investimento na outra.

Esse foi um modelo que não prosperou porque todos os nossos contratados foram buscar recursos no BNDES, única e exclusivamente, e aí começou toda uma questão de enquadrar, exige 130% de garantias reais. Os contratados deveriam, obrigatoriamente, dar como garantia do financiamento, para execução de uma obra pública, o seu patrimônio pessoal, ou então uma fiança bancária que era quase que impedida por outra resolução do Banco Central. Enfim, não prosperou.

Dessa vez nós não queremos ficar integralmente na mão do contratado. Vamos fazer uma licitação e, se necessário, o poder público aporta recursos e investe em parte do empreendimento. Por exemplo, na construção da infraestrutura, nas desapropriações, ficando por conta do concessionário a aquisição do material rodante, operação e gestão do sistema pelo prazo da concessão. Isso ~~significa~~ significa garantir que esses empreendimentos sejam implantados de fato.

Agora, nas regras a serem estabelecidas no edital, nada impede que esses recursos aportados pelo poder público sejam de-



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORAD. OR. INICIAT. CONT. APARTE
N-59	4	Vianna	Com.Trânsito	8.4.97	

volvidos pelo concessionário. Ele amortiza os investimentos através da captação que ele vai fazer para investimento daquilo que é da sua competência, depois ele devolve para o poder público aquilo que o poder público investiu. É uma modalidade. Na outra, ele pode, desde o início da operação, já começar a devolver para o poder público parte do investimento, quicá o investimento todo que foi feito por parte do poder público, de tal maneira que o poder público possa reinvestir esses recursos em outros corredores.

A dificuldade que temos, nesse momento, é que como estamos fazendo o estudo de uma rede de transporte, porque fazer o projeto de uma única linha de um sistema de média capacidade, VIP, fura-fila ou o nome que se queira dar, é muito fácil. O difícil é cumprir com todos os requisitos e características que foram expostos aqui, quer dizer, que esse sistema seja integrado, "latu in sensu", com todas as modalidades de transportes existentes na cidade de São Paulo, que esse sistema passe por uma integração tarifária.

É muito fácil dizer que a ~~existente~~ sustentação financeira, econômica e financeira, desse empreendimento dar-se-á pela receita do transporte dos passageiros. Agora, e o passageiro integrado, ele paga a dupla passagem? Que modelo vai ser esse? Vai ser o mo-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 110 de proc.
PAULO 23 de 19 28
n. 1
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-59	5	Vianna	Com.Trânsito	8.4.97		

delo hoje existente entre metrô e ônibus, onde o passageiro é penalizado com a integração, porque ele paga a tarifa do ônibus mais a tarifa do metrô, com desconto de 10%? Ou ele vai ser beneficiado como é no sistema ônibus, onde o usuário faz a integração gratuitamente? Ele pega o alimentador num terminal de área paga e passa para o troncal sem a necessidade de pagar uma outra passagem.

Significa que nós temos, como limite inferior, o modelo vigente no sistema ônibus, e como limite superior, o limite vigente nas integrações metrô com ônibus. Isso tem uma gama muito grande.

O importante é que fique claro que há uma diferença muito grande entre custo, tarifa e remuneração. O custo do transporte é uma questão de engenharia e de economia, não é discussão política. É uma questão de saber quais são os índices de consumo de pneu, de combustível, de energia de tração, de peças, etc. E a outra coisa é



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 23 de pro-
PAULO de 19 97
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N60	1	Angela	Tr.Transp.A.E.	08.04.97		

quanto custa os recursos necessários à produção do serviço propriamente dito, ou seja, custo de transporte. Tarifa é ato discricionário do Prefeito. É em função desse valor que o Prefeito lida com as variáveis sociais e políticas. Remuneração é uma outra variável completamente diferente, onde o poder público, e aí ~~xx~~ sim, lida com questões econômicas. Ele é obrigado a dar sustentação, a garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, sob pena dele contratar concessionários que depois não vão ter condições de continuar prestando os serviços, vão à falência.

É isso que o poder público quer, ele quer fazer licitação em que o concessionário vem, presta um serviço de acordo com as características especificadas no edital e no contrato, mas que ele tenha o rendimento dele. O concessionário é um operador privado, não tem de fazer solidariedade, não tem de fazer graça com ninguém, ele está desenvolvendo um negócio muito específico, porque trata-se de serviço de utilidade pública, que é regido por leis próprias. Não se trata de leis de mercado. Ele não está ~~x~~ numa concorrência livre e aberta, aonde ele estabelece as regras, mas é um concessionário, ~~para~~ prestador de um serviço de utilidade pública. Portanto,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

12 de proc.
n.º 03 de 1997
funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N60	2	Angela	Tr.Tr.A.E.	08.04.97		

narmos que vamos amarrar de tal maneira que, garantindo um bom serviço, um serviço com regularidade, com confiabilidade, com conforto e coisa e tal, o concessionário não tenha condição de ter assegurado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Por outro lado, é com a remuneração paga pela produção do serviço que o poder público faz política de transporte, não no transporte, mas política de transporte. E é aí que ele incentiva uma mudança tecnológica, o desenvolvimento de um equipamento novo, de uma modalidade nova, de uma integração nova que beneficie inclusive, eventualmente, segmentos desassistidos da população, agora, desde que o poder público banque isso, pois a concessionária não tem nada a ver com isso.

Então, estas três questões, com base em toda a experiência que temos de exercitar a Lei 11.037, que é a lei que hoje rege ~~toda~~ todo o transporte ~~x~~por ônibus na cidade de São Paulo, é que nos deu parâmetros, as informações básicas para que pudéssemos propor este projeto de lei, aonde eliminamos aquilo que não deu certo -do ~~x~~ nosso ponto de vista- pelo exercício, pela verificação de como se processa a Lei 11.037, e aqui aperfeiçoamos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha 113 de proc.
n. 83 de 19 98
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N60	3	Angela	Tr.Tr.A.E	08.04.97		

Agora, questões como a arrecadação pública prevista na Lei 11.037 que rege a relação entre o poder público e as empresas prestadoras de serviço por ônibus na cidade de São Paulo, a arrecadação pública. Em outras palavras, tudo o que se arrecada no sistema é depositado numa conta da gerenciadora -São Paulo Transportes-, que depois retorna aos prestadoras de serviço, pagando por serviços prestados.

Já que a arrecadação é pública, não pode ser comprometida com nenhum tipo de investimento. Então, o concessionário, se a arrecadação for pública, não pode dispor dessa receita para garantir o financiamento necessário e, volto a dizer, se estamos imaginando fazer isso por concessão estamos imaginando que o concessionário aporte recursos seus, próprios, ou de terceiros que ele vai buscar no mercado financeiro. Para isso, ele tem de ter garantias, precisa ter uma receita, precisa no mínimo dizer que aquela receita da operação do sistema é dele. O poder público deverá complementar esta receita, se for necessário subsidiar. E acho que temos de deixar esta válvula, temos de deixar esta possibilidade, porque se o custo do transporte chegar a um valor insuportável para o usuário, como é que vamos fazer? Vamos fixar uma tarifa? É ato dis-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

114 do proc.
n.º 03 de 1927
O funcionário
D. A. D. R. CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA		
Nº60	4	Angela	Tr.Tr.A.E.	08.04.97		

cricionário do poder público? Ele fixa a tarifa e leva o concessio-
nário à falência? Isso nos interessa? Isso interessa a alguém?
Não. Então, temos deixar a possibilidade de um subsídio, subsidia-
ndo o passageiro, o usuário e não a empresa.

O SR. _____ - Mas aqui fala na em-
presa.

O SR. _____ - Não fala, não. É a
interpretação. Mas se for o caso, Vereador, podemos até deixar
mais claro, porque o espírito da coisa é de subsidiar o passag/ei-
ro, se necessário.

Por outro lado, Vereador, isso sim, é necessário que
o poder público assuma o seu papel de garantir o equilíbrio econô-
mico-financeiro dos contratos. Nós não vamos fazer um negócio aon-
de um concessionário privado investe e, depois, não garantimos o
equilíbrio econômico-financeiro de seus contratos.

Por último, nas minhas considerações iniciais, toda es-
sa questão do Capítulo III, que estabelece novos papéis e novas a-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

PAULO: 03/15 de proc.
n.º 03/15 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADUR	CONT. APARTE
N60	5	Angela	Tr.Tr.A.E.	08.04.97		

tribuições à São Paulo-Transportes, é por uma razão muito simples: o poder concedente é a Prefeitura, é a Secretaria Municipal de Transportes e não é a São Paulo-Transportes. Então, o poder concedente sendo a Secretaria ela poderá, Vereador, delegar à São Paulo-Transportes funções de planejamento, de controle, de realização de licitações, de cuidar da parte de contratos e tudo isso. Eu falo em "poderá", porque numa lei não acho conveniente até que se estabeleça que a Secretaria "deverá", obrigatoriamente, delegar poderes.

Amanhã, quem sabe, a Secretaria não poderá optar por uma outra modalidade aonde um terceiro -a CET, por exemplo- poderá ser o operador de um sistema, por qualquer razão que seja.

Então, esta é a razão simples. Volto a dizer que não sou um especialista em concessão, mas nessas questões mais gerais acho que são estas as informações que eu tinha por ora, mas o Dr. Fukuda poderá falar, e até com mais propriedade, se for essa a necessidade da mesa.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Agora, vou passar a palavra ao Vereador Miguel Colasuonno, que tem cinco minutos para colocar a sua questão.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

116 de proc
03 de 1987

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	COORDENADOR	CONT. APARTE
N60	6t	Angela	Tr.Tr.A.E.	08.04.97		

O SR. MIGUEL COLASUONNO - Sr. Presidente da Comissão de Transportes, Vereador José Viviani Ferraz; Srs. Convidados; Srs. Membros da São Paulo-Transportes; Sr. Secretário; meus colegas Vereadores, acho que existe uma linha divisória -apenas um comentário muito simples-, ~~essencial~~ hoje essencial, que, de certa forma, acompanha a administração pública do mundo inteiro, que é, se existem recursos suficientes para tudo aquilo que o governo pensa em fazer a favor da população.

Este é um princípio elementar e eu respondo: "Não há recursos públicos suficientes para atender a todas as necessidades sociais que os governos têm no Brasil e fora do Brasil."

Portanto, a partir deste princípio, acho que a apresentação feita aqui pelo ~~existência~~ Dr. Cristóvão, é tecnicamente falando, foi bastante esclarecedora de que estamos trabalhando num sistema de complementariedade ou de parceria para melhorar a qualidade do transporte e da vida social da cidade de São Paulo.

Sendo assim, não podemos ignorar a indispensável necessidade da parceria com o setor privado em alguns campos aonde ainda é permitido. Em outros campos não é permitido, como é o ca-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

RAUL D. 117 de proc.
n.º 03 de 1977
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRADOR	CONT. APARTE
çN61	1	Angela	Tr.Tr.A.E.	08.04.97		

so da assistência social e outros, porém, ainda existe, no campo do transportes -o que é reconhecido internacionalmente- a possibilidade da complementariedade do serviço.

Se isto for um tema aceito, e acho que o bom senso da maioria aceita esse critério da complementariedade com o setor privado, acho que temos de estudar o ~~projeto fura-fila~~ Projeto Fura-Fila dentro desta ~~na~~ ótica, isto é, temos de eliminar da nossa cabeça o princípio de se vamos ~~dar~~ dar favores ou não ao setor privado, se vamos dar vantagens ou desvantagens, ou pretender trazer o setor privado para o setor público, castigando da forma de não-rentabilidade. Isto, me perdoem, é idiotice. Temos de aceitar que se quisermos ter uma parceria teremos ~~a~~ de fazê-lo dentro de certas regras de mercado que são aceitas por você, por mim, por todos nas demais atividades.

Dentro do prazo determinado pelo Presidente, que julgo suficiente, queria destacar dois pontos dentro deste conceito, isto é, de que se estamos querendo trazer a complementariedade do setor privado -dentro de regras pré-estabelecidas- para o setor público, o que é usual aqui e em qualquer lugar do mundo, temos de dar



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha 118 de proc.
n.º 83 de 1987
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N61	2	Angela	Tr.Tr.A.E.	08.04.97	Colasuonno	

condições para que ele se implante.

Há dois pontos no projeto que quero me referir, um tem de ser recalculado e o outro não está muito claro. O primeiro ponto é o seguinte: o exemplo dos corredores de transporte, aprovados por nós nesta Câmara, deixou muito claro que quando as regras — do ponto de vista de rentabilidade, de retorno — estabelecidas pelo poder público para dar a concessão, não são claras, que é um princípio em que temos de tirar o complexo de inferioridade, senão não dá para discutir esta matéria aqui hoje, temos de deixar de pensar que o setor privado junto com o poder público envolve ~~uma~~ algum grau de subterfúgio, o aconteceu nesse caso dos corredores foi que o setor público acabou bancando todo o processo e, com isso, retirou dinheiro indispensável a algumas outras atividades ~~de~~ de caráter social, no qual o setor privado não pode participar.

Então, no meu entender, a participação do setor privado é de absoluta indispensabilidade para preservar e ~~o~~ salvaguardar o segmento mais pobre da cidade de São Paulo, que precisa do dinheiro público. Está clara, portanto, essa questão do princípio.

Dois pontos que no corredor, por exemplo, não funciona-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

03/19 de proc.
de 1977
funcionário
ORADOR CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N61	3	Angela	Tr.Tr.A.E.	08.04.97	Colasuonno	

naram: se você não estabelecer regras de produção e, ao mesmo tempo, de retorno do investimento feito, ninguém quer participar do processo ou, se vem, vem através de subterfúgios extremamente mais caros, o que o inviabiliza na participação e, novamente, perde o povo mais pobre.

Sem demagogia, não adianta ficarmos com meias palavras, na medida em que o setor privado não vier participar dentro da atividade pública concedida ou que é possível conceder, estaremos roubando os pobres. É claro, sem dúvida alguma, estaríamos roubando os pobres. Então, para trazer esse pessoal para trabalhar dentro das regras do setor público, eu enalteço essa questão, é um poder concedido, temos de levantar dois pontos no projeto.

O primeiro é de os 15 anos previstos são absolutamente inviáveis, no meu modo de ver, como economista, em termos de taxa de retorno ou sob qualquer forma, a menos que se faça uma concessão para um pequeno espaço e o resto o setor público venha bancar, o que no meu modo de entender é um crime, nesta altura do campeonato, quando os recursos do poder público são raros e cada vez mais difíceis. Então, se tivermos de estabelecer uma taxa de retorno razoável



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 120 do proc.
03 de 1978
funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N61	4	Angela	Tr.Tr.A.E.	08.04.97		

vel, temos de estabelecer um período de ressarcimento muito acima de 15 anos, do tipo 20, 25x, 30 anos, como qualquer processo de concessão que acontece no Brasil e no mundo. Não há como escapar disto. E gostaria que o Dr. Cristóvão pudesse comentar sobre isso também.

E, segundo, a questão de um fundo específico de ressarcimento ou de balanceamento com relação à área já concedida, ou seja, você recebeu a concessão, tem de devolver esse dinheiro, tem de pagar para alguém. A experiência também dos corredores, há questão de dois anos atrás, também fracassou por quê? Porque existe, e é natural que seja assim, uma razoável desconfiança em relação ao comportamento do orçamento público de qualquer lugar do mundo. Pode até acontecer acontecer algum fato emergente de aspecto social que cria a necessidade de se concentrar recursos para atender essa emergência e, aí, todo o sistema de transporte, por exemplo, que é o que estamos falando, passa a ger um risco de falência e, com isso, a gravidade do problema social assume proporções inusitadas.

Então, a mim parece que a criação, que não está clara no texto do projeto, de um fundo compensatório, aonde as tarifas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

122 do proc.
n.º 03 de 1987
DBA 1987-122-03
CONT. APARTE

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	DEBATE	CONT. APARTE
N61	5	Angela	Tr.Tr.A.E.	08.04.97	Colasuonno	

pagas possam ser pagas e devolvidas a esse fundo compensatório, mas se possível, no meu modo de ver, pois existe uma ~~maneira~~ modalidade muito moderna aonde você não faz o mecanismo compensatório dentro do orçamento público, porque está claro, está visto e confirmado que o orçamento público tem prioridades emergenciais muito difíceis de serem previstas ~~uma~~ a cada ano, imaginem de dez em dez anos. Então, talvez a possibilidade da criação de um fundo administrado de forma privada, dentro das regras de concorrência e de editais estabelecidas pelo setor público possa ser o instrumento que permitirá uma ~~uma~~ autosuficiência relativa a um novo sistema que se pretende.

E eu estou convencido de que o novo sistema que se pretende, idealizado pelo Prefeito Celso Pitta, sim, este novo sistema foi idealizado pelo Prefeito Celso Pitta, especialista na matéria



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

22 de proc.
de 1997
03

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-62	1	Camilo	Com. Trans. Transp.	8/4/97	Colasmuono	

~~.....~~ do transporte. Exatamente como um sistema intermediário, simultaneamente, tudo pode acontecer. Não é que vai acontecer um fato em detrimento do outro. Não temos recursos suficientes. Não há recurso público suficiente para atender a todas as demandas sociais que existem, na cidade de São Paulo. Não podemos prescindir e trazer para dentro a possibilidade de complementar, dentro das regras estabelecidas por edital, pelo setor público.

Portanto, Senhor Presidente, acho que o projeto ~~x~~ carece de dois aspectos. Um deles, tenho absoluta certeza, pois não há retorno, em final de ano, em investimentos da área pública em termos de remuneração. Seguramente, isso, em qualquer sistema financeiro, inclusive os internacionais, para não se falar nos bancos privados, tanto no BID, no Banco Mundial, BIRD, etc, não há como, em quinze anos, fazer retorno de qualquer investimento entre o setor público e o privado.

Em segundo lugar, ~~em~~ mecanismo de um fundo compensatório é necessário para que o sistema possa se auto-alimentar e estabelecer as ^{compensações} ~~condições~~ indispensáveis para, realmente, seja feito o que se deve fazer.

Dentro do tempo, Sr. Presidente Viviani Ferraz, encerro minhas palavras dizendo que a Comissão deveria analisar a possibilidade, juntamente com a Secretaria e com a São Paulo Transporte, visando a um complemento ao projeto ou ao substitutivo, a fim de que possamos melhorar a qualidade do projeto, nos termos que ~~Ex~~ essa Casa pretende. Digo isso, porque a Casa, hoje, está sendo homenageada. A Câmara dos Vereadores está sendo homenageada, em uma discussão de alto nível, sem demagogia, com fatos



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

123
03 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-62	2	Camilo	Com. Trans. Transp.	8/4/97	Colasvorno	

objetivos, com qualidade técnica e com a sensibilidade dos Vereadores, que não precisam ser especialistas. Estou de acordo com o Sr. Vicente. Sei que ele sabe dar sensibilidade que temos, em relação à realidade da Cidade. Conhecemos a população e suas necessidades. Sabemos que são muitas as necessidades e não serão atendidas, se não eliminarmos, da nossa cabeça, o complexo de que a complementação de investimento, em alguns setores, é indispensável. Nesses termos, acho que a apresentação do Dr. Cristóvão, juntamente, com o Sr. Pelego, Secretário, foi muito clara. Estamos aqui discutindo sobre complementaridade do sistema de transporte, sem termos recursos correspondente. É bom dizer isso, não temos recursos para esse fim. Assim, parece-me que a associação ou a combinação de uma parceria é algo indispensável para o benefício da população, principalmente, mais pobre. Muito obrigado.

O SR. VIVIANI FERRAZ - Alerto os opositores que, ainda, estão inscritos o Dr. Válder Coronádio Antunes, a Vereadora Ana Maria Quadros, presidenta do Sindicato, a Vereadora Aldaíza Sposati, o Sr. Pedro Augusto, Presidente do Sindicato, o Vereador Dalton Silvano, o ex-vereador Zaratini, nosso colega, e o Vereador José Eduardo Martins. Convido agora o Vereador Válder Coronádio Antunes para dar a palavra.

O SR. VÁLTER CORONÁDIO ANTUNES - Para ganhar tempo, farei uma saudação veemérita a todos, dizendo que sou engenheiro civil, formado pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, em 1962. Tenho 57 anos, nasci em 1939 e ^{estudei} ~~aprendi~~ a fundo,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

124 de prec.
03 de 1987
funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-62	3	Camilo	Com. Trans. Transp.	8/4/97	Válter Coronádo	

os problemas de transporte da região metropolitana de São Paulo. Distribuí para alguns vereadores o meu artigo escrito e publicado, na revista "Engenharia de Estudos", o qual foi aprovado, portanto, pelo editorial daquele órgão. Tal artigo tenho o prazer de distribuir para os demais vereadores.

Para ser mais rápido, preparei uma proposta de aperfeiçoamento ao projeto de lei para a conservação do transporte coletivo de média capacidade. Vou ler este documento:

"Esta proposta se fundamenta, no fato de vermos com muito bons olhos, essa iniciativa do Poder Público de buscar parcerias, ou mesmo ajuda do setor privado para atender, de fato, as necessidades urgentes da população paulistana, no setor de Transporte Público. É do conhecimento de todos que o Poder Público não tem recursos, não tem mais capacidade financeira para resolver, sozinho, os problemas de transporte que afligem a cidade de São Paulo. É unânime que entre os urbanistas e técnicos em transporte que os congestionamentos de trânsito, no sistema viário de nossa cidade, só podem ser resolvidos ou bastante atenuados, com expressiva melhoria e oferta de transporte coletivo, não só do ponto de vista de quantidade, mas, principalmente, do ponto de vista de qualidade. A solução ideal para atender a esses requisitos seria o metrô. Se compararmos São Paulo com grandes metrópoles mundiais, com populações semelhantes, já servidas com metrô." ~~Por isso~~

Para vocês terem uma idéia, a cidade do México, que é comparada a São Paulo, possui poucos metrô, com 180 km. de extensão. Nós temos, apenas, 40 ou 43 km. de metrô.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 125 de proc.
PAULO 83 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-62 63	4	Camilo	Com. Trans. Transp.	8/4/97	Válter Coronádio.	

Assim, conclui-se que nossa cidade necessita hoje de dispor de uma rede com cerca de 350 a 400 km desse meio de transporte, para atendimento de suas necessidades. Entretanto, verificamos que, da maneira que o Poder Público vem investindo desde o início da construção do metrô, levariam mais de dois séculos para se construir essa extensão.

Portanto, é totalmente inviável imaginarmos que o Poder Público tem condições de resolver o problema de Transportes Públicos, só ~~em~~ com os seus recursos financeiros próprios.

Além disso, é de conhecimento público que a receita tarifária do metrô cobre, com dificuldade, seus custos operacionais, não sobrando nada, portanto, para a cobertura de custos de investimentos, ou seja, o metrô é um sistema de transporte inviável, do ponto de vista econômico. Em 5 anos, as ferrovias suburbanas também serão um sistema de transporte inviável, do ponto de vista econômico.

Portanto, é fundamental que o projeto de lei que se discute, nesse momento, venha propiciar a mais intensa, adequada e justa - principalmente essa última qualidade - participação privada, na implantação e operação desse novo ~~em~~ sistema de transporte público de média capacidade que se pretende utilizar, em São Paulo. Passamos a comentar, portanto, o artigo 5º do projeto de lei que, no seu inciso 3º, transfere ao Poder Executivo a faculdade de ~~se~~ criar, a seu bel prazer, uma verdadeira reserva de mercado para a tecnologia de sua preferência, cerceando a concorrência de outras tecnologias que atendam, adequadamente, aos requisitos técnicos, objeto das futuras concorrências. Ao Poder Público não ~~pode~~ criar reservas de mercado, pré-determinando uma tec-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

126
n. 03 de 1998
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
03	2	dalva	Comissão	8.4.97		

não venhamos, apenas, porque às vezes fica para o PSDB uma grande preocupação, o fura fila fez furor na época da campanha, seria m só manter o compromisso da campanha? E ~~mas~~ nada melhorar? Então essa questão gostaríamos de ver respôndida, porque os nossos companheiros da sociedade civil levantaram suas faixas de que mais de sempre ~~deixará~~ virá, se todos os procedimentos passatem a ser eletrônicos. Então como é que podemos beneficiar o transporte na cidade atendendo a população e ao mesmo tempo não contribui para um maior desemprego?

Muito obrigada. Era o que tinha a falar.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI

Bom dia Sr. Presidên

te da Mesa, ~~é~~ vários membros, Sras. e Srs. , primeiro queria cumprimentar o nobre Vereador Viviani Ferraz por acatar esse pedido de audiência pública, inclusive com isso, demonstrando o quanto o ~~proj~~ projeto precisa ser discutido, e que democracia sempre faz bem a todos nós. Então cumprimentar V.Exa. e mostrando que o debate aqui trazido por técnicos, população, sindicalistas, políticos mostra o índice de questões que d temos quanto a essa proposta. Portanto, melhora-la, é o que a cidade precisa, e também está mostrado aqui, que certamente, não vai bastar uma audiência públi



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO: 128 de 1997
n.º 03 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRADUADOR	CONT. APARTE
03	4	dalva	Comissão	8.4.97		

bém não como ~~isso~~ disse o ex-Secretário de Transportes, que não cabe ao Poder Público — ele está dizendo case com a Joana — mas também não pode o Poder Público^o propor amizade colorida, ou seja, ele abrir mão do papel de regulação do Estado e ao projeto faltam ^o parâmetros, faltam referências, sem ele nós estamos aprovando o quê? Do ponto de ~~ex~~ vista da qualidade de transporte para a cidade, do ponto de vista do resultado. Nós não podemos abrir mão absolutamente do papel regulador do Estado. A concessão, inclusive esse exercício de parceria, ~~isso~~ válido e necessário, mas ele exige o papel de regulação.

Então chamo atenção,, já me antecederam por cláusulas itens, outros ainda levantaram questões, acho que realmente o projeto ~~isso~~ carecesse de um substitutivo em ~~relação~~ relação a q essa questão do poder de regulação do Estado, chegou até dizer o nobre Vereador Vicente Cândido, que se tratava de uma cassação da existência de um Secretário de Transporte, ^{tal larguesa} que a proposta coloque, digamos assim, para iniciativa privada. Bem, eu diria como? No caso a São Paulo Transporte ~~isso~~ pretende regular e exercer efetivamente esse poder de regulação do Estado.

Quanto a questão do sistema em si, aí presta muita atenção a uma ~~frase~~ frase inicial do Cristovão, quando ele disse



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 129 de proc
n. 05 de 1994
ORADOR: ...
CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
03	5	daiva	Comissão	8.4.97		

Bem, vamos aqui realmente estar discutindo a necessidade de um transporte de média capacidade, se é que estamos de acordo. Penso que si, Me chamou atenção esse "Se é que estamos de acordo" e depois e vim a entender, porque os estudos para demonstrar essa necessidade ~~não existem~~ vão entrar em licitação hoje, agora, ou seja, nós vimos aqui uma demonstração belíssima, competente, mostrando a questão da origem e do destino. Reparamos nós que uma centralidade na região central da cidade, apareceu lá como vermelho, concentrador das viagens. Todavia esse melhor concentrador das viagens não resultam somente do formato das linhas de ônibus, mas também porque o Centro da Cidade, distrito da República ele concentra 5.4 vagas de emprego por morador na República, e a maioria dos distritos da cidade vão até as áreas 00.2, quer dizer, no caso esse deslocamento é evidente, essa centralidade num recorde só da oferta do transporte, mas também da atração e da necessidade de deslocamento para o trabalho. ~~Porque~~ Estudos a serem feitos para dar ~~inclusive~~ inclusive deliamento desse anel, ele tem que nos mostrar a necessidade desses trechos do ponto de vista desse deslocamento, e isso vai ser apresentado. Acho que há um traçado inicial, podemos até, digamos, concordar genericamente, até pela própria lógica imediata se nós temos um transporte luxo, vamos colo-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 130 de pres
n.º 03 de 1908
a funcionário
GRADOR CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRADOR	CONT. APARTE
054	1	dalva	Comissão	8.4.97		

car uma outra relação circular, fazendo interligação, mas aí vem a questão, a solução seria um transporte de média capacidade, e porque média capacidade por trilhos, e não por exemplo, a média capacidade por ônibus e com ~~corredores~~ corredores segregados, aumentando portanto aí a sua velocidade. Então por quê essa opção? A solução técnica ... (defeito na gravação - ~~ininteligível~~ ininteligível) ... Como o ~~processo~~ processo de gestão deixa isso ~~extremamente~~ extremamente aberto, quando nós podemos julgar se essa efetivamente a melhor alternativa e para quais trechos ela é realmente prioritária. Sem dúvida alguma, se nós chegarmos em Sapopemba e formos discutir transporte, vamos ter público; se nós vamos ~~sempre~~ chegar em Santo Amaro largo Treze vamos ter público? Portanto a questão do transporte na cidade é vital e é precário. Então a ausência de público querendo melhoria de ~~transporte~~ transporte, sem dúvida vamos ter sempre. Mas o que está, ~~acontecendo~~ acontecendo? Estamos aqui já receitando flutuantes ... (Defeito na gravação - ininteligível) ... ou discutindo realmente as causas da doença e a localização, porque o estudo não está feito. O que surpreende? O estudo está contratado para 24 meses. Porque aprovar já um projeto geral de concessão se o próprio estudo da demanda tem 24 meses para ser processa-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO
Folha n. 31 do proc.
n. 03 de 1994

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	INTERPRETE	CONT. PARTE
Nº 64	2	dalva	Comissão	8.04.97			

do , mas já vamos tocar aqui os remédios e um único processamento do estudo como é que fica? Então isso mostra, inclusive o que é a alternativa política de ~~assessamento~~ aodamento, àquelas manchetes de jornais "Câmara vota hoje fura-fila". Como votar a fura-~~fila~~ ~~fila~~ fila hoje? ... (defeito na gravação - ininteligível) ... Onde está os estudos? Se nós estamos fazendo essa relação, digamos, circular na cidade, primeira questão: na exposição foi dito o seguinte da oferta, quer dizer, temos mais de 12 mil quilômetros de rua na cidade transita o transporte por 3 mil quilômetros de rua, todavia, desses 3 mil, 150Km. é que tem condições de suporte de transporte coletivo. Sem dúvida, ~~esta~~ essa modalidade, ela está pensada não só no veículo mas na infra-estrutura de circulação de veículo. Mas o que nós sabemos também, é que as condições das vias interdistritais dessa cidade são precárias ... (defeito na gravação - ininteligível) ... por exemplo, —está ali a nosso nobre Vereador de Campo Limpo e outros mais da zona sul— vamos caminhar até Campo Limpo, vamos ali pegar adiante Guarapiranga, e para onde é que você liga, você nada pela Represa? Não. Volta, porque não há via ~~lig~~ de ligação, não é que não há transporte, não há via de ligação. Então são problemas cruciais de ligação interdistrital que



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PIAULO 132 da proc.
n.º 03 de 1997

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N64	3	dalva	Comissão	8.3.97		

passam por uma necessidade de não instalação na cidade de vias de ligação. Essa questão mostra o seguinte: qual é o acoplamento que essa proposta tem com o estudo, também de interligação na cidade, foi levantada aqui a questão do Plano Diretor, mas não levou que ficou traçado viário mesmo da cidade, e foi dito: acoplamento dos vários transportes. Mas como é que isso efetivamente vai se dar, do ponto de vista da ausência de infra-estrutura da cidade, com qualidade, com o desenho capaz de fazer a interligação e suportar essa captação em geral ... (Defeito na gração - ininteligível) - principalmente hoje que estamos em uma ~~precaria~~ precariedade de preservação das ruas, ~~onde~~ onde muito dos pedestres vão ter que caminhar pelas ruas, aliás me surpreendi hoje, lendo um dos jornais uma fala do Sr. Secretário das Administrações Regionais, dizendo o seguinte: que as ruas são feitas; ~~primeiro~~ primeiro para os veículos depois para os ~~pedestres~~ pedestres. É muito estranho. Quero entender onde é ~~que~~ que vai a vida humana nessa história toda.

Muito abrigada.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 133 de proc.
PAULO 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N64	4	dalva	Comissão	8.4.97		

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Quero alertar aos
Srs. Vereadores que às 13h. vamos encerrar essa audiência. Apróxi-
ma audiência será quarta-feira às 10h., todos vão ter espaço para
falar, debater as questões que estão sendo ~~discutidas~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha 139 de 1982
n.º 03 de 1982
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N 65	1	Adilia	com transito	8 4 97		

levantadas vão ser encaminhadas para a Secretaria Municipal de Transportes. Na próxima quarta-feira, daqui a uma semana. Para encaminhar para a Comissão de Transportes, para prepararmos o relatório.

Agora, o Vereador Dalton Silvano.

A próxima audiência pública será na próxima quarta-feira, às 10h, neste mesmo local.

Temos inscritos, ainda, o nobre Vereador José Eduardo Martins Cardoso, o Sr. Pedro Augusto, o Presidente do Sindicato dos Metroviários, o Vereador Zaratini, a assessora da Vereadora Ana Martins. Se não houver tempo hoje, estão inscritos para a próxima quarta-feira.

O SR. DALTON SILVANO - Nobre Vereador, Presidente da comissão de Transportes, Viviane Ferraz, Sr. Christovan, DD. Secretário dos Transportes, Carlos de Toledo, quero, em primeiro lugar, parabenizar os vereadores que me antecederam pela exposição técnica a respeito desse projeto. Foi dada uma grande abrangência àquilo que nos traz a esta tribuna, no que se refere às nossas preocupações quanto à aprovação deste projeto.

Sou publicitário. Fiz campanha para Cidade Tiradentes, na Zona Leste, e brincamos, entre os publicitários, que chegando no local mais distante as pessoas nos perguntavam se o fura-fila era como um trem voador. A impressão que passa a computação gráfica é que o trem sai voando. As pessoas queriam imaginar a forma como seria o fura-fila. Um publicitário, na sua competência, colocou o trem como se fosse voador. As pessoas mais humildes, que não acompanham de perto o pro-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

FOLHA 0135 de 135
n.º 03 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N 65	2	Adilia	com transito	8 4 97		

cedimento tecnológico, nos questionam sobre isso.

Diversas vezes estivemos junto ao Secretário e sempre fizemos estas ponderações. Nesta audiência pública vemos representantes dos transportes coletivos: ônibus, perueiros, taxistas, e sempre perguntamos ao Secretário qual o ponto de equilíbrio que existe na cidade com relação aos transportes. Ouvimos dizer que não há mais linha para os perueiros, para os taxistas, porque o plano municipal de transportes está voltado para o transporte coletivo. É claro que o sistema de transporte da cidade, que é um caos, carece de um estudo maior.

A líder da nossa bancada ponderou sobre o que o PSDB nesta Casa pensa. Quero colocar rapidamente o que penso. Não vou me ater ao que foi colocado, com muita propriedade, pelos vereadores Devanir e Vicente, sobre as licitações e questões polêmicas que constam do projeto. Quero colocar uma questão política. Eu me dirijo ao Presidente da Comissão de Transportes. Estamos em nosso primeiro ano de mandato. Independente disso, acompanhamos de perto essa idéia do fura-fila e dos transportes desde a época dos ônibus clandestinos. Trabalhamos, inclusive, junto ao Secretário Walter Coronado.

É humanamente impossível colocar na pauta de votação o projeto para ser aprovado nas condições em que ele se encontra. Por mais boa vontade que tenhamos para aprovar o que for melhor para a cidade, temos todas as dúvidas do mundo sobre esse projeto e que a população acha que é um trem voador - seja bom para a cidade e venha a contribuir para a melhora do transporte coletivo.

Sendo bem pragmático e objetivo, quero dizer que vi estudos na Casa e tenho me dedicado a outros tipos de problemas, e enten



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha n. 136 do proc.
n. 03 de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORAÇÃO E DISCURSO	CONT. APARTE
N 65	3	Adilia	com transito	8 4 1997		

do seja necessário, independente da empresa que venha a ser contratada para desenvolver os estudos, a formação de uma comissão especial de estudos nesta Casa. É uma proposta que pode ser feita na própria comissão. Nessa comissão teríamos a participação da sociedade. Temos de ouvir não só os usuários mas também os que trabalham, intrinsecamente, dentro dos transportes coletivos.

Claro que a responsabilidade de administrar o transporte coletivo é do Executivo, e, quando a sociedade participa e opina, temos a certeza de que ao aprovarmos o projeto estaremos aprovando uma coisa que realmente vai melhorar as condições do transporte da cidade.

Fica muito difícil. Entendo que para a Câmara, não só para a bancada do PSDB, fica difícil esse projeto ser levado à votação assim. A Vereadora Aldaíza comentou com muita propriedade - e faço minhas as suas palavras - que fica difícil para nós aprovarmos o projeto na forma como se encontra. Seria passar um cheque em branco, aprovar sem qualquer conhecimento.

O Vereador Ivo Morganti ~~aprovou~~ ^{abordou} a relação custo-benefício. O que interessa para a sociedade, para o poder público e para a iniciativa privada, que vai entrar na parceria, e avaliar melhor a relação custo-benefício. Sou a favor de que haja uma parceria, estabelecendo-se os seus limites.

Aí, entra a questão o metrô. O Governador e o Prefeito estão entrando em entendimentos para fazer uma parceria para levar o metro para a periferia. Acho que a questão do transporte coletivo é muito complexa para ser introduzida, e se o projeto for aprovado, se-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 137 de proc
n. 03 de 1947

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORA DO REGISTRO	COM. APARTE
N 66	1	Adilia com transito		8 4 97		

rá irreversível e, no caso de um resultado negativo, sofreremos todas as consequências junto à sociedade e aos munícipes.

A minha intervenção, basicamente, é para que seja criada uma comissão onde tenhamos representantes da sociedade civil organizada. Em outras gestões participei do conselho municipal tarifário, na gestão do PT, temos problema, como colocou o Dr. Christovan, de remuneração, de custos de tarifa. Na época se falava em tarifa zero, que era uma proposta do PT.

Acho que o debate deve ser aprofundado, antes de colocarmos o projeto em pauta para votação. Aí, claro, teríamos uma comissão em que a sociedade participaria e poderíamos saber quanto haveria de investimento e quanto a sociedade, a população e os trabalhadores terão. Por enquanto, para mim, tudo está muito escuro. Não vejo transparência nos objetivos. Percebe-se que o projeto é uma proposta de campanha. A nossa Vereadora colocou que isso não funciona mais, que existe uma polêmica funciona não funciona. De repente, vamos ter de pegar um avião para a Alemanha para ver se o projeto funciona mesmo.

O próprio Secretário diz que o primeiro ponto dos transportes são os onibus: 100 milhões de passageiros; segundo o metro, para chegar à reivindicação dos perueiros e dos taxistas. Temos de encontrar o ponto de equilíbrio, e isso somente estudando a matéria com calma e cautela para aprovarmos o que for melhor para a cidade.

Sr. Presidente, encaminho o pedido para que se forme uma comissão especial de estudos a respeito do assunto.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

Folha nº 138 de proc.
nº 2 de 1907
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N 56	2	Adilia	com transito	8 4 97		

O SR. - Sr. Presidente, uma questão de ordem, por favor.

Os promotores que pediram a audiência, o Dr. Helio e os metroviários, se não tomarmos cuidado não irão falar. Acho ruim que terminemos a audiência sem que os promotores sejam ouvidos. Não menosprezando os colegas, gostaria que os promotores fossem priorizados, e os demais falariam na próxima audiência. Gostaria que houvesse um entendimento nesse sentido ou que fosse bem administrado o tempo.

O SR. JOSE VIVIANE FERRAZ - Estou de acordo com vocês, mas estou seguindo uma ordem de inscrição. Vamos, agora, ouvir o Sr. Jose Alves de Couto Filho. Depois o Vereador Jose Eduardo Martins Cardozo, aí o Dr. Christovam vai responder as questões. Na próxima quarta-feira vamos começar o levantamento das questões e vai falar o presidente do Sindicato dos Metroviários e demais pessoas. Há 10 pessoas inscritas. Como temos de entregar o salão por volta das 13 horas e ainda vamos ter outra audiência, falarão o Dr. Pedro, o Zaratini. Vamos ouvir o Presidente do Sindicato, Jose Alves de Couto Filho.

O SR. JOSE ALVES DE COUTO FILHO - Srs. Vereadores, Srs. membros da mesa, Sr. Secretário dos Transportes, Christovam, Sr. Viviane Ferraz, queremos, em nome do Sindicato dos Condutores, agradecer a audiência pública, porque quem mais tem de ser ouvido e quem gerencia o sistema de transporte em São Paulo, principalmente os trabalha



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PRÓC. 139 do proc.
n.º 03 de 1947
funcionário
ORADOR CONT. APARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N66	3	Adilia	com transito	8 4 97		

dores, que muito pouco são movidos.

Pedimos essa audiência porque estamos dentro do sistema de transportes públicos, vendo a dificuldade que existe e que não há nenhum investimento no sistema de transportes. A nossa preocupação é com a São paulo Transportes que retira 350 ônibus da Avenida Paulista, mas não tira os carros pequenos do sistema, não tira os ônibus que fazem o turismo da Avenida Paulista.

Se o transporte hoje está péssimo em São Paulo, a culpa é exclusiva do Prefeito e do Secretário de Transportes, que não investem, de maneira alguma, no sistema de transporte. Quando mostram aquele ônibus tão bonito, porque não vamos investir no ônibus que está sucatado na cidade?

Se o setor patronal não põe ônibus nas ruas é pelas péssimas condições em que as vias se encontram. Não estamos vendo nenhum investimento nos ônibus elétricos que, na hora do pico, para o trânsito todo, porque a Eletropaulo também não investe.

Nós nos preocupamos quando aparecem essas tecnologias. Não somos contrários. Vamos fazer todo esse investimento no sistema de transporte existente, colocando ônibus a gás, com motor atrás. Onde está esse investimento? Os senhores já foram à periferia verificar onde precisa mesmo sistema melhor de transporte? Será que a prioridade hoje seria Sacomã ou a periferia que não tem transporte? Em Santo Amaro não há trem e nem metrô. Será que a prioridade não seria lá?

Ai eu pergunto: ~~Se o transporte que estão na Sa~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 140 da proc.
n. 03 de 19 97
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
67 N	1	Catla	trans.transp.	8.04.97		

Srs. Vereadores que estão na Câmara Municipal, eleitos pela população, será que cabe aos senhores, sem ouvir a população, assinar um cheque em branco sem saber quanto custará o projeto, sem saber quem irá gerir esse projeto e a partir da hora que diz "poderá ser" acho que é uma grande ~~responsabilidade~~ responsabilidade assinar um documento quando diz "poderá ser". Nem nós que estamos para a categoria nunca chegamos para falar "poderemos fazer isso"; ou faz ou não faz. É muita responsabilidade para os senhores vereadores, principalmente para o Secretário de Transportes, quando vem com um projeto desse para a Câmara falando "poderá". Antes de trazer esse projeto para Câmara deveria ter-se um projeto com firmeza. Nós estamos trazendo esse projeto que não poderá ser; estamos trazendo esse projeto que será. Esse negócio de poderá ser... É por isso que está acontecendo a SPI do Senado.

Pedimos, a todos os Vereadores, que antes de aprovar esse projeto ~~que~~ faça a discussão na periferia, com a população, pois é ela que paga impostos e que tem que discutir a melhor sistema de transportes. Ela quer o investimento na saúde, na educação. É muito difícil ficar dentro de uma Câmara Municipal e só legislando, só escrevendo. Pedimos aos senhores porque podemos falar isso pois andamos de ônibus e transportamos a população. E hoje, quando o Secretário de Trans



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

SÃO PAULO, 14 de proc
n.º 03 de 1987
O funcionário CONT. APART. ☒

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APART.
67	2	Carla	trans. tran.	8.04.97		

portes vem à tribuna e diz que tem 12.500 ônibus, depois vem o Presidente da São Paulo Transportes e diz que tem 12.000 ônibus, e nós temos certeza que não há mais de 10.500 ônibus. Existe uma contradição e por este motivo não dá para confiar num projeto desses. Nem a Secretaria de Transportes nem o Presidente da São Paulo Transportes se entendem em relação à quantidade de ônibus em São Paulo. Não dá para estarmos aqui com um projeto desse.

É muito preocupante para nós e queremos mais audiências públicas e discuta-se, sim, o sistema de transportes. Quando, nas eleições municipais, o senhor ex-prefeito Paulo Maluf falava que São Paulo estava com o progresso à vista, pergunto : por que o progresso? Porque tem muitos carros nas ruas. Por que , ao invés de muitos carros nas ruas, hoje, conforme Cristovão estava explicando, qualquer um compra um carro de 1.000 reais... Ele compra porque não sabe mais a hora que está saindo de casa e a hora que vai sair no serviço. Se tivesse um ônibus de qualidade, se tivesse investimento no sistema de transportes, pode ter certeza, não estaríamos vendo tantos carros individuais nas avenidas. Estaríamos vendo os ônibus.

Outra preocupação é quando vem o subsídio do transporte. Se hoje e antes eles falavam que o PT faliu a Prefeitura pelo siste-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

142 de proc.
3 de 1977
n.º funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
	}	Carla	trans.	8.04.97		

... de ~~investimento~~ investimento no transporte coletivo, aí caiu de 50 milhões de investimento, de subsídio, e quanto será esse subsídio. Queremos saber, eu pago imposto, quero saber de quanto será o subsídio para o sistema de transportes. Não dá para ficar mais pagando subsídio, primeiro não sabemos para quem, não sabemos ~~se~~ ^{se} vai, de maneira alguma, resolver o sistema de transporte. E o que queremos em São Paulo, não só em São Paulo, mas no Brasil inteiro, é um sistema de transporte que venha resolver em pequeno, curto e médio prazo, e não longo prazo. Hoje o sistema de transporte está falido. Por quê? Porque não tem esse sistema de investimento. ~~Se~~

Pedimos, aos senhores Vereadores, que antes de qualquer aprovação discutam com os seus eleitores, na periferia, e traga um projeto sim, mas não um projeto que poderá ser. Esse projeto não servirá para nós. Muito obrigado. (Palmas)

~~XXXXXXXXXX~~

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Ouviremos, agora, a palavra do Vereador José Eddardo, último que será ouvido hoje. Os demais serão ouvidos na próxima quarta-feira. Todos os que se inscreveram, doze, serão ouvidos. Depois passaremos a palavra ao Presidente da São Paulo Transportes, Dr. Cristóvão, para ele encerrar e na próxima quarta-feira



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 143 de proc.
PAULO 03 de 19 97
a Jurisdição

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-67	4	Carla	Trans.	8.04.97		

ra, às 10 h, todos os que não foram ouvidos hoje terão a palavra. Tem o Presidente do Sindicato dos Metroviários, várias pessoas inscritas.

O SR. JOSÉ EDUARDO CARDOZO - Senhores Vereadores, Sr. Secretário dos Transportes, Sr. Presidente da São Paulo Transportes, agradeço a presença de V.Exas., nesta Casa, e, diante de tudo que já foi exposto, gostaria de concentrar a minha atenção em quatro tópicos, bem pontuais, bem definidos.

Primeiro tópico diz respeito àquilo que pessoalmente reputo, e ainda mais convencido após a fala do Torei, agora há pouco, daquilo que vem a ser o verdadeiro pecado original desse projeto. Um pecado que tem uma conotação jurídica e uma política. É o pecado de não se fazer, de não se dizer o objeto das concessões que serão efetivadas em decorrência dessa lei.

A legislação federal é clara: ela ~~exige~~ exige, para cada concessão, uma autorização legislativa específica, que diga, exatamente, os termos da concessão. E falar em termos quer dizer objeto, prazo, condições. Esta regra está no artigo 2º da lei 9.074 de 1995. Esta lei federal que se aplica aos municípios está sendo claramente desrespeitada por este projeto. Ele prevê a criação de concessões sem



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 144 de 1998
RAULO 03 de 1998
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-67	5	Carla	Transp.	8.4.97		

afixação dos seus termos. Os seus termos serão fixados por decretos. Isso é inaceitável perante a legislação federal. Trata-se, evidentemente, de uma delegação de atribuições do Legislativo para o Executivo, o que é vedado pela Constituição no seu art. 2º. Portanto, um pecado jurídico insanável que obviamente, se mantido os termos desse projeto, implicará em que todo ele seja discutido no Judiciário.

Não bastasse isso, além da ofensa por esse aspecto à lei orgânica do município também que esqueci de mencionar creio que esse mesmo pecado tem uma conotação de vício político grave. Peço venia para a contundência da afirmação, há um desrespeito aberto às prerrogativas desse legislativo. Ou seja, na medida em que cabe ao legislativo municipal aprovar concessões nos seus termos, essa delegação, na forma em que se faz, é, antes de mais nada, uma usurpação política de competência da Câmara Municipal de São Paulo, frente à qual não consigo ver as razões que levam o Executivo a não querer que cada concessão, que seus termos, suas cláusulas, suas regras sejam abertamente discutidas nessa casa legislativa.

Portanto, creio que isso se deve a uma não percepção do Executivo de que existe um Legislativo, nessa cidade, de que existem leis federais e de que existe uma Constituição da República que, an-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 143 de REC.
n. 83 de 19 77
funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-68	6	Carla	transp.	8.04.97		

tes de mais nada, tem que ser ~~rejeitada~~ acatada, em todos os seus termos, sob pena, repito, de termos aqui um desrespeito político ao Legislativo e uma ofensa aberta e escancarada à legislação aplicável ao caso.

Segundo tópico: o artigo 13, inciso VI da lei claramente ^{diz} que as receitas alternativas auferidas nesse projeto não serão consideradas para ^{econômico-} aferição de equilíbrio financeiro do contrato. Aqui também vejo um pecaado jurídico e um pecado político-ético. Em primeiro lugar, o Art. 11, parágrafo único da lei 8987, saltável, nesse ponto, diz que obrigatoriamente qualquer receita auferida, no exercício de uma concessão, deve ser computada para fins de equilíbrio econômico-financeiro. Da forma em que se faz redigir esse projeto, comete-se, portanto, uma ilegalidade, mas não só, garante-se ao empresário concessionário que possa vir a ter receitas alternativas sem que isso entre na avaliação do equilíbrio econômico financeiro tarifário. E com isso se prejudica ~~na~~ quem? Prejudica-se a população, se eventualmente tiver que ~~paga~~ pagar uma tarifa fixada a maior sem que o cômputo dessas receitas alternativas seja fixada no seu cálculo: E prejudica-se, também, indiscutivelmente o próprio poder público se o sistema for subsidiado, porque não se computará, para fins de equi



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

196 de 13
n. 83 de 13
funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
1-68	7	Carla	transp.	8.04.97		

brío econômico-financeiro deste contrato as rendas auferidas no contrato desse tipo.

Senhores, um contrato desse tipo pode ter rendas alternativas elevadíssimas. Não há contrato e serviço público antecedido da execução de obra pública que não tenha receitas alternativas elevadíssimas que poderiam, portanto, permitir a redução das tarifas, ou então a redução de eventuais subsídios fixados pelo poder público.

Essa regra do art. 13, inciso VI, portanto, por devida venia, Sr.Secretário, Sr.Presidente da São Paulo Transportes, parece-me ser uma garantia de lucro certo, límpido, inatacável e injustificável para o concessionário que ~~seja~~ eventualmente vier a ganhar essa licitação.

Terceiro tópico: quanto à licitação. O art. 14, do projeto, aponta quais os critérios admitidos para o julgamento da licitação. Em primeiro lugar, admite-se a possibilidade do julgamento por técnico. Na redação original, da lei 8987 de 1995 isso não era admitido. O foi, recentemente, por uma medida provisória, a meu ver inaceitável, feita pelo Presidente da República, que voltou a admitir o julgamento por técnica em concessões de serviços públicos. Qualquer pessoa que minimamente conhece licitações sabe que o julgamento por



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

197 03 26 19 97
Sancionado

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-68	8	Carla	transp.	8.8.97		

técnica envolve subjetivismo. Isso está escrito em todos os livros, em todos os manuais, em todos os escritos de licitação desse País. E, portanto, a possibilidade de um julgamento por técnica em um projeto cuja técnica está previamente definida parece-me algo inaceitável e capaz de conduzir para a licitação a liberdade decisória que orienta, muitas vezes, licitações dirigidas. Portanto, o julgamento por técnica num projeto desse tipo é inaceitável por poder envolver, repito, subjetivismo, discricionariedade capaz de marcar as cartas de uma licitação, o que obviamente nem os senhores, nem esta Câmara, nem a cidade de São Paulo desejam.

Finalmente, acrescenta-se, também, nesse artigo 14, a possibilidade de ser um critério de julgamento de licitação o menor pagamento de subsídio. Isso é inaceitável, por devida venia, Sr. Secretário, Sr. Presidente da São Paulo Transportes. Ser licitado como fator de decisão o menor valor de subsídio significa que o subsídio será fixo, ao longo de todo o período de execução, que pode chegar até 15 anos, e admite-se prorrogação por igual período, a 30 anos. Qual o cabimento, numa política de transportes o subsídio fixo por 30 anos? E que não contempla as regras de mercado, não contempla as condições da prestação? Por que um subsídio fixo, por que se quer licitar um



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

SÃO PAULO 148 de 1997
n.º 03 de 13

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-68	9	Carla	Trânsito	8.04.97		

valor fixo de subsidiamento do sistema? Isto é inaceitável e não vejo nenhuma justificativa para uma política desse tipo.

Finalmente, Sr.Secretário, Sr.PRESIDENTe da São Paulo Transportes, ouvi , atentamente, todas as intervenções, e dentre as quais a intervenção do ex-Secretário Walter Antunes, pessoa que respeito e considero. E o mesmo nos disse que cerca esse projeto um lobby de empresários, fato esse que , sinceramente, tomei conhecimento agora . E sendo o Dr. Walter pessoa quemerece o meu profundo respeito, ex-secretário municipal, gostaria que oGoverno esclarecesse esse episódio. Essa Casa tem o direito de saber do que se trata esse lobby, se a Prefeitura de São Paulo , ao discutir esse projeto , manteve diálogos com esses empresários. Se manteve, quem são e por que, uma vez que esse projeto obviamente marca diretrizes ~~claras~~ claras no sentido de contratos que envolvem milhões de reais e que, portanto, despertam ávidos interesses de diversos setores da sociedade.

Nessa linha, portanto, fica devidamente posta a minha indignação aos senhores se este projeto teve interferência, diálogos, sugestão de empresários. Se foi, ~~quem são esses empresários (segundo~~

~~segundo)~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

PAULO 149
03 98
o funciário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N69	1	Anelise	TRÂNSITO	09.04.97		

quem são esses empresários, quem é esse "lobby" que - de acordo com o que foi dito nesta audiência pública - parece acompanhar a apresentação desse projeto, antes mesmo que ele possa ser considerado pelo plenário da Câmara Municipal.

Muito obrigado.

(Palmas)

O SR. _____ - Bem, agora ouviremos

o Dr. Francisco Cristóvão. Quero agradecer a presença da nobre Vereadora Ana Martins e esclarecer aos Senhores que, na próxima quarta-feira, todos os que estão inscritos continuarão falando na continuidade desse debate para que cheguemos a uma conclusão.

O SR. _____ - Sr. Presidente, não

sei se se é questão de ordem ou encaminhamento, mas fiz um pronunciamento que considero muito importante, e até certo ponto grave, e o Dr. Cristóvão se ficou de responder e não me responde por inteiro. Eu gostaria de deixar claro para não ficar nenhum mal-entendido ao plenário.

Eu gostaria de retornar o conteúdo para que o Dr. Cristóvão, em sua falação, possa detalhar mais sua resposta.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

150 de proc.
n.º 03 de 10 97
funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
V69	2	Anelise	TRÂNSITO	09.04.97		

Ontem foram entregues as propostas técnicas para a abertura da estação do projeto que estuda a estrutura do projeto para implantação do "Fura-fila", a qual deve estar abrindo hoje, se não me engano. Há mais de um mês, fiz um ofício à São Paulo Transportes solicitando cópia do edital. Não recebi, tive acesso a essa cópia por outros meios.

No final da tarde de ontem, encaminhei o pedido via faxx para a São Paulo Transportes, pedindo a suspensão da abertura do edital, porque, a meu ver, tem exigência descabida. Um edital de instalação de consultoria no valor que julgo ser de 6 milhões de reais, pelo menos, porque o capital social exigido no edital é de 600 mil reais, e a lei 866 diz que se deve exigir pelo menos 10% do valor do contrato. Exigir esse capital de empresas de consultoria é ilógico, pois são poucas empresas no Brasil, quase nenhuma, que possui esse capital social registrado em contratos. O art. 7º da Lei 866, inciso II, diz que os editais deverão vir acompanhados de planilha de preço global. Isso não consta no edital. A exigência técnica de um edital é bastante complicada. Há um item, de julgamento por técnica, na parte dos pontos, que exige experiência internacional. Ora, se se exige experiência internacional, pode-se contar nos dedos alguém que esteve em Essen, ou na Inglaterra, em Litz, ou em Adelaide, na Austrália. Vai ganhar a licitação, porque no



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 131 de proc.
SÃO PAULO 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N69	3	Anelise	TRÂNSITO	09.04.97		

Brasil não existex nenhuma experiência do tipo.

Hoje, o presidente da São Paulo TRansportes dizsse que a linha do Sacomã já tem um estudo prévio. Ora, o objeto do edital é bem claro. Está aqui para quem quiser ver. Se já existe estudos, é bon dizer claranente, a população quer saber. O objeto é: "seleção de firma individual, sociedade ou consórcio para prestação de serviços de desenvolvimento de estudos e projetos para implantação de um sistema de média capacidade para o transporte público no município de São Paulo."

Ora, é isso o que estamos discutindo aqui, é disso que trata o projeto de lei 03/97. Então, se o estudo vem diretamente da São Paulo Transportes, ela devia desenvolver o restante do projeto; se alguma empresa fez e deu de presente, ...

O SR. _____ - Sr. Presidente, questão de ordem, por favor. Isso está-me deixando m incomodado.

O SR. VIVIANI FERRAZ - Aguarde apenas um momento m para que ele conclua. Solicito ao Vereador Vicente que termine a sua explanação para que o Dr. Francisco Cristóvão possa falar.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 152 de 1997
n. 03
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N69	4	Anelise	TRÂNSITO	09.04.97		

O SR. VICENTE - Então , vejam bem
são assuntos que andam pelos corredores que precisam ser abertamente co-
locados nesta audiência pública.

O SR. VIVIANI FERRAZ - Eu gostaria que o Senhor fornecesse
para nós essa cópia do requerimento para anexarmos. Será tudo respondi-
do, estamos aqui para fazermos um debate mesmo.

Tem a palavra o Dr. Francisco Cristóvão. O Senhor tem 15
minutos para suas palavras finais, esclarecendo que não termina hoje não.
Na quarta-feira, continuamos.

O SR. FRANCISCO CRISTÓVÃO - Bem, às vezes eu não consigo
contar até mil, a paciência é uma das virtudes que costumo ter. O que
acabei de ouvir do nobre Vereador, com todo o respeito que merece, foi
um monte de ilações, questões levantadas, de "como é que pode ser feito
isso, como é que pode ser feito aquilo"... Se o Senhor tivesse, já que
o interesse era seu, dado um telefonema, eu teria vindo ao seu gabinete,
prestar todos os esclarecimentos.

As propostas foram entregues ontem, são quatro proponentes,
são empresas da mais alta competência, seriedade e profissionalismo da



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 153 do proc.
003 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N69	5	Anelise	TRÂNSITO	09.04.97		

engenharia construtiva nacional. Abrimos na São Paulo Transportes todos os documentos e estudos já realizados até então para que todos os proponentes tivessem acesso a todas as informações disponíveis e cumprissem com uma característica de isonomia na concorrência. Procuramos fazer a coisa com a maior clareza e tranquilidade para nosxx' apoiar na São Paulo Transportes, desenvolvendo um projeto dessa magnitude.

Mas ilações deste tipo: "como é que pode fazer uma concorrência internacional a respeito..?" Isso são questões que não vêm ao caso, nobre Vereador.

O SR. VICENTE CÂNDIDO - Mas a concorrência não é internacional, ela é bem clara, ela exige atestado internacional.

O SR. VIVIANI FERRAZ - Vereador Vicente Cândido, eu gostaria que o Presidente da São Paulo Transportes, com aquela calma que lhe foi sempre peculiar, respondesse às questões. Vamos continuar o debate na próxima quarta-feira.

O SR. FRANCISCO CRISTOVÃO - Indo então ao ponto. Com relação às primeiras questões levantadas pelo Vereador Miguel Colasuonno,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

134 de proc.
03 de 19 97
funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N69	6	Anelise	TRÂNSITO	09.04.97		

particularmente sobre a questão do prazo, da concessão de 15 anos, por que não até 20, 25 ou 30 anos? Creio que é uma questão que merece ser discutida, não há porque não analisarmos vantagens e desvantagens da ampliação desse prazo.

O mesmo comentário eu faria com relação à criação de um fundo ~~que poderia ser~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 155 de proc.
n. 83 de 19 97
n. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
70	1	Anelise	TRÂNSITO	09.04.97		

que pudesse gerir as receitas de uma concessão desse tipo e gerar recursos para a implantação de novos trechos, de novas linhas. É sempre possível analisar contribuições que venham facilitar ou aprimorar um projeto. É por isso que o projeto ~~desse~~ se chama projeto de lei, vem a esta Casa para um debate, para discussão passando por todos os partidos, por todos os representantes da população da cidade De São Paulo. E o Executivo possa então, com força de lei, conseguir implantar e executar um preceito que venha de fato ao encontro das necessidades da população.

Do meu ponto de vista, é claro que esse assunto, do ponto de vista político, é o Sr. Secretário Carlos de Souza Toledo que poderá decidir, juntamente com o Sr. Re Prefeito, a respeito da manutenção ou não desse prazo. Mas do ponto de vista técnico da São Paulo Transportes, estaríamos perfeitamente abertos a analisar vantagens de uma alteração nesse prazo e criação desse fundo.

Com relação aos aspectos levantados por meu ex-secretário, Walter Antunes, eu diria que eles, até quase o seu final, podem ser vistos como uma contribuição séria a esse projeto de lei. Lamentavelmente, meu secretário, eu não aceito suas relações a respeito no finalzinho de sua apresentação, de que "ouvi que há interesses, há pressões", etc e tal. A São Paulo Transportes é uma empresa pública, e eu dizer



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

156 de 1997
n.º 83
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N70	2	Anelise	TRÂNSITO	08.04.97		

que ela está aberta sempre a quem quer que seja não é revesti-la de nenhuma característica que ela não deva obrigatoriamente ter. Então, o Senhore, por exemplo, teria o tempo que quisesse com as portas abertas da empresa, quer seja comigo, ou com qualquer dos diretores ou das equipes para fazer suas propostas, a defesa dos seus argumentos, com vista a com o que o Senhor anda defendendo, até tendo publicado artigo na Revista Instituto de Engenharia. É legítimo o que o Senhor faz. Não é legítimo o Senhor vir a esta Casa e dizer o que disse, o que deu margem a que no nobre Vereador se revestisse - desculpe a brincadeira - da pessoa do nosso "Requião", querendo saber hora, data e local. Perdoo-me pela referência, acho que não é bem o caso. O Senhor tem toda a razão, em função do que foi levantado pelo ex-secretário, que são questões totalmente infundadas.

A casa está aberta a todos os fabricantes, a todos os produtores de peças e equipamentos e projetos e idéias, etc. Aquilo é uma empresa pública e recebemos quem quer que vá lá para gerar contribuições, levar sugestões para o aprimoramento dos transportes na cidade de São Paulo. Pressões, de nenhuma natureza. Quanto a isso pode ficar tran-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 137 de proc.
PAULO 03 de 19 98
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N70	3	Anelise	TRÂNSITO	08.04.89		

quilo. E o Senhor também, Vereador.

Com relação ao que disse a Vereadora. Não voa, não é um cometa, não é um avião, mas tudo o que foi dito em campanha, a campanha já passou, Vereadora. Com todo o respeito. Também foi gente do PSDB a Adelaidze, e quando viu que funcionava, x veio aqui e não disse que funcionava. Eu, em ~~me~~ minha exposição, fiz f menção a um sistema que existe guiado pelo sistema UBAN(?) e tantos outros existem formas de guiar, como é o ônibus, mas o sistema de Adelaide é guiado pelo sistema UBAN(?), é ônibus, e funciona há dez anos, presta o seu serviço. Eles foram lá para ver, mas como não conseguiram os depoimentos que interessavam a ~~ex~~ eles à época da campanha, preferiram calar-se.

O que está acontecendo em Essen é que o sistema que eu mencionei, que era binodal, tração elétrica e diesel, isso sim está sendo desativado. A tração. A forma de tracionar o veículo. Eles estão optando pela tração com motor a combustão interna: diesel, gás, coisa do gênero. Mas sistema guiado de ônibus funciona em Essen, agora mais recentemente mostrei, os chamados "people-moovers"(?), que nada mais são do que sistemas baseados em ônibus x guiados que hoje são implantados em várias localidades da América do Norte em particular. Na Europa, ainda é um estudo que está sendo feito, mas já também em fase adiantada



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 158 de 1987
n. 83
o funcionario

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N70	4	Anelise	TRÂNSITO	08.04.97		

pela Bombardiê (?) em particular, desenvolvimento em um sistema chamado GLT.

Então, esqueçam a questão de Essen. Aliás, eu brincava muito, Essen ~~x~~ quase chegou a dizer "Vê se me esquEssen!" Mas isso é coisa de campanha, campanha é feita com paixões, sabemos disso.

O dado mais recente que temos, não quero fazer minhas as palavras publicadas nos jornais, mas "Covas copia fura-fila de Pitta" foi manchete de uma matéria recente publicada no Jornal da Tarde. Não quero fazer disso nenhuma brincadeira, só digo para a Senhora o seguinte: temos mantido contatos com os dirigentes da IMTU, da Secretaria de Transporte Metropolitano para que esse sistema possa vir a ser implantado na região do ABC, por exemplo. Da forma como ele vem sendo conduzido, com a seriedade e profissionalismo ele será uma solução de transporte não apenas para a cidade de São Paulo, mas para a região metropolitana. Daí a responsabilidade é da IMTU? POR isso já estamos com convênio assinado, para troca de informações, de dados, enfim aprimoramento, até porque os técnicos da IMTU são de altíssima qualidade também.

Com relação aos prazos, volto a dizer que essa licitação que está sendo realizada para contratar uma empresa para apoiar os técnicos da São Paulo Transportes no desenvolvimento dessa tecnologia é



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 159 de pres.
PAULO 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N70	5	Anelise	TRÂNSITO	08.04.97		

um contrato de 24 meses. Temos estudos bastante avançados, feitos por nossos técnicos, com o apoio de uma outra empresa que foi legitimamente contratada por concorrência e que vinha desenvolvendo um trabalho. Só que essa empresa, o objeto do contrato dela tem outros itens e queremos voltar essa empresa para outros itens e contratar uma empresa especificamente para nos ajudar no desenvolvimento dos estudos de outras linhas, do acompanhamento do desenvolvimento do protótipo, a questão de alimentação elétrica, essa rede como será, há ~~uma rede de captação de energia~~

~~que vai servir para o sistema de energia elétrica da cidade.~~

~~Propriedade da empresa contratada.~~

~~É no caso que estamos estudando a possibilidade de~~

~~se não há uma rede própria, a rede elétrica da cidade.~~

~~Com isso, em 1996, a cidade de São Paulo...~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 160 de proc.
n.º PAULO 63 de 1977
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-51	1	Monteiro	C.Trânsito	08.04.97		

há formas de captação de energia por baixo, tipo terceiro trilho, que os metroviários conhecem com mais propriedade do que eu, e assim por diante. É para isso que estamos contratando, Vereador, essa empresa. Não tem nenhum estudo pronto, porque se tivesse para outras linhas, não precisaríamos contratar a empresa.

E isso é estudos de transporte, nós vamos estar permanentemente aperfeiçoando isso, verificando isso, vamos lançar a a concessão de um trecho, por exemplo, ^{ou} de uma região e teremos a próxima, essa próxima não está estudada ainda. Estamos concentrando esforços prioritariamente nessa linha do Sacomã, na ligação Sacomã-Dom Pedro com o ramal da Vila Prudente. Outras verão e nós precisamos de uma empresa para nos apoiar nos estudos de ~~transporte~~ transporte, de desenvolvimento ~~tecnológico~~ tecnológico e assim por diante. Eu faria só uma frase aqui de efeito também, fica parecendo que, como é que nós vamos discutir, aprovar, uma lei na autorização para que o Executivo contrate a prestação de um serviço como esse num regime de concessão se nós ainda não sabemos quem é a concessionária. O ideal é que nós soubéssemos quem é a concessionária. Aí é uma empresa idônea, séria e tal, nós podemos



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha 5161 de 5161
n. 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-51	2	Monteiro	C.Trânsito	08.04.97		

então aprovar o regime de contratação dentro de alguma... Se for uma empresa não tão séria assim, a gente não precisaria.

Então, a sensação que me deu é que são tantas as informações que acho legítimo que elas sejam solicitadas e que sejam prestadas por nós. Eu só não sei se é o momento dessas informações se a linha vai ter um raio de giro de 30, de 40 metros $\pm$ e tal, se é o momento de estarmos discutindo. É uma dúvida com que fico.

Com relação, terminando aqui Vereador, às colocações feitas pelo meu prezado Toré, de que não se faz investimento no setor de transporte, se faz, Toré, se faz. Talvez se pudesse fazer mais até, mas no ano de 96 nós investimos 120 milhões de reais no programa de corredores. Para este ano a Câmara já aprovou, a Câmara Municipal aprovou, 170 milhões de investimentos em corredores e mais 50 para o desenvolvimento desse projeto, do VLP. Nós estamos reformando completamente toda a frota de 280 trólebus do Brás e adquirindo mais 111. ~~A~~ Isso só para contestar as suas informações.

E mais uma informaçãozinha: a partir do dia 14, a CET começa a reitirar o fretamento da Avenida Paulista, para que a



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 162 de proc.
n.º 03 de 19 87
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-51	3	Monteiro	C.Trânsito	08.04.97		

gente possa, talvez você não soubesse também, Toré, a gente possa fazer esse trabalho completo, reduzir os ônibus que não são necessários na Avenida Paulista e retirar o fretamento que está ocupando um espaço indevido lá.

Por último, com relação às colocações do nobre Vereador José Eduardo Cadozo. É claro, Vereador, que o senhor dispõe de um conhecimento a respeito de leis de concessões que eu não disponho. Então, essa competição não é leal. Eu colocaria, na oportunidade certa, o nosso advogado Jorge Fukuda para que pudesse discutir. O senhor, com o conhecimento que tem, não tenho dúvidas de que fez as contestações que fez aqui no sentido de contestar, mas foi no sentido de aprimorar e de que a gente não incorra em erros desnecessários que, como o senhor ~~disse~~ disse, depois isso possa ser contestado no Judiciário. Não esse o nosso interesse, não é essa a nossa intenção e vamos usar todo o seu conhecimento e as suas contribuições para que o projeto saia de forma mais aprimorada e sem o risco de amanhã ser contestado no Judiciário. Obrigado.

(Palmas)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
- TAQUIGRAFIA -

FPAUL-0163 de proc.
n.º 03 de 1997
o funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
0-51	4	Monteiro	C.Trânsito	08.04.97		

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - De acordo com o artigo 88 do Regimento Interno, solicito que seja redigida a ata desta audiência pública e que ~~sejam~~ sejam transcritas as notas taquigráficas. Gostaria de agradecer a presença de todos os Vereadores, de todos participantes, já temos 12 inscritos, e gostaria de agradecer a presença do Secretário...

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI - Uma questão de ordem para que fique registrado: a questão que eu fiz não foi absolutamente ~~xxxx~~ que já deveria ser dito qual era a empresa objeto da concessão.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Será respondido, Vereadora.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI - Não, perdão, não pode ser. Senão, se estaria fazendo um "lobby" de empresa. Quero saber qual é o objeto concreto para, aí sim, discutir a questão da concessão.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Nós vamos registrar.

A SRA. ALDAÍZA SPOSATI - Acho que houve um desvio na resposta do Presidente da São Paulo Transporte, inclusive da minha questão, e quero que fique registrado e claro. Senão, parece que estou compactuando com um possível "lobby" de empresa.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Está certo. Está registrado



**Sindicato dos Trabalhadores em Empresas
de Transportes Metroviários de São Paulo**

Folha n.º 164 de pres.
n.º 03 de 1997
o funcionário

OFÍCIO STETMSP 005 /97.

Designada Audiência Pública
para o dia 15/04/97, às 10:00 horas.

São Paulo, 31 de março de 1997.

Ilustríssimo senhor,

O Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo, vem-mui respeitosamente a presença de vossa senhoria, com supedâneo no artigo 32 da Lei Orgânica do Município, solicitar a realização de uma audiência pública com o objetivo de discutir e aprofundar o debate sobre o Projeto 002/97, que cria no Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, o sub-sistema de Transporte coletivo para passageiros de média capacidade.

Informamos que o pedido em questão foi deliberado em reunião da Diretoria Executiva desta entidade, realizada em 31 de março de 1997, consoante cópia reprográfica, em anexo.

Ressaltamos ainda que a solicitação visa obter maiores esclarecimentos do projeto, vez que as atividades desta entidade esta relacionada com o Sistema de Transporte da Capital.

Aproveitamos o ensejo para reiterarmos nossos protestos de estima e consideração, ficando no aguardo de um breve retorno.

Atenciosamente

PEDRO AUGUSTINELLI FILHO
Presidente

**Exmo. Sr.
Dr. Nelo Rodolfo. G. Filho
Presidente da Câmara Municipal de SP**

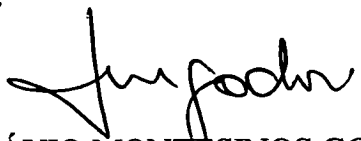


Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

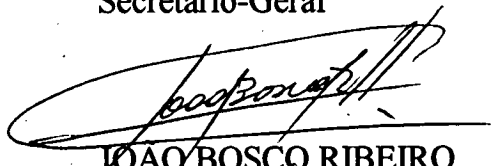
ATA DA REUNIÃO DA DIRETORIA EXECUTIVA, REALIZADA NO DIA 31 DE MARÇO DE 1997.

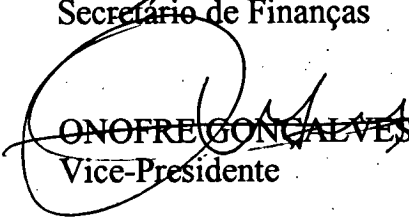
Aos trinta e um dias do mês de março de mil, novecentos e noventa e sete realizou-se na sede do Sindicato a reunião da diretoria executiva desta entidade com o objetivo de discutir a seguinte pauta: 1) deliberar sobre pedido de audiência pública para discutir o projeto 002/97 que cria no Sistema Municipal de Transporte Urbanos de SP o sub-sistema de Transporte Coletivo de passageiros de média capacidade. 2) Campanha Salarial 3) Congresso Categoria. Iniciando o primeiro ponto de pauta o presidente explicou a diretoria que o prefeito de São Paulo, Sr Celso Pitta, deverá encaminhar em caráter de urgência, urgentíssima para votação o projeto que cria o Fura Fila. Visando abrir o debate sobre o assunto, foi verificado que o Sindicato poderá entrar com o pedido de uma audiência pública para debater o projeto que cria o Fura-Fila. Os diretores debateram o assunto e aprovaram o envio de um ofício, solicitando o pedido de audiência pública. 2) Campanha Salarial : foi comunicado que a pauta foi entregue no dia 26/03/97, às 15 horas, em reunião com o presidente. E que deverão ser agendadas as setoriais, logo após o congresso, para discussão junto a categoria dos encaminhamentos da campanha. 3) A comissão de organização informou que as inscrições para o congresso serão iniciadas a partir do dia 01 de abril. Foi deliberado que as camisetas deverão ser vendidas, a preço de custo. Sobre as liberações, foi entregue uma lista para todos os diretores. Os diretores deverão verificar junto as chefias imediatas, nas áreas a possibilidade de liberação, para o caso dos funcionários que não forem liberados. Sobre a divisão dos grupos secretário-geral, entregou aos presentes a lista com a divisão dos diretores e congressistas por grupo. Por fim foi entregue aos diretores a agenda com as atividades da semana. Nada mais havendo a ser discutido ou informado, foi solicitado a mim, Flávio Montesinos Godoi, secretário-geral, que lavrasse a presente ata, a qual passo a assinar junto aos demais presentes. São Paulo, 31 de março de 1997.

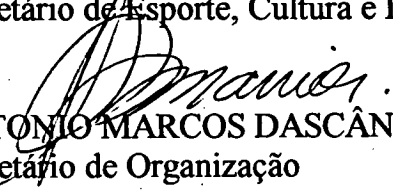

PEDRO AUGUSTINELLI FILHO
Presidente


FLÁVIO MONTESINOS GODOI
Secretário-Geral


CLAUDIO SPCIATTI BARBOSA
Secretário de Finanças


JOÃO BOSCO RIBEIRO
Secretário de Esporte, Cultura e Lazer


ONOFRE GONÇALVES DE JESUS
Vice-Presidente


ANTÔNIO MARCOS DASCÂNIO
Secretário de Organização



**Sindicato dos Trabalhadores em Empresas
de Transportes Metroviários de São Paulo**

Eduardo Simão Dias

EDUARDO SIMÃO DIAS
Secr. Patrimônio e Pessoal

RAYMUNDO ANTONIO PEREIRA
Secr. de Assuntos Jurídicos

Ivânia Alves Moura
IVÂNIA ALVES MOURA
Secr. de Assuntos da Mulher

Erminio Ordóñez Galhardoni
ERMINIO ORDÓÑEZ GALHARDONI
Secr. de Assuntos de Tec. e Transp.
Metropolitanos

Maruzan Fernandes de Brito
MARUZAN FERNANDES DE BRITO
Conselho Fiscal

Wagner Fajardo Pereira
WAGNER FAJARDO PEREIRA
CONSELHO FISCAL

Edgard de O. Campos
EDGARD DE O. CAMPOS
Secr. de Relações Intersindicais

Salaciel Fabrício Vilela
SALACIEL FABRÍCIO VILELA
Secr. Discriminação Racial

Osvaldo Bertolino
OSVALDO BERTOLINO
Secretário de Imprensa

Luiz Carlos de Faria Traves
LUIZ CARLOS DE FARIA TRAVES
Secr. de Políticas Sociais

Sérgio Roque
SÉRGIO ROQUE
Secr. de Saúde e Cond. do Trabalho

CGC-CONSULTA,CGC (CONSULTA POR CGC)

T03205W9

DATA: 24/06/96

USUARIO : PALHARES

PAG.: 1 / 1

CARTAO REVALIDADO POREM NAO EMITIDO - MOTIVO: OMISSO DIRPF (90...94)
C.G.C. : 62.877.196/0001-54. C.P.F. RESPONSÁVEL : 994.420.278-15
RAZAO SOCIAL : SINDICATO TRAB EMPRESAS TRANSP METROVIARIOS SAO PAULO
NOME FANTASIA:
ENDERECO : RUA SERRA DO JAPI 31
BAIRRO : TATUAPE CEP : 03309-000
MUNICIPIO : 7107 SAO PAULO UF : SP ORGAO : 0811501
DATA DE ABERTURA : 03/09/70 VALIDADE DO CARTAO : 30/06/97
SITUACAO : ATIVO

NATUREZA JURIDICA : ASS-ASSOCIACAO
ATIV. PRINC. ANTIGA : 8023 ASSOCIACOES ESPORTIVAS E RECREATIVAS
ATIV. PRINC. NOVA : 6171 ENTIDADES DESPORTIVAS E RECREATIVAS
ATIV. PRINC. CHAE/95 : ATIVIDADE NAO INFORMADA
ULT. ALT. ENDER.:09/02/93(03/93) ATIV.:13/01/75 CPF.:27/12/88
R.SOC.:25/09/81 N.JUR.:13/01/75 PERC.:13/01/75
TRIB.:13/01/75

PF2=IRPJ PF4=SINCOR PF5=INF. ANTERIORES PF6=TODAS PAGINA DESEJADA: ____

PF3 ENCERRA CONSULTA PF7 VOLTA PAGINA PF8 AVANCA PAGINA PF9 VER FILIAIS

2 Setup: Alt-S , Exit: ALT-X 2



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

Folha n.º 168 do proc.
N.º 03 de 1977
C. funcionário 012010
Registro de Títulos, Documentos e Pessoas Jurídicas
44339
Microfilmagem

ESTATUTO DO SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS DE TRANSPORTES METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO.

TÍTULO I - DA CONSTITUIÇÃO, PRERROGATIVAS, DIREITOS E DEVERES CAPÍTULO I - DO SINDICATO.

ARTIGO 1º : O Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo é constituído para fins de estudo, coordenação, projeção e representação legal da categoria na base territorial do município de São Paulo, com sede na Capital.

ARTIGO 2º : Constitui finalidade precípua do Sindicato: a melhoria das condições de vida e de trabalho de seus representados; a defesa da independência e autonomia de representação sindical e atuação na manutenção e na defesa das instituições democráticas brasileiras.

ARTIGO 3º : São prerrogativas do Sindicato:

- a) Representar, perante as autoridades administrativas e judiciárias os interesses gerais de sua categoria e/ou os interesses individuais de seus associados;
 - b) Celebrar contratos coletivos de trabalho;
 - c) Eleger ou designar os representantes da respectiva categoria;
 - d) Estabelecer contribuições a todos aqueles que participam da categoria representada, de acordo com as decisões tomadas em assembléias, convocadas especificamente para esse fim;
 - e) Colaborar com a sociedade, como órgão técnico e consultivo, no estudo e solução dos problemas que se relacionem com a sua categoria;
 - f) Instalar subseções e/ou delegacias sindicais nas áreas de trabalho abrangidas pelo sindicato, de acordo com suas necessidades;
 - g) Filiar-se a organizações sindicais, de âmbito nacional e internacional, de interesse dos trabalhadores, sob aprovação das instâncias de deliberações da categoria;
 - h) Estabelecer negociações com a representação da categoria patronal, visando a obtenção de melhorias econômicas, sociais, políticas, técnicas e culturais para a categoria profissional;
 - i) Constituir serviços para a promoção de atividades culturais, profissionais e de comunicações)
- Promover e estimular a organização da categoria por local de trabalho.

CAPÍTULO II - DOS ASSOCIADOS - DIREITOS E DEVERES

ARTIGO 4º : A todo trabalhador que, por atividade profissional e vínculo empregatício integre a categoria profissional dos trabalhadores em empresas de transporte metroviário e coligadas, ou que executem em caráter permanente atividades específicas desta categoria, é garantido o direito de se associar ao Sindicato.

ARTIGO 5º : São direitos dos associados:

- a) Utilizar as dependências do Sindicato para as atividades compreendidas neste estatuto;
- b) Votar e ser votado em eleições de representação do Sindicato, respeitadas as determinações deste estatuto;
- c) Gozar dos benefícios e assistência proporcionada pelo Sindicato;
- d) Excepcionalmente, convocar Assembléia Geral, conforme condições estabelecidas neste estatuto;
- e) Participar com direito a voz e voto das Assembléias Gerais;



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

- f) Exigir do Sistema Diretivo do Sindicato o cumprimento dos objetivos e determinações deste estatuto e o respeito às deliberações da Assembleia Geral e do Congresso;
- g) Ter acesso às documentações sindicais e contábeis que registram a gestão da entidade sindical, excetuando-se os documentos de associados que comportem sigilo e/ou sua individualidade.

ARTIGO 6º : São deveres dos associados:

- a) Pagar pontualmente as contribuições estipuladas pela Assembleia Geral;
- b) Zelar pelo patrimônio e serviços do Sindicato, cuidando da sua correta aplicação;
- c) Comparecer às reuniões e Assembleias convocadas pelo Sindicato;
- d) Cumprir e concorrer para viabilizar as decisões de Assembleia e Congresso.

ARTIGO 7º : Os associados estão sujeitos a penalidade de suspensão e de eliminação do quadro social quando cometerem desrespeito a estes estatutos;

Parágrafo único: A apreciação da falta cometida pelo associado deve ser realizada pela Diretoria e eventuais punições referendadas em Assembleia Geral, convocada para esse fim, na qual o associado terá o direito de defesa.

ARTIGO 8º : Perderão seus direitos associativos:

- a) Automaticamente, o associado que deixando a categoria de transporte metroviários, ingressar em outra categoria profissional;
- b) A partir de 180 dias o que, deixando o vínculo empregatício ou profissional com a categoria de transportes metroviários, permanecer desempregado;
- c) O associado que não estiver em dia com a contribuição financeira à entidade.

Parágrafo 1º : Nas situações previstas nos itens (a) e (b), fica assegurado a esses associados o direito a assistência jurídico trabalhista, concernente à condição de trabalhador em transporte metroviário, pelo período de 20 meses após o rompimento do vínculo empregatício.

Parágrafo 2º : O disposto neste artigo não se aplica ao associado que, ao se aposentar, tiver contribuído pelo menos nos últimos 4(quatro) meses, o qual usará de todos direitos associativos enquanto continuar quité com as obrigações financeiras da entidade.

TÍTULO II - DA ESTRUTURA, ADMINISTRAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E REPRESENTAÇÃO DO SINDICATO

CAPÍTULO I - DA BASE TERRITORIAL DO SINDICATO

ARTIGO 9º : A base territorial do Sindicato estender-se-á a todos os municípios em que os associados exerçam suas atividades e será subdividida para os efeitos administrativos e organizativos em áreas de Trabalho.

Parágrafo único : As áreas serão configuradas segundo a localização do posto de trabalho e serão definidas pelo Mapa de Distribuição de áreas de Trabalho do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

Folha n.º 970 do proc.
N.º 03 de 12/27
C. funcionário
Ofício
Registro de Títulos, Documentos e Passaportes Jurídicos
44339
Microfilmagem

ARTIGO 10 : O Mapa de Distribuição de áreas será aquele aprovado na Assembléia Geral Eleitoral que instaura o processo eleitoral pelo qual se elege o Sistema Diretivo em mandato, na forma do artigo 85 deste estatuto.

ARTIGO 11 : Por cada área de Trabalho responderÃO tantos Diretores de Base quantos forem definidos no Mapa de Distribuição de áreas da Categoria.

ARTIGO 12 : Cada área de trabalho será de responsabilidade de seus Diretores de Base, eleitos pela categoria através de processo eleitoral único previsto neste estatuto.

ARTIGO 13 : Além dos requisitos exigidos para eleição aos demais cargos, exige-se, para eleição do Diretor de Base, que o associado preste serviço na base territorial da respectiva área de Trabalho que pretende representar. Parágrafo único - Em caso de transferência de área o diretor continuará representando a base pela qual foi eleito.

CAPÍTULO II - DO SISTEMA DIRETIVO DO SINDICATO

ARTIGO 14 : Constituem o Sistema diretivo do Sindicato os seguintes órgãos:

- a) Diretoria Executiva;
- b) Conselho Fiscal;
- c) Diretoria de Base;

ARTIGO 15 : A Assembléia Geral Ordinária, especialmente convocada para este fim, elegerá em processo eleitoral único previsto neste estatuto todos os membros do sistema Diretivo mencionados no artigo anterior.

Parágrafo único : Os membros do Sistema Diretivo serão eleitos no referido Processo Eleitoral para um mandato de 3 (três) anos, contados a partir da posse.

ARTIGO 16 : O afastamento do trabalho na empresa será feito prioritariamente para os membros da Diretoria Executiva e deverá ser decidido no Plenário do Sistema Diretivo, convocado para esse fim.

ARTIGO 17 : O Plenário do Sistema Diretivo é a reunião dos membros de todos os órgãos que o compõem.

Parágrafo 1º : O plenário reunir-se-á ordinariamente uma vez por mês e extraordinariamente a qualquer tempo.

Parágrafo 2º : Convocam o Plenário:

- a) O Presidente do Sindicato;
- b) A maioria simples da Diretoria Executiva;
- c) A maioria simples dos membros que o compõem;



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

ARTIGO 18 : O Plenário constitui o órgão interno máximo de deliberação política do Sistema Diretivo do Sindicato, não podendo, contudo, deliberar sobre matéria de competência exclusiva de cada órgão, definida por este estatuto.

CAPÍTULO III - DA DIRETORIA EXECUTIVA

ARTIGO 19 : A Diretoria Executiva será composta por 17 (dezesete) membros, fiscalizada por um Conselho Fiscal instituído nos termos deste estatuto.

ARTIGO 20 : Compõem a diretoria Executiva os titulares das seguintes secretarias:

- a) Presidência;
- b) Vice-Presidência;
- c) Secretaria-Geral;
- d) Secretaria de Finanças;
- e) Secretaria de Administração, Patrimônio e Pessoal;
- f) Secretaria de Imprensa e Comunicação;
- g) Secretaria de Formação Sindical;
- h) Secretaria de Estudos Sócio-Econômicos;
- i) Secretaria de Assuntos Jurídicos;
- j) Secretaria de Esporte, Lazer e Cultura
- k) Secretaria de Políticas Sociais
- l) Secretaria de Assuntos da Discriminação Racial
- m) Secretaria de Assuntos da Situação da Mulher;
- n) Secretaria de Assuntos de Saúde e Condições de Trabalho;
- o) Secretaria de Assuntos da Tecnologia de Transportes Metropolitanos;
- p) Secretaria de Organização;
- q) Secretaria de Relações Intersindicais.

ARTIGO 21 : Compete à Diretoria Executiva, além das atribuições específicas de seus membros:

- a) Representar o Sindicato e defender os interesses da entidade, perante os poderes públicos e as empresas;
- b) Fixar, em conjunto com os demais órgãos do Sistema Diretivo, as diretrizes gerais da política sindical a ser desenvolvida e assegurar seu encaminhamento;
- c) Cumprir e fazer cumprir as deliberações da categoria em todas as suas instâncias;
- d) Decidir, por maioria simples, a contratação ou demissão de empregados da entidade;
- e) Gerir o Patrimônio do Sindicato;
- f) Analisar e divulgar bimestralmente relatórios financeiros da Secretaria de Finanças;
- g) Garantir a filiação de qualquer integrante da categoria, sem distinção de raça, cor, religião, sexo, origem ou opção política, observando apenas as determinações deste estatuto;
- h) Representar o Sindicato no estabelecimento de negociações e de dissídios coletivos;
- i) Reunir-se em sessão ordinária, uma vez por semana, para acompanhar e viabilizar suas competências;
- j) Convocar e reunir mensalmente o Plenário do Sistema Diretivo para avaliação e viabilização de suas competências;
- k) Prestar contas de suas atividades e do exercício financeiro ao término do mandato;
- l) Estimular e fornecer apoio material, político e sindical ao trabalho dos diretores de base;



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

Folha n.º 172 do proc	Ofício Registro de Títulos, Documentos e Pessoas Jurídicas 44339 Microfilmagem
N.º 03 de 197	
C funcionário	

Parágrafo único : Será permitido o remanejamento e a redistribuição interna dos cargos , caso a maioria absoluta do Plenário do Sistema Diretivo julgue necessário e mediante aprovação de Assembléia Geral.

ARTIGO 22 : Ao Presidente compete:

- a) Representar a entidade em juízo ou fora dele;
- b) Convocar e presidir as reuniões da Diretoria, do Plenário do Sistema Diretivo e da Assembléia Geral;
- c) Assinar atas, documentos e papéis que dependam da sua assinatura e rubricar os livros contábeis e administrativos;
- d) Apor a sua assinatura em cheques e outros títulos, juntamente com o Secretário de Finanças;
- e) Coordenar as atividades do Sindicato.

ARTIGO 23 : Ao Vice-Presidente compete substituir o Presidente no impedimento deste.

ARTIGO 24 : Ao Secretário Geral compete:

- a) Substituir o Vice-Presidente no impedimento deste;
- b) Implementar a Secretaria Geral;
- c) Coordenar a elaboração, propor à aprovação da Diretoria Executiva e zelar pela execução do Plano Anual de Ação Sindical;
- d) Elaborar relatórios e análises sobre o desempenho e o desenvolvimento dos órgãos do Sistema Diretivo;
- e) Elaborar o Balanço Anual de Ação Sindical a ser aprovado pela Diretoria Executiva e pelo Plenário do Sistema Diretivo;
- f) Manter sob seu controle e atualizadas as correspondências, as atas e arquivo do Sindicato;
- g) Encaminhar as obrigações legais da entidade, observando datas e disposições previstas na legislação.

ARTIGO 25 : Ao Secretário de Finanças compete:

- a) Implementar a Secretaria de Finanças;
- b) Ter sob seu comando e responsabilidade os setores da Tesouraria e Contabilidade do Sindicato;
- c) Propor e coordenar a elaboração e execução do Plano Orçamentário Anual, bem como de possíveis alterações, a serem aprovadas pela Diretoria Executiva, submetidas ao Conselho Fiscal e à Assembléia Geral;
- d) Elaborar o Balanço Financeiro Anual que será submetido a aprovação da Diretoria, do Conselho Fiscal e da Assembléia Geral;
- e) Assinar, com o Presidente, os cheques e outros títulos de crédito;
- f) Ter sob sua responsabilidade a guarda e a fiscalização dos valores e numerários do Sindicato;
- g) Preparar e apresentar à Diretoria Executiva, bimestralmente, relatórios financeiros da entidade;
- h) Prestar contas à categoria, através dos órgãos de comunicação do sindicato, dos relatórios financeiros da entidade;
- i) Substituir o Secretário de Administração, Patrimônio e Pessoal nos seus impedimentos.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

ARTIGO 26 : Ao Secretário de Administração, Patrimônio e Pessoal compete:

- a) Implementar a respectiva Secretaria;
- b) Zelar pelo patrimônio instalado, em projeto e/ou construção, do Sindicato, se responsabilizando pela sua administração, utilização e preservação;
- c) Elaborar a política de recursos humanos e administração de pessoal do Sindicato;
- d) Substituir o Secretário Geral e o Secretário de Finanças nos seus impedimentos.

ARTIGO 27 : Ao Secretário de Imprensa e Comunicação compete:

- a) Implementar os órgãos de divulgação da categoria;
- b) Desenvolver as campanhas publicitárias definidas pela Diretoria;
- c) Ter sob seu comando e responsabilidade os setores de imprensa, comunicação, publicidade e o parque gráfico do Sindicato;
- d) Estabelecer contatos e relacionamentos junto a profissionais e órgãos da mídia;
- e) Mediante a aprovação da Diretoria Executiva, organizar coletivas de imprensa e viabilizar publicações na mídia necessárias à comunicação externa da entidade.

ARTIGO 28 : Ao Secretário de Formação Sindical compete:

- a) Implementar a respectiva Secretaria, mantendo setores responsáveis pela formação sindical;
- b) Coordenar a elaboração de cartilhas, documentos e outras publicações relacionadas às suas áreas de atuação;
- c) Assessorar na organização de atividades promovidas por outras Secretarias e que tenham conteúdo didático ou educativo para os trabalhadores;
- d) Propor e organizar palestras, debates e seminários;
- e) Administrar a biblioteca do Sindicato.

ARTIGO 29 : Ao Secretário de Estudos Sócio-Econômicos compete:

- a) Propor pautas reivindicatórias para a Diretoria Executiva, e preparar dados de suporte para negociação coletiva;
- b) Selecionar, acompanhar e fornecer à Diretoria Executiva os indicadores econômicos de interesse da categoria;
- c) Elaborar análises econômicas, organizar pesquisas e documentação sócio-econômicas;
- d) Responsabilizar-se por contatos externos relacionados à sua secretaria, bem como à filiação, mediante aprovação em Assembleia Geral, a entidades voltadas às questões sócio-econômicas.

ARTIGO 30 : Ao Secretário de Assuntos Jurídicos compete:

- a) Implementar o setor jurídico do Sindicato;
- b) Assegurar assistência jurídica gratuita aos associados, na área de direito trabalhista;
- c) Assessorar a diretoria executiva na interpretação de leis trabalhistas e sindicais, bem como nos dissídios coletivos;
- d) Participar de contatos externos com a finalidade de elaboração de leis do interesse da categoria ou interesse geral dos trabalhadores.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo



ARTIGO 31 : Ao Secretário de Esporte, Lazer e Cultura compete:

1) Na área de esporte

- a) Promover actividades esportivas no sentido de ampliar o relacionamento social da categoria;
- b) Administrar junto ao Secretário de Patrimônio e Administração, o patrimônio esportivo do Sindicato.

2) Na área de lazer:

- a) Implementar as atividades sociais do Sindicato;
- b) Estimular a categoria para o convívio e a confraternização entre os trabalhadores, propiciando eventos de lazer ou festividades que contribuam para este fim;
- c) Administrar, junto com o Secretário de Administração e Patrimônio, o uso e manutenção de áreas de lazer, tais como camping e colônia de férias;
- d) Ser o responsável pelo intercâmbio do Sindicato com outras entidades promotoras de atividades sociais;

3) Na área cultural:

- a) Implementar as atividades culturais do Sindicato;
- b) Estimular a categoria para a prática de atividades teatrais, musicais, literárias, artesanais e demais formas de manifestação artística e cultural;
- c) Administrar as atividades de vídeo e cinema do Sindicato;
- d) Promover o intercâmbio, na sua área de atividade, com entidades congêneres.

ARTIGO 32 : Ao secretário de Políticas Sociais compete:

- a) Implementar as atividades de sua secretaria elaborando planos para o relacionamento do Sindicato com as demais entidades sindicais e com a sociedade civil;
- b) Assessorar a diretoria executiva no estabelecimento de programas e projetos na área de atuação da secretaria;
- c) Implementar a política traçada pela diretoria executiva na área de relações com o mundo sindical e a sociedade civil;

ARTIGO 33 : Ao secretário de Assuntos da Discriminação Racial compete:

- a) Denúncia e combate à prática de racismo dentro da categoria;
- b) Incentivo à participação dos negros e discriminados nas atividades sindicais em todas as atividades políticas da categoria;
- c) Promover atividades culturais e de lazer que visem a conscientização dos negros e discriminados quanto à sua condição de discriminados, sua identidade cultural e o seu direito à cidadania;
- d) A Secretaria promoverá, dentro de suas possibilidades e como parte de suas atividades normais, festas, exposições de trabalhos artísticos diversos, de livros, teatro, etc, que tenham uma temática social voltada à conscientização dos negros e discriminados quanto ao seu papel na sociedade e enquanto agentes sociais.
- e) Integração da secretaria com outras entidades de negros e discriminados em outras categorias de trabalhadores e com o movimento negro da sociedade, no sentido de troca de experiências, da solidariedade e da participação, nas atividades afins, de caráter amplo na cidade e em geral e que extrapolem os limites da categoria.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo



ARTIGO 34 : A secretária de Assuntos da Situação da Mulher compete:

- a) Incentivar e propiciar meios para a participação das metroviárias nas atividades sindicais;
- b) Investigar e elaborar documentos sobre a situação da mulher e propor soluções;
- c) Promover a capacitação das mulheres através de seminários, palestras e cursos;
- d) Envolver as demais secretarias sindicais na responsabilidade e atuação para solucionar os problemas detectados na situação da mulher;
- e) Promover o relacionamento, na sua área de atividade, com entidades voltadas às questões da mulher, bem como proceder filiação às mesmas mediante aprovação em Assembleia Geral.

ARTIGO 35 : Ao Secretário de Assuntos de Saúde e condições de Trabalho compete:

- a) Elaborar estudos sobre as condições de trabalho e saúde da categoria e possíveis soluções;
- b) Acompanhar as atividades das CIPAS assessorando-as técnica e politicamente;
- c) Promover análise sobre os efeitos da automação e informatização sobre as condições de trabalho da categoria;
- d) Responsabilizar-se pelos contatos externos relacionados à sua Secretaria, bem como pela filiação, mediante a aprovação em Assembleia, a entidades voltadas às questões de saúde.

ARTIGO 36 : Ao Secretário de Assuntos da Tecnologia de Transportes Metropolitano compete:

- a) Pugnar pelo desenvolvimento e preservação da tecnologia metroviária, em especial no que diz respeito aos seus recursos humanos;
- b) Proporcionar aos trabalhadores metroviários, e em especial aos das áreas técnicas, meios para organizarem e tornarem públicas suas opiniões e propostas profissionais;
- c) Promover o debate e desenvolvimento de opiniões ou teses acerca do papel do transporte metropolitano, das diferentes opções técnicas ou políticas de sua viabilização, bem como das consequências para as diferentes camadas da população urbana e propor alternativas que melhor atendam aos interesses públicos e democráticos;
- d) Promover o relacionamento do Sindicato com órgãos públicos, instituições ou associações voltadas para formulação de políticas ou propostas técnicas na área de transportes públicos.

ARTIGO 37 : Ao Secretário de Organização compete:

- a) Garantir o acompanhamento por parte do Sindicato nos organismos de representação da categoria;
- b) Participar junto com o Secretário Geral da coordenação do Plano Anual de Ação Sindical;
- c) Coordenar e viabilizar, segundo determinações da Assembleia Geral, o processo de eleição dos Delegados Sindicais, previsto neste estatuto.

ARTIGO 38 : Ao Secretário de relações Intersindicais compete:

- a) Representar e coordenar as atividades do Sindicato em instâncias superiores do movimento sindical e popular reconhecidas pela categoria;
- b) Buscar o relacionamento do Sindicato com outras Entidades Sindicais.



**Sindicato dos Trabalhadores em Empresas
de Transportes Metroviários de São Paulo**



CAPÍTULO IV - DO CONSELHO FISCAL

ARTIGO 39 : O Conselho Fiscal será composto de cinco membros que designarão entre si um coordenador.

ARTIGO 40 - Compete ao Conselho Fiscal a fiscalização da gestão financeira e patrimonial da entidade.

ARTIGO 41 : O parecer do Conselho Fiscal sobre o Plano Orçamentário Anual e sobre os Balanços Financeiros e Patrimoniais deverá ser submetido à aprovação da Assembléia Geral, convocada para esse fim. Parágrafo 1o. : O Conselho Fiscal reunir-se-á mensalmente com a Diretoria Executiva e a Diretoria de Base, participando com direito a voz e voto. Parágrafo 2o. : O Conselho Fiscal reunir-se-á ordinariamente uma vez por mês.

CAPÍTULO V - DA DIRETORIA DE BASE

ARTIGO 42 : Compete aos membros da Diretoria de Base:

- a) Responsabilizar-se pela organização da categoria em suas respectivas bases territoriais;
- b) Responsabilizar-se pela execução da Política Sindical definida no Plenário do Sistema Diretivo, nas suas respectivas bases;
- c) Reunir-se com a Diretoria Executiva sempre que convocados;
- d) Participar das reuniões e deliberações do Plenário do Sistema Diretivo, mensalmente em sessão ordinária, e sempre que convocadas extraordinariamente;
- e) Coordenar e incentivar as atividades da Comissão Sindical de Base, constituída pelos Delegados Sindicais de suas respectivas áreas de trabalho.

Parágrafo único : Os Diretores de Base estão submetidos a todos os deveres e obrigações dos demais diretores da entidade, exceto aos exclusivos de cargos específicos.

ARTIGO 43 : A Diretoria de Base será composta por um número de Diretores na proporção de um para cada 300 trabalhadores. Parágrafo único: A representação das áreas na Diretoria de Base será definida pelo Mapa de Distribuição de áreas, tendo em conta a proporcionalidade das áreas no conjunto da categoria.

CAPÍTULO VI - DOS CASOS DE IMPEDIMENTO, PERDA DE MANDATO OU VACÂNCIA DE CARGO

ARTIGO 44 : No caso de impedimento, perda de mandato ou vacância de cargo da Diretoria Executiva e Conselho Fiscal, o Plenário do Sistema Diretivo escolherá entre os Diretores de Base um substituto para o cargo, por maioria simples e em reunião especialmente convocada, devendo a substituição ser referendada por Assembléia Geral.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo



Parágrafo único: Fica vedado aos membros do Conselho Fiscal substituir os membros da Diretoria Executiva na Presidência, Vice-Presidência, Secretaria Geral e Secretaria de Finanças.

ARTIGO 45 : Ocorrerá impedimento de qualquer dos membros do Sistema Diretivo quando verificar-se a perda de qualquer dos requisitos previstos neste estatuto para o exercício do cargo para o qual o associado foi eleito, ou abandono de função.

Parágrafo único: Considera-se abandono de função quando seu exercente:

- a) sem justificativa ao órgão convocador deixar de comparecer a 4 (quatro) reuniões ordinárias consecutivas no caso da diretoria Executiva, ou a 3 (três) reuniões ordinárias consecutivas no caso dos demais órgãos de direção;
- b) ou ausentar-se dos afazeres sindicais pelo período superior a 30 (trinta) dias consecutivos, ressalvadas férias ou licenças por motivo de saúde ou pessoal que forem comunicadas à Secretaria Geral.

ARTIGO 46 : O impedimento poderá ser anunciado espontaneamente pelo próprio membro ou solicitado pela maioria absoluta do órgão o qual integra.

Parágrafo único : A solicitação de impedimento feita pelo órgão deverá ser votada por maioria absoluta do Plenário do Sistema Diretivo, e comunicada a declaração ao impedido no prazo de 48 horas úteis e divulgada amplamente à categoria.

ARTIGO 47 : O eventual impedido poderá opor-se à declaração através de uma contra-declaração, protocolada na Secretaria Geral do Sindicato até trinta dias do recebimento da notificação.

ARTIGO 48 : Se, havendo contraposição, ainda assim o Plenário do Sistema Diretivo, em nova reunião, ratificar o impedimento, caberá decisão à Assembléia Geral num prazo máximo de 60 dias e mínimo de 10 dias a contar da ratificação.

ARTIGO 49 : Os membros do Sistema Diretivo perderão o mandato nos seguintes casos:

- a) Malversação ou dilapidação do patrimônio social;
- b) Grave violação deste estatuto;
- c) Provocar desmembramento da base territorial do Sindicato, sem prévia autorização da Assembléia Geral.

ARTIGO 50 : A perda do mandato será solicitada por maioria absoluta do órgão ao qual pertence o diretor, que deverá ser votada no Plenário do Sistema Diretivo e, se aprovada por 2/3 (dois terços) de seus membros, notificada a Declaração de Perda de Mandato ao acusado em 48 horas úteis e divulgada amplamente à categoria.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

ARTIGO 51 : O acusado poderá opor-se à Declaração através de uma Contra-declaração, protocolada na Secretaria Geral do Sindicato em até 15 (quinze) dias a partir da notificação, e que será divulgada à categoria pelos órgãos da entidade.

ARTIGO 52 : Em qualquer hipótese, a decisão final caberá à Assembléia Geral que será especialmente convocada no prazo máximo de 30 (trinta) dias e mínimo de 15 (quinze) dias úteis após a notificação.

ARTIGO 53 : A vacância do cargo, em razão de falecimento do ocupante, será declarada até 72 horas após ocorrência do fato.

ARTIGO 54 : Declarada a vacância de cargo na Diretoria Executiva ou Conselho Fiscal, o Plenário do Sistema Diretivo processará a nomeação do substituto, nos termos do artigo 44, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias.

ARTIGO 55 : Na ocorrência de afastamento temporário de Diretor Executivo ou Conselheiro Fiscal, por período superior a 60 (sessenta) dias, sua substituição será processada por decisão e designação do Plenário do Sistema Diretivo, por maioria simples.

ARTIGO 56 : No caso de impedimento, perda de mandato ou vacância de cargo na Diretoria de Base, serão convocadas novas eleições para aquela vaga no prazo máximo de 60 dias.

CAPÍTULO VII - DA COMISSÃO SINDICAL DE BASE

ARTIGO 57 : Constituem também a estrutura orgânica e representativa do Sindicato as comissões Sindicais de Base que serão compostas pelos Diretores de Base e os Delegados Sindicais.

Parágrafo 1 : Haverá uma Comissão Sindical de Base para cada área de Trabalho, conforme o Mapa abaixo:

- 1) CSB-EDIFÍCIOS-I - representantes do Metrô I, II, e Cetenco
- 2) CSB-EDIFÍCIOS II : representantes do OFA e Metrus
- 3) CSB-MANUTENÇÃO LNS: representantes do Pátio Jabaquara, bases VPM e da Manutenção LNS, diurno e noturno.
- 4) CSB-MANUTENÇÃO LMO: provisoriamente serão apresentados e organizados pela CSB-MANUTENÇÃO LNS
- 5) CSB-MANUTENÇÃO LLO: representantes do Pátio Itaquera, bases VPM e Manutenção LLO, diurno e noturno
- 6) CSB-OBRAS : representantes dos canteiros de obras, GCCI, GCCII, GMO/BRESSER E GMO/CANINDÊ
- 7) CSB-OPERAÇÕES LNS: representantes da segurança, estações e postos de tráfego da LNS e CCO.
- 8) CSB-OPERAÇÃO LLO : representantes da segurança, estações e postos de tráfego da LLO
- 9) CSB-OPERAÇÃO LMO: representantes da segurança, estações e postos de tráfego da LMO.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo



ARTIGO 58: Respeitadas as atribuições e limites definidos pelo Estatuto do Sindicato, a CSB deverá reunir-se ordinariamente pelo menos 1 (uma) vez por mês.

Parágrafo 1o: As reuniões serão coordenadas pelos diretores de Base que compuserem a CSB e serão abertas à participação de todos os trabalhadores.

Parágrafo 2o: Na CSB que não contar com a representação de nenhum diretor de base, a coordenação caberá ao diretor da executiva ou conselho fiscal responsável pela respectiva base.

Parágrafo 3o: as reuniões ordinárias serão comunicadas aos membros da CSB e divulgadas amplamente aos trabalhadores das bases representadas com antecedência mínima de 5 dias úteis.

Parágrafo 4o: As reuniões ordinárias e extraordinárias da CSB serão convocadas pelos diretores de base, sendo que as reuniões extraordinárias poderão ainda ocorrer mediante solicitação por escrito à coordenação de 50% mais 1 (um) dos membros da CSB; sempre que possível, as reuniões extraordinárias deverão ser comunicadas aos seus membros e às bases com uma antecedência mínima de 1 (um) dia útil.

ARTIGO 59: Todas as reuniões CSB deverão ser comunicadas, com antecedência de 5 dias úteis, à secretaria de Organização e aos diretores da executiva responsáveis pela respectiva base da CSB e terão assegurada a participação nas reuniões e respeitarão a coordenação das mesmas pelos diretores de base.

ARTIGO 60 : As discussões e deliberações das reuniões de CSB deverão constar em ata, que terá cópias distribuídas a todos os seus membros e para a Secretaria de Organização do Sindicato, no prazo máximo de 10 (dez) dias após cada reunião.

ARTIGO 61: São atribuições das Comissões Sindicais de Base e dos Delegados Sindicais:

- Respeitar e fazer respeitar o estatuto da entidade e as decisões das instâncias de deliberações da categoria;
- Encaminhar a política sindical e programa de atividades do Sindicato na respectiva área de trabalho;
- Incentivar e propiciar o vínculo das bases com organização do Sindicato, bem como propugnar pela unidade e preservação da categoria e da base territorial da entidade ;
- Tratar os problemas locais dos trabalhadores junto às chefias e/ou representantes da empresa;
- Compor o Conselho Consultivo do Sindicato e participar das reuniões deste órgão, sempre que convocados pelo Sistema Diretivo do Sindicato.

ARTIGO 62 : Os delegados sindicais serão eleitos por áreas de Trabalho para um mandato de 2 (dois) anos em proporção de 1 (um) delegado para cada 100 (cem) trabalhadores, na forma e de acordo com o estabelecido em Assembléia Geral que convocar as eleições.

Parágrafo 1o.: Para áreas Trabalho de Estação e Movimento fica assegurado 1 (um) delegado por local de trabalho, quando neste local o número de trabalhadores for inferior a 100 (cem).

Parágrafo 2o.: Para os postos não previstos aqui, a Assembléia Geral que convocar as eleições definirá a área de Trabalho e a proporcionalidade aplicáveis ao caso, obedecido o mínimo disposto no caput deste artigo.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo



ARTIGO 63: O processo eleitoral será atribuição do Sistema Diretivo do Sindicato e encaminhado por uma comissão de 5 (cinco) membros, sendo um deles o Secretário de Organização, que coordenará o processo, e os demais eleitos na referida Assembléia Geral.

Parágrafo 1º: As eleições ocorrerão a cada dois anos no período de agosto a outubro do ano que findar o mandato.

Parágrafo 2º: Poderá concorrer qualquer metroviário(a) sindicalizado e em dia com as contribuições sindicais.

Parágrafo 3º: Poderá votar qualquer metroviário, desde que sindicalizado.

Parágrafo 4º: A comissão Eleitoral elaborará o mapa eleitoral, e definirá as demais regras do processo eleitoral.

ARTIGO 64: O suplente de Delegado Titular assumirá automaticamente a titularidade da representação no local de trabalho e na CSB nos casos de transferência de área, renúncia, demissão ou falecimento do respectivo Delegado Sindical.

Parágrafo 1º: Nos casos de afastamento ou licença superior a 30 dias, o Delegado Titular deverá comunicar por escrito à coordenação da CSB e esta para que o suplente assuma inteiramente a representação da área.

Parágrafo 2º: No caso de renúncia ao mandato, o delegado deverá comunicar por escrito à Secretaria de Organização.

Parágrafo 3º: No caso de transferência de área do Delegado Sindical Titular, o mesmo carregará seu mandato para a área destino passando a compor a respectiva CSB.

Parágrafo 4º: Nos casos em que por vacância deixar de existir o titular de Delegado Sindical na área, serão convocadas novas eleições para aquela vaga no prazo máximo de 60 dias.

ARTIGO 65: Os casos não previstos aqui devem ser encaminhados pelas CSB à Secretaria de Organização, para sua discussão junto à diretoria executiva.

TÍTULO III - DOS ORGÃOS DELIBERATIVOS E CONSULTIVOS DA CATEGORIA-

CAPÍTULO I - DAS ASSEMBLÉIAS GERAIS

ARTIGO 66 : As Assembléias Gerais terão caráter deliberativo e serão soberanas em suas resoluções, respeitando este estatuto.

ARTIGO 67 : O quorúm para deliberação das Assembléias Gerais será sempre de maioria simples dos associados presentes.

ARTIGO 68 : O quorúm de decisão da Assembléia Geral para pronunciamento sobre relações ou dissídios de trabalho será de: a) Em primeira convocação, de metade mais um da categoria; b) Em segunda convocação, de metade mais um dos votos dos presentes;



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

Folha n.º	181	do proc.
N.º	03	de 10.97
C. funcionário		
Ofício		
Registro de Títulos, Documentos e Pessoas Jurídicas		
44339		
Microfilmagem		

ARTIGO 69 : São consideradas ordinárias as Assembléias Gerais de apreciação do Plano Orçamentário Anual, do Balanço Financeiro e Balanço Patrimonial, a Assembléia Geral Eleitoral para o Sistema Diretivo e a Assembléia Geral para Eleição dos Delegados Sindicais, as demais serão consideradas Assembléias Gerais Extraordinárias.

ARTIGO 70 : A Assembléia Geral Eleitoral para o Sistema Diretivo será realizada trienalmente na conformidade do Título IV deste estatuto, e a Assembléia Geral para Eleição dos Delegados Sindicais será realizada bienalmente na conformidade do Título II e seu capítulo VII deste estatuto.

ARTIGO 71 : As Assembléias Gerais serão sempre convocadas: a) Pelo Presidente do Sindicato. b) Pela maioria absoluta da Diretoria Executiva. c) Pela maioria absoluta do Conselho Fiscal. d) Pela maioria absoluta dos Membros que compõem o Sistema Diretivo do Sindicato

ARTIGO 72 : As Assembléias Gerais Ordinárias, esgotado o prazo legal para sua realização, poderão ser convocadas pelos associados em número de 0,5% dos associados, os quais especificarão os motivos da convocação e assinarão o respectivo edital.

ARTIGO 73 : As Assembléias Gerais Extraordinárias poderão ser convocadas por 10% dos associados, os quais especificarão o motivo da convocação e assinarão o respectivo edital.

ARTIGO 74 : Nenhum motivo poderá ser alegado pela Diretoria Executiva para frustrar a realização da Assembléia convocada nos termos deste estatuto.

ARTIGO 75 : A convocação das Assembléias Gerais faz-se-á da seguinte forma:

- a) Afixação do Edital de convocação na Sede e nas Sub-Sedes,
- b) Publicação do edital nos órgãos de divulgação da categoria e em um grande jornal que atinja a base territorial da entidade.

Parágrafo único : No caso de convocação por associados, o edital a ser publicado poderá ser assinado por apenas um associado, fazendo-se menção do número de assinaturas apostas no documento, cujo original deverá ser protocolado na Secretaria Geral do Sindicato com antecedência mínima de 48 horas úteis da realização da mesma.

CAPÍTULO II - DO CONGRESSO DA CATEGORIA

ARTIGO 76 : O Congresso, instância maior de caráter deliberativo da categoria, será realizado ordinariamente no transcorrer dos primeiros 18 (dezoito) meses após a posse do Sistema Diretivo, ou extraordinariamente a qualquer tempo quando convocado pelo Sistema Diretivo ou pelos associados, obedecido o disposto neste estatuto.

Parágrafo único : O Congresso terá como finalidade analisar a situação real da categoria, as relações intersindicais, os trabalhadores na conjuntura internacional, as condições de funcionamento e desenvolvimento da sociedade brasileira, a definição do programa de trabalho do Sindicato, e possíveis alterações neste estatuto.

ARTIGO 77 : No prazo mínimo de 90 dias que antecedem a data prevista para o Congresso, será realizada Assembléia Geral que:



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo



- a) Designará dentre os associados uma Comissão Organizadora;
- b) Definirá o Temário do Congresso;
- c) Estabelecerá os prazos para publicação de teses e eleição de delegados ao Congresso;
- d) Aprovará a forma e proporção para eleição dos delegados.

ARTIGO 78 : Caberá a Comissão Organizadora, além de auxiliar a Diretoria nos encaminhamentos necessários à realização do evento, formular a proposta de Regimento Interno do Congresso.

Parágrafo único: O Regimento Interno será aprovado pelos delegados na Sessão de Abertura do Congresso e não poderá se contrapor aos dispostos neste estatuto.

ARTIGO 79 : Participam do Congresso, com direito a voz e voto, os delegados eleitos pelos trabalhadores nos locais de trabalho e de acordo com o estabelecido na Assembléia Geral referida no artigo 77.

Parágrafo único : São também delegados, com direito a voz e voto todos os membros do Sistema Diretivo do Sindicato com exercício do mandato.

ARTIGO 80 : Qualquer membro sindicalizado da categoria terá direito de apresentar textos e moções sobre o temário aprovado no Regimento Interno.

ARTIGO 81 : A convocação do Congresso é incumbência da Diretoria Executiva, ou da maioria absoluta do Sistema Diretivo.

Parágrafo 1o. : Caso a Diretoria não convoque o Congresso no período previsto, esse poderá ser convocado por 10% dos associados, que darão cumprimento a este estatuto. **Parágrafo 2o. :** O Congresso Extraordinário poderá ser convocado por 1/3 (um terço) dos associados, que informarão a pauta e aporão suas assinaturas em documento a ser protocolado na Secretaria Geral e darão cumprimento a este estatuto, e desde que a pauta prevista não tenha sido já objeto de deliberação da categoria em Assembléia Geral ou Congresso realizados no período de 12 meses anteriores.

CAPÍTULO III - DO CONSELHO CONSULTIVO DO SINDICATO

ARTIGO 82 : O Conselho Consultivo do Sindicato, que não tem caráter deliberativo, reunir-se-á semestralmente com o Plenário do Sistema Diretivo do Sindicato e por convocação deste para avaliar o encaminhamento da Política Sindical e atividades decorrentes, bem como para subsidiar a direção com as opiniões, disposições e propostas das bases.

Parágrafo único: Diante da situação iminente em que a Diretoria Executiva, para tomar decisão, a seu critério julgar necessário ouvir o Conselho Consultivo para aferir a posição das bases, ela poderá convocar seus membros a reunir-se em caráter de urgência.

ARTIGO 83 : compõem o Conselho Consultivo do Sindicato todos os Delegados Sindicais com mandato em exercício e eleitos conforme dispõe este estatuto.

ARTIGO 84 : O Conselho Consultivo só tem organicidade e função no momento em que estiver reunido, na forma e nos limites estabelecidos nos artigos 82 e 83, sendo considerado dissolvido e sem quaisquer funções desde o término de uma reunião até a convocação de nova reunião.



**Sindicato dos Trabalhadores em Empresas
de Transportes Metroviários de São Paulo**

Folha n.º 183 do proc.
N.º 03 de 1997
C. funcionário

Ofício
Registro de
Títulos, Documentos
e Pessoas Jurídicas
44339
Microfilmagem

TÍTULO IV - DO PROCESSO ELEITORAL

CAPÍTULO I - DAS ELEIÇÕES

ARTIGO 85 : Os membros dos órgãos que compõem o sistema diretivo do Sindicato serão eleitos em Assembleia Geral Ordinária da Categoria, em processo eleitoral único, trienalmente.

ARTIGO 86 : As eleições de que trata o artigo anterior serão realizadas dentro do prazo máximo de 60 dias e mínimo de 30 dias que antecedem o término dos mandatos vigentes.

ARTIGO 87 : Será garantida por todos os meios democráticos, a lisura dos pleitos eleitorais, assegurando-se condições de igualdade às chapas concorrentes, especialmente no que se refere a mesários e fiscais, tanto na coleta quanto na apuração dos votos.

CAPÍTULO II - DO ELEITOR

ARTIGO 88 : É eleitor todo associado que na data da eleição tiver:

- a) Mais de 3 meses de inscrição no quadro social.
- b) Quitado mensalidades até 30 dias antes das eleições.
- c) Estiver no gozo dos direitos sociais, conferidos neste estatuto. Parágrafo único: É assegurado o direito de voto ao aposentado que continue pagando as contribuições mensais, bem como ao desempregado há menos de 6 (seis) meses, mediante comprovação de sua aposentadoria ou do desemprego, e desde que tenha sido sócio do Sindicato pelo menos 4 (quatro) meses antes de sua aposentadoria ou desemprego.

CAPÍTULO III - DOS CANDIDATOS

ARTIGO 89 : Poderá ser candidato o associado que na data da realização do primeiro escrutínio tiver mais de seis meses de inscrição no quadro social do Sindicato e estiver em dia com as mensalidades sindicais.

Parágrafo único : Será elegível também o aposentado que, além do disposto neste artigo, tenha se associado ao sindicato pelo menos 4 (quatro) meses antes de sua aposentadoria e continue contribuindo mensalmente com a entidade.

ARTIGO 90 : Será inelegível, assim como fica vedada a permanência no exercício de cargos eletivos, do associado que:

- a) Não tiver definitivamente aprovadas as suas contas em função de exercício em cargos de administração sindical.
- b) Houver lesado o patrimônio de qualquer entidade sindical.
- c) Tiver homologado em sua carteira profissional o rompimento do vínculo com a categoria e/ou não possuir processo de reintegração em andamento.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

Ofício

Registro de
Títulos, Documentos
e Pessoas Jurídicas

44339

Microfilmagem

CAPÍTULO IV - DA COMISSÃO ELEITORAL

ARTIGO 91 : No período máximo de 150 (cento e cinquenta) dias e mínimo de 130 (cento e trinta) dias imediatamente anteriores ao término do mandato em exercício, o presidente do sindicato convocará Assembleia Geral para a instauração do processo eleitoral, definição da data das eleições, duração da votação, aprovação do Mapa de Distribuição de áreas de Trabalho, e formação de uma Comissão Eleitoral, que passará a coordenar e conduzir todo o processo eleitoral.

Parágrafo 1o. : O Mapa de Distribuição de áreas de Trabalho, deverá levar em conta a proporcionalidade das áreas no conjunto da categoria.

Parágrafo 2o. : A Comissão Eleitoral tomará posse na Assembleia Geral que a escolher.

Parágrafo 3o. : A Assembleia Geral Eleitoral será declarada Permanente, a partir da instauração até o último ato do Processo Eleitoral em curso.

ARTIGO 92 : As eleições serão convocadas pela Comissão Eleitoral através de Edital que será publicado em até 72 (setenta e duas) horas úteis após a Assembleia Geral Eleitoral.

Parágrafo 1o. : O Edital de Convocação das eleições deverá conter obrigatoriamente:

- a) Data, horário e local de votação;
- b) Prazo para registro de chapa, bem como impugnação de candidaturas, e horário de funcionamento da secretaria da comissão eleitoral;
- c) Data, horário e locais de segunda e terceira votação, caso não haja quórum ou pela necessidade de nova eleição devido a empate das chapas mais votadas.

Parágrafo 2o. : Os editais necessários ao processo eleitoral deverão ser afixados nas sede e sub-sedes do sindicato, bem como ser publicados nos meios de comunicação tradicionais da entidade e num jornal de grande circulação na base territorial do sindicato.

ARTIGO 93 : A Comissão Eleitoral será composta de 5 (cinco) associados eleitos pela Assembleia Geral e de 1 (um) representante de cada chapa registrada, este sem direito a voto.

Parágrafo 1o. : A indicação de um representante de cada chapa faz-se-á por escrito até (vinte e quatro) horas após o encerramento do prazo para registro de chapas.

Parágrafo 2o. : As decisões da Comissão Eleitoral serão tomadas por maioria simples de voto.

Parágrafo 3o. : Ocorrendo impasse na condução do processo Eleitoral e na impossibilidade de outra forma de solução, a comissão eleitoral poderá convocar nova sessão da Assembleia Geral Eleitoral Permanente para deliberar a respeito.

Parágrafo 4o. : O mandato da Comissão Eleitoral extinguir-se-á com a posse da nova diretoria eleita ou no caso da Assembleia Geral concluir o processo eleitoral com declaração de vacância da administração, ou quando da anulação do processo eleitoral.

ARTIGO 94 : Compete a Comissão Eleitoral :

- a) Convocar através de Edital as eleições na forma do artigo 86 e seus parágrafos
- b) Proceder ao registro das chapas e decidir sobre eventuais impugnações;



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo



- c) Indicar o nome dos presidentes e mesários que formarão as mesas coletoras;
- d) Credenciar os fiscais de cada chapa junto as mesas coletoras e junto as mesas apuradoras, garantindo as condições para sua atuação;
- e) Responsabilizar-se pela guarda e garantia das urnas em conjunto com os representantes das chapas concorrentes;
- f) Receber e processar eventuais recursos interpostos às eleições
- g) Garantir a equidade das chapas em eventual utilização de recursos do sindicato;
- h) Dirimir quaisquer dúvidas e situações não previstas no Título IV deste estatuto.

CAPÍTULO V - REGISTO DAS CHAPAS

ARTIGO 95: O prazo para registro de chapas será de 30 dias contados da data de publicação do edital.

Parágrafo 1o. : O registro das chapas far-se-á junto à comissão eleitoral que fornecerá recibo da documentação apresentada.

Parágrafo 2o. : A comissão eleitoral manterá uma Secretária durante o período de registro de chapas com o expediente normal de no mínimo 8 horas diárias.

Parágrafo 3o. : O requerimento do registro de chapas assinado por qualquer dos candidatos que a integram será em duas vias e instruído com os seguintes documentos:

- 1) Ficha de qualificação do candidato em duas vias assinada pelo próprio candidato.
- 2) Cópias autenticadas da Carteira de Trabalho (CTPS) onde constem a qualificação civil e os contratos de trabalho que comprovem o exercício ou vínculo profissional na base territorial do Sindicato.

ARTIGO 96 : As chapas concorrentes deverão apresentar em seu conjunto 20% de representantes do sexo feminino.

Parágrafo único: Caso uma das chapas não complete sua totalidade com os 20% do sexo feminino, as vagas referentes às mesmas ficarão em aberto, não podendo ser preenchidas por representantes do sexo masculino.

ARTIGO 97 : Somente serão aceitos os registros de chapas que relacionem seus integrantes com os respectivos cargos que pretendam ocupar e que estejam acompanhados das fichas de qualificação preenchidas e assinadas.

Parágrafo único : Em caso de irregularidade na documentação apresentada a Comissão notificará a chapa para que promova a correção no prazo máximo de cinco dias úteis após a notificação, sob pena de cancelamento de seu registro.

ARTIGO 98 : Não será aceito o registro de chapa que não contiver a totalidade dos candidatos aos cargos da Diretoria Executiva, Conselho Fiscal e no mínimo 2/3 (dois terços) dos candidatos para a Diretoria de Base.

Parágrafo único : A chapa concorrente terá que apresentar em seu conjunto, entre a diretoria executiva, conselho fiscal e diretoria de base candidatos que representem no mínimo 80% (oitenta por cento) das áreas de trabalho referidas no artigo 43 e aprovadas na Assembleia Geral que trata o artigo 91.



**Sindicato dos Trabalhadores em Empresas
de Transportes Metroviários de São Paulo**



ARTIGO 99 : No prazo de 24 horas, após o registro da chapa o Sindicato enviará comunicação à empresa com o nome dos integrantes das chapas inscritas.

ARTIGO 100 : No encerramento do prazo para registro de chapa a Comissão eleitoral lavrará ata estabelecendo ordem numérica de inscrição para todas as chapas.

Parágrafo 1o. : Encerrado o prazo, sem que tenha havido registro de chapa, a Comissão Eleitoral providenciará, dentro de 48 horas úteis, segunda convocação de eleição, através de edital;

Parágrafo 2o. : Se encerrado o prazo de inscrição de chapas na segunda convocação de eleição, e de novo não tenha havido registro de chapa, a Comissão Eleitoral convocará a realização no prazo mínimo de 3(três) dias úteis e máximo de 5 (cinco) dias úteis, de nova Sessão da Assembléia Geral Eleitoral Permanente que declarará a vacância do Sistema Diretivo do Sindicato a partir do término dos mandatos da administração em exercício, aplicando-se a partir daí os dispostos nos parágrafos 1o. e 2o. do artigo 117 deste estatuto.

ARTIGO 101 - No prazo de 3 (três) dias úteis a contar do encerramento do prazo do registro a comissão eleitoral publicará, nos meios de comunicação da entidade e em jornal de grande circulação na base territorial, a relação nominal das chapas registradas e dos seus integrantes e declarará aberto o prazo de 5 (cinco) dias úteis para impugnação.

CAPÍTULO VI- DA IMPUGNAÇÃO

ARTIGO 102 : A impugnação somente poderá versar sobre as causas de inelegibilidade previstas neste estatuto, sendo proposta através de requerimento dirigido à Comissão eleitoral por associados em pleno gozo de seus direitos sindicais.

Parágrafo 1o. : O candidato impugnado terá 5(cinco) dias úteis para apresentar suas contrarrazões cabendo à Comissão eleitoral decidir sobre a impugnação até 20 (vinte) dias antes da realização das eleições.

Parágrafo 2o. : A chapa da qual fazem parte os eventuais impugnados poderá concorrer desde que preencha os dispostos no artigo 98 e seu parágrafo único deste estatuto.

CAPÍTULO VII - DO SIGILO DO VOTO E DAS MESAS COLETORAS

ARTIGO 103 : O sigilo do voto será assegurado mediante as seguintes providências:a) Cédula única contendo todas as chapas registradas.b) Cabine indevassável.c) Verificação da autenticidade da cédula única à vista das rubricas dos membros da mesa coletora.d) Emprego de urna que assegure a inviolabilidade do voto.

ARTIGO 104 : As mesas coletoras de voto funcionarão sob a exclusiva responsabilidade do Presidente da Mesa e Mesários indicados paritariamente pelas chapas concorrentes e designados pela Comissão Eleitoral até 10 dias antes da eleição.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

Folha n.º 187 do proc.
N.º 03 de 1997
C. funcionário

Ofício
Registro de
Títulos, Documentos
e Pessoas Jurídicas
44339
Microfilmagem

Parágrafo 1o.: Poderão ser instaladas mesas coletoras além da sede social, nas sub-sedes, nos locais de trabalho, e mesas itinerantes.

Parágrafo 2o.: Os trabalhos de cada mesa coletora poderão ser acompanhados por fiscais designados pela chapa, escolhidos entre os associados, na proporção de 1 (um) fiscal por cada chapa, os quais deverão portar credencial expedida pela Comissão Eleitoral

ARTIGO 105: Não poderão ser nomeados membros das mesas coletoras:

- a) Os candidatos, seus cônjuges e parentes, ainda que por afinidade até 2o. grau inclusive.
- b) Os membros do Sistema Diretivo do Sindicato em exercício e os empregados da Administração da entidade.

CAPÍTULO VIII - DA VOTAÇÃO

ARTIGO 106: A relação dos associados em condição de votar será elaborada pela Diretoria Executiva da Entidade, devendo ser afixada em área de fácil acesso na Sede do Sindicato e fornecida a um representante de cada chapa, com antecedência até 10 (dez) dias da data da eleição.

ARTIGO 107: Os trabalhos eleitorais da mesa coletora deverão observar as horas de início e de encerramento previstos no Edital de Convocação.

Parágrafo único: Os trabalhos de votação poderão ser encerrados antecipadamente, se já tiverem votado todos os eleitores constantes na folha de votação.

ARTIGO 108: Somente poderão permanecer no recinto da mesa coletora os seus membros, os fiscais designados e, durante o tempo necessário à votação, o eleitor.

ARTIGO 109: Os associados cujos nomes não constarem da lista de votantes, assinando lista própria, votarão em lista separada. **Parágrafo único:** Não serão permitidos votos por correspondência ou por procuração.

ARTIGO 110: São documentos válidos para identificação do eleitor:

- a) Carteira do Trabalho (CTPS).
- b) Registro Geral.
- c) Certificado de Reservista.
- d) Carteira funcional da empresa, desde que tenha fotografia.

CAPÍTULO IX - DA APURAÇÃO DOS VOTOS

ARTIGO 111: A sessão eleitoral de apuração será instalada na sede do Sindicato ou em local apropriado, imediatamente após o encerramento da votação.

Parágrafo 1o.: As mesas apuradoras serão presididas pela Comissão Eleitoral e composta de escrutinadores indicados em igual número pelas chapas concorrentes, ficando assegurado acompanhamento dos trabalhos pelos fiscais designados na proporção de 1 (um) por chapa para cada mesa.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

Folha n.º	188	do proc
N.º	03	de 19 12
C funcionário	Ofício	
Registro de Títulos, Documentos e Pessoas Jurídicas		
44339		
Microfilmagem		

Parágrafo 2o. : A Comissão Eleitoral verificará se o quórum previsto foi atingido, procedendo, em caso afirmativo, a abertura de urnas.

ARTIGO 112 : Na contagem das cédulas de cada urna a Comissão Eleitoral verificará se o seu número coincide com a lista de votantes.

Parágrafo 1o. : Se o número de cédulas for igual ou inferior ao de votantes faz-se-á a apuração.

Parágrafo 2o. : Se o total de cédulas for superior ao total de votantes proceder-se-á à apuração descontando-se dos votos atribuídos à chapa mais votada na urna o número de votos em excesso, desde que esse número seja inferior à diferença das duas chapas mais votadas.

Parágrafo 3o. : Se o excesso de cédulas for igual ou superior à diferença entre as duas chapas mais votadas, a urna será anulada.

ARTIGO 113 : Finda a apuração, a Comissão Eleitoral proclamará eleita a chapa que na primeira votação obtiver a maioria absoluta dos votos em relação ao total dos votos apurados, e a maioria simples nas votações seguintes, e fará lavrar ata dos trabalhos eleitorais.

CAPÍTULO X - DO QUÓRUM E DA CONVOCAÇÃO DE NOVAS ELEIÇÕES

ARTIGO 114 : Se o número de votos das urnas anuladas for superior à diferença entre as duas chapas mais votadas não haverá proclamação de eleitos pela mesa apuradora cabendo à comissão eleitoral realizar novas eleições no prazo máximo de 15 dias.

ARTIGO 115 : Em caso de empate entre as chapas mais votadas, realizar-se-ão novas eleições no prazo máximo de 15 dias:

Parágrafo único : Se a somatória dos votos das chapas empatadas for superior a 2/3 (dois terços) do total de votos apurados, participam da nova eleição apenas as chapas empatadas, mas se for inferior participam todas as chapas inscritas na primeira eleição.

ARTIGO 116 : A eleição do Sindicato em primeira convocação, só será válida se participarem da votação mais de 2/3 (dois terços) dos associados com capacidade para votar. Não sendo obtido este quórum, a Comissão Eleitoral encerrará a eleição, inutilizando as cédulas, e convocará nova eleição prevista no Edital de Convocação.

Parágrafo 1o. : A segunda eleição será válida se nela tomarem parte mais de 50% dos eleitores.

Parágrafo 2o. : A terceira eleição dependerá do comparecimento de mais de 40% dos eleitores.

Parágrafo 3o. : Na ocorrência de qualquer das hipóteses previstas nos parágrafos primeiro e segundo apenas as chapas inscritas para primeira eleição poderão concorrer às subsequentes. **Parágrafo 4o. :** Só poderão participar da eleição em segunda e terceira convocação os eleitores que se encontravam em condições de exercer o voto na primeira convocação.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo



ARTIGO 117 : Não sendo atingido o quórum em terceiro, escrutínio no prazo mínimo de 3 dias úteis e máximo de 5 dias úteis a Comissão Eleitoral realizará nova sessão da Assembléia Geral Eleitoral Permanente, que declarará a vacância do Sistema Diretivo do Sindicato a partir do término previsto dos mandatos da Administração em exercício e elegerá, dentre os associados, uma Junta Diretiva e um Conselho Fiscal para administrar o Sindicato dentro dos limites deste estatuto até a posse do novo Sistema Diretivo.

Parágrafo 1o. : Além dessas atribuições a Assembléia Geral Declarará terminado o Processo Eleitoral em curso, dissolverá a Comissão Eleitoral, marcará data de nova eleição para daí no máximo 6 meses, dando por encerrado seu caráter Permanente.

Parágrafo 2o. : O novo Processo Eleitoral será encaminhado, pela Junta Diretiva, em conformidade com o Título IV do estatuto e respeitada a data para a nova eleição.

CAPÍTULO XI - DA ANULAÇÃO E DA INTERPOSIÇÃO DE RECURSOS

ARTIGO 118 : Será anulada a eleição quando mediante recurso ficar comprovado :

- a) Descumprimento das normas do edital de convocação.
- b) Que não foram obedecidas as formalidades essenciais estabelecidas neste estatuto.
- c) Que não foi cumprido qualquer dos prazos estabelecidos neste estatuto.
- d) Ocorrendo vício ou fraude que comprometa sua legitimidade.

Parágrafo único: A anulação do voto não implicará na anulação da urna em que a ocorrência se verificar. De igual, forma a anulação da urna não importará na anulação da eleição, salvo se o número de votos anulados for igual ou superior ao da diferença final entre as duas chapas mais votadas.

ARTIGO 119 : O prazo para interposição de recursos será de 15 dias contados da data final de realização do pleito.

Parágrafo 1o. : Os recursos, poderão ser propostos por qualquer associado em pleno gozo dos seus direitos sociais.

Parágrafo 2o. : Findo o prazo estipulado, recebidas ou não as contra-razões do recorrido, a comissão eleitoral decidirá antes do término do mandato vigente.

CAPÍTULO XII - DO MATERIAL ELEITORAL

ARTIGO 120 : A fim de assegurar a eventual recontagem de votos, as cédulas apuradas permanecerão sob a guarda da Comissão Eleitoral até a proclamação final do resultado da eleição.

ARTIGO 121 : _ Comissão Eleitoral incumbe zelar para que se mantenha organizada a documentação do processo eleitoral, que deverá ser sempre em 2 (duas) vias, constituindo a primeira dos documentos originais. São peças essenciais do processo eleitoral:



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

- a) Edital, folha de jornal e boletim do Sindicato que publicou o Edital de Convocação da Eleição;
- b) Cópia dos requerimentos dos registros de chapas e as respectivas fichas de qualificação dos candidatos;
- c) Folha de jornal que publicou a relação nominal das chapas registradas;
- d) Cópia dos expedientes relativos à composição das mesas eleitorais;
- e) Relação dos sócios em condições de votar;
- f) Listas de votação;
- g) Atas das seções eleitorais de votação;
- h) Exemplar de cédula única de votação;
- i) Mapas de Apuração por mesa coletora e respectivas atas de apuração;
- j) Cópias das impugnações e dos recursos e respectivas contra-razões;
- k) Comunicação oficial das decisões emanada pela Comissão Eleitoral;
- l) Atas com deliberações das sessões da Assembléia Geral Eleitoral Permanente;
- m) Documento com o resultado oficial da eleição;
- n) Proclamação Final.

Parágrafo único : Toda documentação referente ao processo eleitoral deverá ficar arquivado na Secretaria do Sindicato.

CAPÍTULO XIII - DA PROCLAMAÇÃO E DA POSSE

ARTIGO 122 : Respeitados os dispostos neste estatuto para a interposição de recursos após a realização do pleito, e até 15 (quinze) dias antes do término do mandato vigente, a Comissão Eleitoral afixará na sede do Sindicato e publicará nos meios de comunicação da entidade a Proclamação Final do resultado da eleição.

ARTIGO 123 : A posse dos membros do Sistema Diretivo do Sindicato recém-eleitos ocorrerá na data do término do mandato da Administração anterior.

TÍTULO V - DA RENÚNCIA E DO IMPEDIMENTO DA DIRETORIA

CAPÍTULO I - DA RENÚNCIA DO SISTEMA DIRETIVO

ARTIGO 124 : Por convocação do Presidente, ou da maioria absoluta de um dos órgãos que compõem o Sistema Diretivo, o Plenário Diretivo poderá reunir-se extraordinariamente para deliberar sobre a renúncia coletiva ao mandato em exercício, sendo necessária entretanto a aprovação da renúncia por 2/3 (dois terços) dos membros que compõem o Sistema Diretivo do Sindicato.

Parágrafo 1o. : A convocação da reunião do Plenário para deliberar sobre a renúncia deverá ser comunicada individualmente e a todos os membros do Sistema Diretivo, com antecedência de pelo menos 3 (três) dias úteis e com sua pauta explícita na Convocação.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

Folha n.º 191 do proc.
N.º 03 de 1997
C. funcionário

Ofício
Registro de
Títulos, Documentos
e Patrimônios
44359

Microfilmagem

Parágrafo 2o. : Aprovada a renúncia coletiva, a Diretoria Executiva deverá comunicar em 48 horas (quarenta e oito horas) os associados através dos órgãos de divulgação da entidade, informando também os encaminhamentos e prazos seguintes determinados no artigo 129 deste estatuto para a situação.

CAPÍTULO II - DO IMPEDIMENTO DO SISTEMA DIRETIVO

ARTIGO 125 : Ocorrerá impedimento do mandato do Sistema Diretivo quando:

- a) Constada a vacância de pelo menos 2/3 (dois terços) dos cargos do Sistema Diretivo, e não considerando-se para este efeito eventuais demissões de diretores promovidas pelo patronato.
- b) O Sistema Diretivo comprovadamente houver abandonado suas funções e/ou obrigações estatutárias
- c) Comprovada a malversação ou procedimentos ilícitos com as finanças e patrimônio da entidade.

ARTIGO 126 : O impedimento poderá ser solicitado por maioria absoluta de um dos órgãos do Sistema Diretivo ou por 1/3 (um terço) dos associados, em documento dirigido à Secretaria Geral da entidade constando as razões e assinatura dos solicitantes.

ARTIGO 127 : O Sistema Diretivo terá até 20 (vinte) dias a partir da solicitação para opor-se e enviar uma contra-solicitação, protocolada na Secretaria Geral, ao órgão ou representante dos solicitantes.

Parágrafo único: Se, após a contra-solicitação, for reafirmação o pedido de impedimento e nos termos do artigo 126, caberá ao Presidente do Sindicato convocar Assembléia Geral para deliberar num prazo máximo de 30 (trinta) dias e mínimo de 10 (dez) dias, a contar do protocolo da reafirmação.

ARTIGO 128 : Assembléia Geral Extraordinária convocada especialmente para deliberar sobre a solicitação de impedimento do mandato do Sistema Diretivo em exercício será na forma de plebiscito e deverá ter o quórum de 2/3 (dois terços) dos associados à entidade

CAPÍTULO III - DA JUNTA DIRETIVA

ARTIGO 129: Decidida a renúncia ou impedimento do Sistema Diretivo, nas formas previstas neste estatuto, o Presidente do Sindicato deverá convocar nova Assembléia Geral, no prazo máximo de 5 dias úteis após a decisão, para:

- a) Convocar o Processo Eleitoral, conforme Título IV e seus capítulos;
- b) Eleger, dentre os associados, Junta Diretiva e Conselho Fiscal para administrar a entidade até a posse do novo Sistema Diretivo eleito.

Parágrafo único : A Junta Diretiva e o Conselho Fiscal, tomarão posse 3 (três) dias úteis após sua eleição na Assembléia, e administrarão a entidade dentro dos limites deste Estatuto.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo



TÍTULO VI - DA GESTÃO FINANCEIRA E PATRIMONIAL

ARTIGO 130: O Plano orçamentário anual, elaborado pela Secretaria de Finanças e aprovada pela Diretoria Executiva, definirá a aplicação dos recursos disponíveis da entidade.

ARTIGO 131 : A previsão de receitas e despesas conterà obrigatoriamente as dotações específicas para as seguintes atividades permanentes:

- a) Campanha Salarial e Negociação coletiva.
- b) Divulgação das iniciativas do Sindicato.
- c) Estruturação material da entidade

ARTIGO 132 : A dotação específica para a Campanha Salarial e Negociação Coletiva abrangerá as despesas referentes a:

- a) Realização de Congressos, encontros e articulações inter-sindicais ou com movimentos populares e democráticos.
- b) Informação para a categoria e opinião pública
- c) Formação de fundos em caráter permanente para propiciar a mobilização da categoria e a sustentação de suas lutas.

ARTIGO 133 : A dotação específica para a divulgação das iniciativas do Sindicato assegurará a publicação de informes periódicos.

ARTIGO 134 : A dotação específica para a estruturação material da entidade abrangerá o conjunto de meios destinados a efetivar o apoio direto ou indireto, às deliberações e definições programáticas da categoria e do Sistema Diretivo do Sindicato.

ARTIGO 135 : O Plano Orçamentário anual será aprovado pela Assembléia Geral, especificamente convocada para este fim, até o último dia útil do ano fiscal do exercício anterior.

Parágrafo 1o. : O Plano Orçamentário, após a aprovação, será publicado em resumo na imprensa do Sindicato em até 30 dias.

Parágrafo 2o. : As dotações orçamentárias que se apresentarem insuficientes para o atendimento das despesas, poderão ser ajustadas mediante créditos adicionais solicitados pela diretoria à Assembléia Geral.

ARTIGO 136 : Os balanços Financeiro e Patrimonial do ano fiscal do exercício anterior serão submetidos a aprovação da Assembléia Geral até o último dia útil do 4o. (quarto) mês do exercício em curso.

ARTIGO 137 : O patrimônio da entidade constitui-se:

- a) Das contribuições devidas ao Sindicato pelos que participam da categoria profissional em decorrência de norma legal ou de cláusula inserida em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho.
- b) As mensalidades dos associados, na conformidade da deliberação da Assembléia Geral convocada especificamente para o fim de fixá-la.



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo



- c) Dos bens e valores adquiridos e das rendas produzidas pelos mesmos.
- d) Dos direitos patrimoniais decorrentes da celebração de contratos.
- e) Das doações e dos legados.
- f) Das multas e das outras rendas eventuais.

ARTIGO 138 : Os bens móveis que constituem o patrimônio da entidade serão individualizados e identificados através de meio próprio para possibilitar o controle do uso e conservação dos mesmos.

ARTIGO 139 : A venda de bem imóvel dependerá de prévia aprovação da Assembléia Geral da categoria, especialmente convocada para esse fim.

TÍTULO VII - DA FILIAÇÃO A ENTIDADES DE GRAU SUPERIOR

ARTIGO 140 : Tendo em vista a comunhão de interesses de classe e o fortalecimento da organização da classe trabalhadora o Sindicato buscará necessariamente vinculação política e orgânica, com entidades de grau superior.

ARTIGO 141: Compete à categoria decidir sobre a filiação do Sindicato a entidade de grau superior, através de discussão em Congresso, homologada por plebiscito entre o conjunto dos associados no gozo de seus direitos.

Parágrafo único : Excetuam-se os casos em que a filiação a entidade de grau superior for definida em lei

TÍTULO VII - DA ALTERAÇÃO DOS ESTATUTOS

ARTIGO 142 : O presente estatuto poderá ser alterado em parte ou no todo, em Congresso da categoria, obedecido os dispostos no capítulo II do Título III deste Estatuto, ou em Assembléia Geral Extraordinária convocada para esse fim, sendo exigido para esta o quórum de 2/3 (dois terços) dos associados e a aprovação da maioria simples dos participantes.

TÍTULO IX - DA DISSOLUÇÃO DA ENTIDADE

ARTIGO 143 : A dissolução da entidade bem como a destinação de seu patrimônio, somente poderá ser decidida por Assembléia Geral Extraordinária convocada exclusivamente para este fim e cuja instalação dependerá do quórum de 3/4 (três quartos) dos associados quites, e desde que a proposta de dissolução seja aprovada por voto direto e secreto, por 50% (cinquenta por cento) mais 1 (um) dos associados participantes. **Parágrafo único :** Aprovada a dissolução da entidade, o seu patrimônio destinar-se-á aos associados em partes iguais e ideias, ou a quem estes indicarem na Assembléia Geral Extraordinária.

MONGAGUÁ - SP, 07 de abril de 1994.

WAGNER GOMES (Presidente)

IV CONGRESSO DOS METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO

R. Serra do Japi, 31 - Tatuapé - F: 296-3600 - Fax: 218-3233 - CEP 03309-000 - São Paulo

272 Registro Civil - Tatuapé, São Paulo - Capital
R. Domingos Agostini, 145 - Janchão Ap. 211 - 01106-000 - Oficial
Reconheço, por semelhança, a firma de: WAGNER GOMES.
São Paulo, 08 de Julho de 1995.
Eu testemunho a verdade.

() Ana Lucie M. N. Ferreira () Neuma Vieira de Souza
Firma 0,46; Prac. 0,46; Total 0,92;



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo



- c) Dos bens e valores adquiridos e das rendas produzidas pelos mesmos.
- d) Dos direitos patrimoniais decorrentes da celebração de contratos.
- e) Das doações e dos legados.
- f) Das multas e das outras rendas eventuais.

ARTIGO 138 : Os bens móveis que constituem o patrimônio da entidade serão individualizados e identificados através de meio próprio para possibilitar o controle do uso e conservação dos mesmos.

ARTIGO 139 : A venda de bem imóvel dependerá de prévia aprovação da Assembléia Geral da categoria, especialmente convocada para esse fim.

TÍTULO VII - DA FILIAÇÃO A ENTIDADES DE GRAU SUPERIOR

ARTIGO 140 : Tendo em vista a comunhão de interesses de classe e o fortalecimento da organização da classe trabalhadora o Sindicato buscará necessariamente vinculação política e orgânica, com entidades de grau superior.

ARTIGO 141: Compete à categoria decidir sobre a filiação do Sindicato a entidade de grau superior, através de discussão em Congresso, homologada por plebiscito entre o conjunto dos associados no gozo de seus direitos.

Parágrafo único : Excetuam-se os casos em que a filiação a entidade de grau superior for definida em lei

TÍTULO VII - DA ALTERAÇÃO DOS ESTATUTOS

ARTIGO 142 : O presente estatuto poderá ser alterado em parte ou no todo, em Congresso da categoria, obedecido os dispostos no capítulo II do Título III deste Estatuto, ou em Assembléia Geral Extraordinária convocada para esse fim, sendo exigido para esta o quórum de 2/3 (dois terços) dos associados e a aprovação da maioria simples dos participantes.

TÍTULO IX - DA DISSOLUÇÃO DA ENTIDADE

ARTIGO 143 : A dissolução da entidade bem como a destinação de seu patrimônio, somente poderá ser decidida por Assembléia Geral Extraordinária convocada exclusivamente para este fim e cuja instalação dependerá do quórum de 3/4 (três quartos) dos associados quites, e desde que a proposta de dissolução seja aprovada por voto direto e secreto, por 50% (cinquenta por cento) mais 1 (um) dos associados participantes. **Parágrafo único :** Aprovada a dissolução da entidade, o seu patrimônio destinar-se-á aos associados em partes iguais e ideias, ou a quem estes indicarem na Assembléia Geral Extraordinária.

MONGAGUÁ - SP, 07 de abril de 1994.

WAGNER GOMES (Presidente)

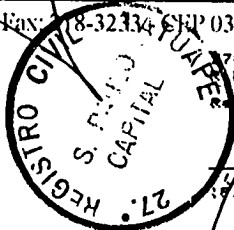
IV CONGRESSO DOS METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO

R. Serra do Japi, 31 - Jatuapé - F: 296-3600 - Fax: 8-32.334 - CEP 03309-000 - São Paulo

CGC: 62.877.196/0001-54

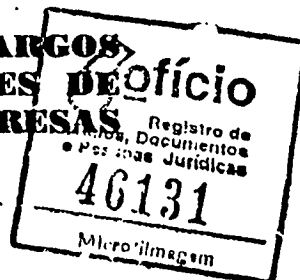
72 Registro Civil - Jatuapé, São Paulo - Capital
Domingos Agostini, 119 - Jatuapé - São Paulo - Capital
Reconheço, por assinatura, a firma de: WAGNER GOMES.
São Paulo, 28 de julho de 1995.
Em testemunho da verdade.

1/ Ana Lucia M. N. Pereira 0,46/ Prad. 0,46/ Total 0,92/



**Sindicato dos Trabalhadores em
de Transportes Metroviários de São Paulo**

**ATA DA POSSE DOS ELEITO PARA OS CARGOS
ADMINISTRATIVOS, CONSELHO FISCAL E DIRETORES DE
BASE DO SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS
DE TRANSPORTS METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO.**



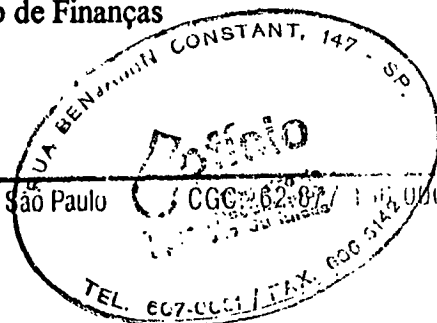
Aos seis dias do mês de novembro de mil, novecentos e noventa e cinco, na sede deste Sindicato, localizada à rua Serra do Japi, 31, Tatuapé, cidade de São Paulo, estado de São Paulo, foi realizada a cerimônia de posse da Diretoria, membros do conselho fiscal e diretores de base, eleitos através de pleito realizado nos dias 18, 19, 20, 21, 22 de setembro de mil, novecentos e noventa e cinco. Aberta a sessão o Sr. Wagner Gomes, presidente do Sindicato na gestão 1992 à 1995, entregou o cargo ao Sr. Pedro Augustinelli Filho, presidente eleito para a gestão 1995 à 1998. A seguir o Sr. Pedro Augustinelli procedeu a entrega das credenciais aos membros, que prestaram por escrito e solenemente o compromisso de respeitarem o exercício do mandato, a Constituição do país, as leis vigentes e Estatuto da Entidade, conforme art. 532, capítulo 5. da Consolidação das Leis do Trabalho. Foram empossados como diretores como diretores, com a seguinte discriminação de cargos: Presidência: Pedro Augustinelli Filho, Vice-Presidência: Onofre Gonçalves de Jesus; Secretário-Geral: Flávio Montesinos Godoi; Secretário de Finanças: Cláudio Spiciatti Barbosa, Secretário de Patrimônio e Pessoal: Eduardo Simão Dias; Secretário de Imprensa e Comunicação: Oswaldo Bertolino; Secretário de Formação Sindical: Wagner Fajardo Pereira; Secretário de Estudos Sócio Econômicos: Antonio Marcos de Souza; Secretário de Assuntos Jurídicos: Raimundo Antonio Pereira; Secretário de Esporte, Cultura e Lazer: Jose Anchieta Martins; Secretária de Assuntos da Mulher: Ivânia Alves Moura; Secretária de Saúde e Condições do Trabalho: Sérgio Roque; Secretário de Assuntos de Tecnologia dos Transportes: José Carlos de Souza Silva; Secretário de Organização: Antonio Marcos Dascânio; Secretário de Relações Intersindicais: Edgard de Oliveira Campos, Secretário de Políticas Sociais: Luiz Carlos de Faria-Traves; Secretário de Assuntos da Discriminação Racial: Salaciel Fabricio Vilela. CONSELHO FISCAL: Odair Guedes, Maruzan Fernandes de Brito, Erminio Ordonez Galhardoni, Eduardo Alves Pacheco, Raimundo Pereira dos Santos. DIRETORIA DE BASE: Sandra Regina Xavier Alves; Marcos Antonio Pires, Lina Maria Gonçalves, Ailton Azevedo dos Santos, Eraide Queiroz Monteiro, Jose Carlos Cury, Wagner Gomes, Jair Avellar dos Santos, Marcos de Abreu Freire, Carmem Silvia Oliveira Tripolone, Miriam Alves da Silva, José Hugo Bezerra da Silva, Rogério Abdalla Bechara, Ana Maria de Souza, Maria Aparecida Batista, Benedito Barbosa, Raquel Barreto da Silva, José Ivan Spinard, Jaime de Souza Brandão, Paulo Roberto Veneziani Pasin, Maria Angélica Monteiro Santos, Aparecido José da Silva, Raimundo Nonato Pereira, Ricardo Alvares Garcia, João Bosco Ribeiro, André Luiz Piovesan, Marcelo Alves Teixeira, Edson José Jaime Castanhera, Dario Ambrósio Serafin e Pedro Ricardo Alves. O mandato dos diretores, ora empossado, passam a ser contados a partir desta data, seis de novembro de mil, novecentos e noventa e cinco, devendo terminar em cinco de novembro de mil, novecentos e noventa e oito. Não havendo quem mais quisesse fazer uso da palavra e cumprindo o objetivo da reunião, o presidente da solenidade declarou encerrada a cerimônia de posse às 11 horas, tendo sido lavrada ata que recebe depois de aprovada, as assinaturas dos membros da Diretoria empossada. São Paulo, 06 de novembro de 1995.

PEDRO AUGUSTINELLI FILHO
Presidente

FLÁVIO MONTESINOS GODOI
Secretário-Geral

ONOFRE GONÇALVES DE JESUS
Vice-Presidente

CLÁUDIO SPICIATTI BARBOSA
Secretário de Finanças



Sindicato dos Trabalhadores em Empresas
de Transportes Metrovários de São Paulo

Folha n.º 196 do proc.
N.º 03 de 1997
C-funcionário



WAGNER GOMES

JAIR DE AVELLAR SANTOS

MARCOS DE ABREU FREIRE

CARMEM S. O. TRIPOLONE

MIRIAM ALVES DA SILVA

JOSÉ HUGO BEZERA DA SILVA

ROGÉRIO ABDALLA BECHARA

ANA MARIA DE SOUZA

MARIA APAREÇIDA BATISTA

BENEDITO BARBOSA

RAQUEL BARRETO DA SILVA

JOSE IVAN SPINARDI

JAIME DE SOUZA BRANDÃO

PAULO ROBERTO V. PASIN

MARIA ANGELICA M. SANTOS

APARECIDO JOSÉ DA SILVA

RAIMUNDO NONATO PEREIRA

RICARDO ALVARES GARCIA

JOÃO BOSCO RIBEIRO

ANDRE LUIZ PIOVESAN

MARCELO ALVES TEIXEIRA

EDSON JOSÉ JAIME CASTANHERA

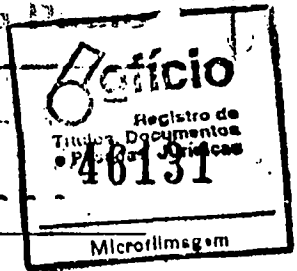
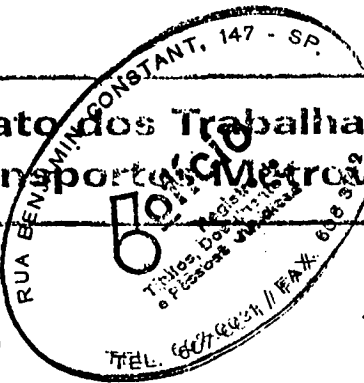
DARIO AMBROSIO SERAFIN

LINA MARIA GONÇALVES

PEDRO RICARDO ALVES

JOSE CARLOS CURY

**Sindicato dos Trabalhadores em Empresas
de Transportes e Metroviários de São Paulo**



Eduardo Simão Dias

EDUARDO SIMÃO DIAS
Secretário de Patr. e Pessoal

Osvaldo Bertolino

OSVALDO BERTOLINO
Secretário de Imprensa e Comunicação

Wagner Fajardo Pereira

WAGNER FAJARDO PEREIRA
Secretário de Formação

Antonio Marcos de Souza

ANTONIO MARGOS DE SOUZA
Secretário de Est. Sócio Econômicos

Raimundo Antonio Pereira

RAIMUNDO ANTONIO PEREIRA
Secretário Jurídico

JOSE ANCHIETA MARTINS
Secr. de Esporte, Cultura e Lazer

Luiz Carlos de Faria Traves

LUIZ CARLOS DE FARIA TRAVES
Secretário de Políticas Sociais

SALACIEL FABRÍCIO VILELA
Secretário de Assunt. da Discr. Racial

Ivania Alves Moura

IVANIA ALVES MOURA
Secretária de Assuntos da Mulher

Sergio Roque

SERGIO ROQUE
Secret. de Saúde e Cond. do Trabalho

JOSE CARLOS SOUZA E SILVA
Secr. de Assunt. da Tec. de Transp. Metr

ANTONIO MARCOS DASCÂNIO
Secr. de Organização

EDGARD DE OLIVEIRA CAMPOS
Secr. de Relações Intersindicaís

ODAIR GUEDES
Conselho Fiscal

Maruzan Fernandes de Brito

MARUZAN FERNANDES DE BRITO
Conselho Fiscal

Erminio O. Galhardoni

ERMINIO O. GALHARDONI
Conselho Fiscal

Eduardo Alves Pacheco

EDUARDO ALVES PACHECO
Conselho Fiscal

Raimundo P. dos Santos

RAIMUNDO P. DOS SANTOS
Conselho Fiscal

Marcos Antonio Pires

MARCOS ANTONIO PIRES

Alfonso Azevedo dos Santos

ALFONSO AZEVEDO DOS SANTOS

ERAIDE QUEIROZ MONTEIRO

SANDRA REGINA X. ALVES



**Sindicato dos Trabalhadores em Empresas
de Transportes Metroviários de São Paulo**

FICHA DE QUALIFICAÇÃO

ANDRÉ LUIZ PIOVESAN

Rua Dr. Albertina Domingos, 350 c/96 V. Maria - SP
RG 15.967.635 CIC 083.971.898-58

APARECIDO JOSÉ DA SILVA

Rua Lírio da Serra, 449 São Miguel Paulista - SP
RG 13.303.422 CIC

ANA MARIA DE SOUZA

Rua Padre Raimundo da Silva, 331 Vila Califórnia - SP
RG 12.247.314 CIC 032434

ANTONIO MARCOS DE SOUZA

Rua Prof. Valério Giuli, 309 Mandaqui - SP
RG 6.739.349 CIC 666.498.038-04

AILTON AZEVEDO DOS SANTOS

Av. Eurico da Cruz, 1521 Munhoz Jr - Osasco - SP
RG 8.782.658 CIC 830.050.728-00

ANTONIO MARCOS DASCÂNIO

Rua Eduardo Salomonde, 310 Parque do Carmo - SP
RG 18.579.835 CIC

BENEDITO BARBOSA

Rua Joaquim Leal, 89 S. Miguel Paulista - SP
RG 14.701.393-8 CIC 039427968-99

CARMEM SILVIA DE O. TRIPOLONE

Rua José de Araújo Placido, 119 apto 41-B C. Tiradentes - SP
RG 19.300.077 CIC 085711878-19

CLAUDIO SPICIATTI BARBOSA

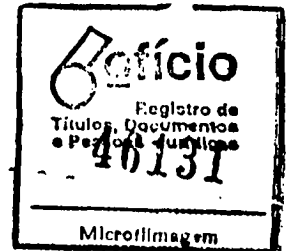
Travessa Bariloche, 06 Freguesia do Ó - SP
RG 6.932.558 CIC 000.612.118/77

DARIO AMBRÓSIO SERAFIM

Rua Cacholote, 170 Eldorado - Diadema - SP
RG 13.225.558 CIC 030.318.568-64

EDUARDO ALVES PACHECO

Av. Diederichsen, 884 apto 44 V. Guarani - SP
RG 12.310.463 CIC 004.216.558-01





Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

ERAIDE QUEIROZ MONTEIRO

Rua da Consolação, apto 902 328 - Vila Buarque - SP
RG 4.902.025 CIC 809.757.208/72

EDUARDO SIMÃO DIAS

Rua Raimundo Mendes Figueiredo, 29 Itaim Paulista - SP
RG 16.912.517 CIC 022.765.088-33

EDSON JOSE JAIME CASTANHERA

Av. Prof. João Batista Comte, 1.868 Itaquera - SP
RG 13.475.084 CIC 284.245.811-72

EDGARD DE OLIVEIRA CAMPOS

Av. Cruzeiro do Sul, 2513 apto 31 - Carandiru - SP
RG 7.504.894 CIC 012.830.178-30

ERMÍNIO ORDONEZ GALHARDONI

R. Prof. Ernestina L. Miranda, 309 - Burgo Paulista - SP
RG 9.028.985 CIC 686.590.248-34

FLÁVIO MONTESINOS GODOI

Rua Jaguariaiva, 391 - C. Patriarca - SP
RG 8.889.165 CIC 528.422.078-15

JOÃO BOSCO RIBEIRO

Rua Oscar Nelson, 103 casa 12 - Rio Bonito - SP
RG 8.404.263 CIC 758.786.408/30

JOSE CARLOS DE SOUZA SILVA

Rua Vitor Lima Barreto, 110 V. Clementina - SP
RG 9.737.789 CIC 011.012.388-36

JOSE ANCHIETA MARTINS

Rua Elza Delfino Ribeiro, 395 - Vila Formosa - SP
RG 13.513.519 CIC 031.083.878-98

JOSE IVAN SPINARD

R. Luiz Mateus, 174 casa 01 Guaianazes - SP
RG 7.571.086-9 CIC 007.766.498-17

JOSE CARLOS CURY

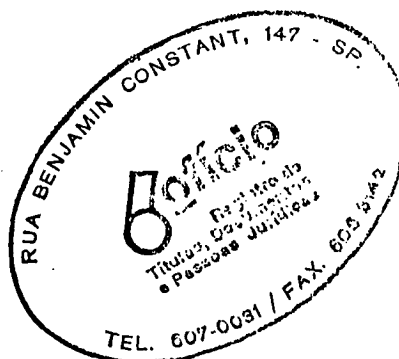
Av. Indianópolis, 2324 Planalto Paulista - SP
RG 15.586.345 CIC 093.109.548-41

JAIME DE SOUZA BRANDÃO

Rua Antonio Rodrigues, 143 Jardim Rosana - SP
RG. 9.353.568 CIC 846.125.258-68

JOSÉ HUGO BEZERRA DA SILVA

Rua Nicolau Tolentino Almeida, 61 V. Nova Cachoeirinha - SP
RG. 9.901.003 CIC 625.910.378-68





Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo

JAIR AVELLAR SANTOS

Rua Matias Aires, 420 apto 32 - Consolação - SP
RG. 16.346.320-7 CIC 075.965.858/76.

LINA MARIA GONÇALVES

Rua Cupá, 233 Penha de França - SP
RG. 6.122.847 CIC 641.947.958-49

LUIZ CARLOS DE FARIA TRAVES

R. Celina F. de P. Machado, 128 apto 08 Alto do Mandaqui - SP
RG 3394213 CIC 359.388.038-53

MARUZAN FERNANDES DE BRITO

Rua Geovani Nasco, 702 - Sapopemba - SP
RG 12247987 CIC 013289878-09

MARCOS ANTONIO PIRES

Rua Ipaçu, 33 Jd. Bela Vista - Guarulhos - SP
6.804.828 CIC 769.363.508/44

MARIA APARECIDA BATISTA

Rua Dona Otávia, 17 A - Vila Augusta - SP
RG 14.257.021 CIC

MIRIAM ALVES DA SILVA

Rua Arroio Sarandi, apto 12 - C Itamambuca III - Guaianazes - SP
RG 13.794.040 CIC 988.246.518/87

MARCELO ALVES TEIXEIRA

Rua Paranacity, 1051 - S. Miguel Paulista - SP
RG 19.411.724 CIC 104.379.498-00

MARIA ANGÉLICA MONTEIRO SANTOS

Av. Moinho Fabrini, 277 bloco 5 apto 13 - Jardim Brasília - SP
RG 6.603.832 CIC 013.222.918-88

ONOFRE GONÇALVES DE JESUS

Rua Bernardo Leon, 106 apto 33 A Itaquera - SP
RG 7.248.612 CIC 989.431.548-87

ODAIR GUEDES

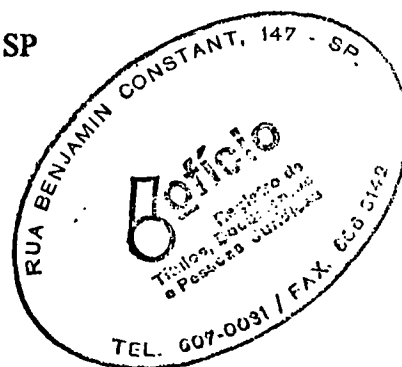
Rua Jorge de Almeida Quirino, 215 - Artur Alvim - SP
RG 8.221.140-1 CIC 809.767.008-91

PAULO ROBERTO VENEZIANI PASIN

Rua Abrão Miguel do Carmo, 111 apto 81 - Vila Guarani - SP
RG 9.432.661 CIC 466.344.447-49

PEDRO RICARDO ALVES

Rua das Palmeiras, 381 apto 2105 - Santa Cecília - SP
RG 16.259.589 CIC 253.924.414-91





**Sindicato dos Trabalhadores em Empresas
de Transportes Metroviários de São Paulo**

RAYMUNDO ANTONIO PEREIRA

Av. Waldemar Tietez, 1618 - Itaquera - SP
RG 011786 CIC 954.212.038-91

RAQUEL BARRETO DA SILVA

Av. Mourarás, 02 casa 02 - Itaquera - SP
RG 18.143.560 CIC

ROGÉRIO ABDALLA BECHARA

Rua Picinguaba, 313 - Vila Sta Isabel - SP
RG 11.387.195 CIC 0949260188-53

SANDRA REGINA XAVIER ALVES

Rua Antonio Carlos, 196, apto 125A - Cerqueira Cezar - SP
RG 13.276.821 CIC 031.077.868-96

RAYMUNDO PEREIRA DOS SANTOS

Av. Cupecê, 6062 Jardim Miriam - SP
RG 12.941.993 CIC 075.286.635-49

RAIMUNDO NONATO PEREIRA

Rua Conde Sarzeda, 377 - apto 2003 - Liberdade - SP
RG 275488937 CIC 238.246.89391

RICARDO A. GARCIA

Av. Prof. João Batista Conti, 1868 - apto 42 bl.D - Itaquera - SP
RG 18.214.361 CIC 116.3533588-50

SÉRGIO ROQUE

R. Barra Santo Antonio, 102 - Jd. Buriti - SP
RG 21.583.817-8 CIC 030.878.498-71

SALACIEL FABRICIO VILELA

Rua Miguel Capua 554 - J.D. Paineira - SP
RG 5.612.834-4 CIC 584973408/25

WAGNER FAJARDO PEREIRA

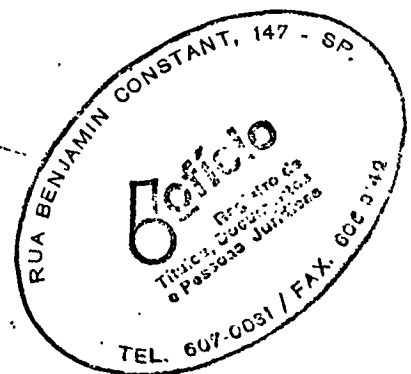
R. Cesário Ramalho, 347 - Cambuci - SP
RG 9.198.866-0 CIC 906.525.258-49

IVÂNIA ALVES MOURA

R. Tome Pontes, 76 - Vila Prudente - SP
RG 18.915.769 CIC 999.812.978-87

WAGNER GOMES

Rua Piruine, 26 - Penha - SP
RG 9.937.179 CIC 9441.072.898-34





Folha n.º 202 do proc
N.º 03 de 19 97
C. funcionário

Câmara Municipal de São Paulo

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

São Paulo, 08 de abril de 1.997

De acordo com o art. 32, § 3º da Lei Orgânica do Município de São Paulo, combinado com o art. 85, parágrafo único e art. 87 do Regimento Interno, fica deliberada a realização de Audiência Pública referente ao Projeto de Lei nº 03/97, requerida pelo Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo, para o dia 16 de abril do corrente, às 10:00 horas, no Salão Nobre desta Edilidade.

José Viviani Ferraz - Presidente

Armando Nellião

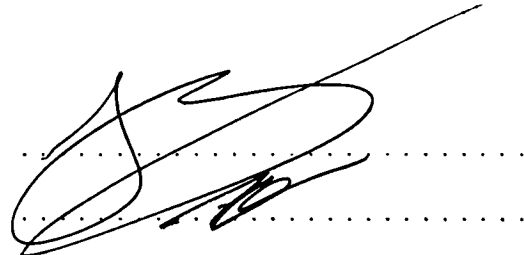
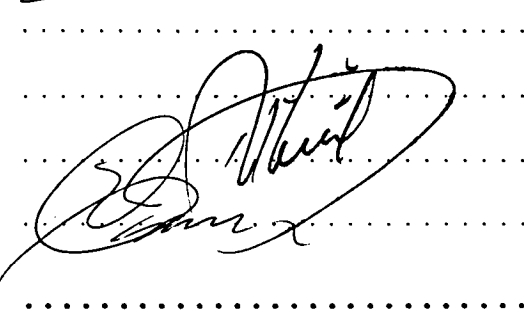
Alberto Hiar

Ivo Morganti

Devanir Ribeiro

Vicente Cândido

Brasil Vita

SINDICATO DOS TRABALHADORES DO SISTEMA DE OPERAÇÃO,
SINALIZAÇÃO, FISCALIZAÇÃO, MANUTENÇÃO, PLANEJAMENTO VIÁRIO E
URBANO DE SÃO PAULO

Rua Dr. Teodoro Baima n. 68 Vila Buarque - São Paulo - SP
CGC 66 662 297/0001-69

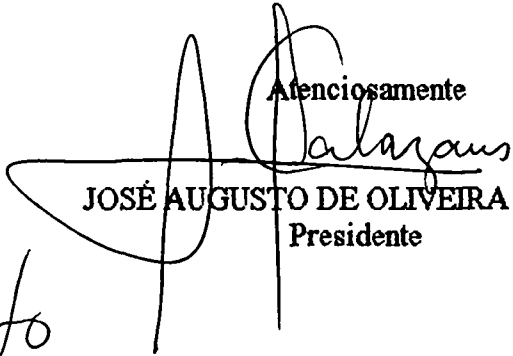
Ao
Exmo. Sr. Viviane Ferraz
Presidente da Comissão Permanente de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica
da Câmara Municipal de São Paulo
Nesta

Em mãos

Amparado no artigo 41 da Lei Orgânica Municipal, e ainda nos artigos 85 e seguintes do regimento interno desta casa, esta diretoria decidiu solicitar a V. Sa., que se digne convocar audiência pública para darmos continuidade nas discussões sobre o Projeto de Lei do Executivo de nº 03/97, que visa criar em São Paulo o denominado "subsistema de transporte coletivo de passageiros de média capacidade". Entendemos que as discussões realizadas até este momento não foram suficientes para elucidarmos todos os aspectos do referido Projeto de Lei.

Salientamos que a solicitação ora proposta decorre de decisão unânime da diretoria desta entidade.

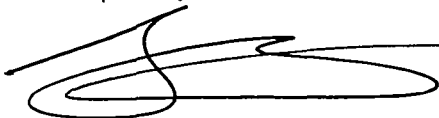
Atenciosamente


JOSÉ AUGUSTO DE OLIVEIRA CALAZANS
Presidente

Anexar ao projeto

RECEBIDO EM

16/11/97





Câmara Municipal de

Folha n.º	204	do proc
N.º	93	de 1997
C	funcionário	

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

São Paulo, 16 de abril de 1997.

Tendo em vista o cumprimento dos dispositivos regimentais aplicáveis para as Audiências Públicas relativas ao projeto de lei 03/97 (Art. 41 e art. 85 do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo), esta Comissão decidiu indeferir o pedido de audiência pública formulado pelo Sindicato dos Trabalhadores do Sistema de Operação, Sinalização, Fiscalização, Manutenção, Planejamento Viário e Urbano de São Paulo.

José Viviani Ferraz - Presidente

Armando Mellão - Vice-Presidente

Ivo Morganti

Alberto Hiar

Brasil Vita

Devanir Ribeiro

Vicente Cândido

Obs. Onde consta Art. 41, leia-se Art. 87



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 203 do proc.
PAULO 03 de 19 97
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGrafo	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA
DT. 10

SEM REVISÃO

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

Presidente: Sr. Vereador Viviani Ferraz

Membros : Srs. Vereadores

Armando Mellão

Brasil Vita

Devanir Ribeiro

Ivo Morganti

Alberto Hiar

Audiência Pública sobre o PL 003/97 ,realizada no Salão Nobre
da Câmara Municipal de São Paulo em 16 de abril de 1997.

Solicitante: Sr. Vereador Viviani Ferraz

(Memo nº 14/97- Com. de Trânsito)

Secretário: Sr. Osmar Mosconi Jr.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 206 do proc.
PAULO 03 de 19 88
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N 1	1	morg.	Aud.pública	16.4.97		

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ (PL) - Vamos iniciar convidando

o Sr. Secretário de Transportes, Carlos de Souza Toledo, para tomar assento à Mesa; Dr. Cristóvão, da São Paulo Transportes; Vereador Devanir Ribeiro; Vereador Armando Melão; Vereador Vicente Cândido; Vereador Ivo Morganti; Vereador Alberto Hiar; Vereador Brasil Vita.

Queremos cumprimentar os demais vereadores presentes, Vereador José Índio, Ana Martins, Jorge Taba, Natalício Bezerra, Salim Curiati, Vicente Viscome; José Izar, Miguel Colasuonno, Ana Maria Quadros.

Convidamos o Presidente do CET, Dr. Nelson Maluf para fazer parte da Mesa.

Para iniciar, a primeira inscrita é a Vereadora Ana Martins, que está com a palavra, por cinco minutos.

A Sra. Ana Martins (PC do B) - Sr. Presidente da Comissão de Transportes, demais membros, Srs. Vereadores e Sras. Vereadoras, participantes do Sindicato de Condutores, Metroviários, demais participantes, Srs. Técnicos, Srs. Representantes da Secretaria de Transportes.

Analizamos inicialmente este projeto de lei enviado pelo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 207 do proc.
N.º PAULO 03 de 19 97
C. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N 1	2	morg.	aud.pública	16.4.97		

Executivo e vimos as insuficiências que ele apresenta, para que a Câmara Municipal faça, através da Comissão de Transportes, o seu parecer, mas também as insuficiências que ele apresenta, para que esta Casa possa votá-lo. Temos feito o empenho nesta Casa, não de simples denúncias, ou barulhos. Não estamos aqui para fazer barulho. Estamos aqui para que as soluções de transporte para a cidade, sejam analisadas com mais conteúdo técnico, com uma visão social urbanística, que comece a se preocupar com soluções mais definitivas de transportes para a cidade. Dentro dessa visão vou ponderar as questões importantes que gostaríamos da contribuição dos técnicos da Secretaria de Transportes e também do movimento sindical.

Quero levantar algumas preocupações bastante sérias. Em primeiro lugar, um projeto de lei que do ponto de vista que levantei, muito insuficiente. Este projeto de lei é quase que querer da Câmara Municipal assinar um cheque em branco. Vou ponderar essas questões. Este projeto de lei tem insuficiências de mérito, porque não apresenta o projeto como um todo. Não define, deixa para depois ~~para~~ para poder depender de decretos do Executivo, o seu projeto em todo. O que apresenta esse projeto não nos dá 10 a 20% dos elementos necessários para que possamos avaliar do ponto de vista do mérito. Do ponto de vista



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 209 do proc.
N.º 03 de 1997
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N2	1	Marcelo	Aud.Pública	16.04.97		

• e exige que ou nós entendamos esta questão e ampliemos o que faz o metrô na cidade, para que ele corresponda a essa grande população e consiga amenizar o problema, ou nós temos esse ou pode ser esse que ter um aproveitamento maior das estradas de ferro, praticamente desativadas, principalmente na zona leste.

Os senhores sabem que temos problemas que ~~estamos~~ estamos saturados de ~~discuti~~ discuti-los. A questão de resolver o transporte individual, o carro, é uma questão saturada na cidade de São Paulo, pois são quatro milhões e 800 mil carros em São Paulo. Precisamos ver os mecanismos que aliviam essa situação da população. É uma questão ~~seri~~ seriíssima. Quando vamos discutir metrô precisamos discutir projetos casados com os projetos do Estado, que tem a visão da área metropolitana.

Este projeto de lei não leva em conta isso, uma visão metropolitana. Temos uma cidade que cotidianamente interage com municípios próximo, não dá para trabalhar sem essa visão.

Nós temos, também, a questão do impacto urbanístico. Esse projeto de lei, ~~é~~ minimamente pelo que ele apresenta, vai ter custos próprios e vai ter, também, que trabalhar a questão dos elevados. Como não vai mexer com a questão urbanística? Temos que levar em conta o impacto ao meio-ambiente e o projeto de ~~essa~~ lei não está levando em conta.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 210 do proc.
N.º 03 de 19 97
C. funcionário

RODÍZO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N2	2	Marcelo	Au.Pública	16.04.97		

Nós também queremos levantar aqui, além dessas questões, a questão do tipo de concessão. Vejam bem, ~~quando~~ o projeto de lei ~~define~~ define que o direcionamento da concessão já é feito para uma única tecnologia e, com certeza, acabará sendo monopolizado por uma única empresa. Isso sacrifica, do ponto de vista de novas tecnologias, as novas ~~opções~~ opções, porque a concessão será feita por 15 anos. Isso é uma bar-
ganha, uma troca do Poder Executivo com a empreiteira, ou empresa que assumir por um período de 15 anos, que já define aqui, de uma forma ou de outra, a tecnologia usada.

Nós sabemos que a experiência de outros países é que esse ti-
po de transporte está sendo usado em pequenas cidades, não numa cidade de dez milhões de habitantes, não numa cidade que influencia nos 37 mu-
nicípios da grande área metropolitana.

Para ir terminando as minhas colocações, até porque acho im-
portante ouvir todas as posições, ~~eu~~ considero que ele exige, da nossa
parte, Vereadores, que querem saídas ~~eficientes~~ eficientes, uma postura
acertada. Nós não queremos que esse projeto de lei acabe virando uma
alternativa ilusória para a cidade. Da forma que foi apresentado para a
Câmara, com certeza, não aliviará o problema do transporte e o fato de
coincidir várias linhas com o projeto do metrô não ~~ajuda~~ ajuda a jus-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 211 do proc.
PAULO 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N2	3	Marcelo	Au.Pública	16.04.97		

tifica no porquê não há interesse na ampliação do metrô na cidade. É o interesse político? É o interesse eleitoreiro? Nenhum interesse político ou eleitoreiro pode se sobrepôr à busca de um melhor transporte para a cidade.

Finalizando, considero que temos ~~uma~~ necessidade dos complementos. Onde estão os complementos do que chegou à Câmara? Onde estão os anexos? Qual o Vereador que teve acesso a isso? Isso é um absurdo. Querer ~~se~~ apressar a votação desse projeto também é um absurdo. Certamente teremos necessidade de novas audiências públicas e novos estudos. Nos enviem tudo que é necessário. Não façam do Poder Legislativo um mero aprovador de cheques em branco para o Executivo. Isso ~~é~~ desconsidera a população como cidadãos. Os senhores são técnicos, são secretários, os senhores são lideranças sindicais, ajudem o Poder Legislativo a legislar de forma correta e devida, para ajudar ~~que~~ que os problemas urbanos sejam resolvidos. Muito obrigada.

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ (PL)- Vamos dar a palavra ao Presidente do Sindicato dos Metroviários, que solicitou esta segunda audiência pública, ~~o~~ Sr. Pedro Rochinelli Filho (?). Tem dez minutos de prazo.

O SR. PEDRO ROCHINELLI FILHO - Bom-dia aos membros da Mesa.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 212 do proc.
PAULO 03 de 19 97
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N2	4	Marcelo	Au.Pública	16.04.97		

bom-dia pessoal do plenário, companheiros sindicalistas, aqueles que não são sindicalistas, empresários interessados no projetos, Vereadores, gostaria de iniciar falando sobre o projeto de lei, ~~sobre~~ primeiro na questão técnica, que eu não vou discutir muito, mas sobre esse projeto, que pelo que me foi passado, não demonstra um planejamento com todo o setor de transporte, ou seja, ele precisa, na opinião dos metroviários, que seja feito, acima de tudo, um planejamento conjunto com outros setores de transporte. Por exemplo: existem corredores ~~que~~ em que ~~por~~

~~_____~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 213 do proc.
03 de 1997
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-3	1	Vera	audiência púb.	16.4.97		

parte deles está subutilizada. O povo de São Paulo, a população de São Paulo como um todo tem um problema crônico sobre a questão do congestionamento e aí não é mais um privilégio de horário. Há determinados horários que antes não apresentavam congestionamento e hoje apresentam. Até em plena madrugada, em determinados locais.

Então, a questão do "fura-fila", na nossa opinião, primeiro, deveria ter um planejamento conjunto. Uma vez tendo um planejamento conjunto, o projeto do "fura-fila" deveria levar em consideração e não consta aqui, salvo me engane, a não ser que isso seja um pré-projeto e o projeto venha depois, a questão da urbanização. Ele não diz por onde vai passar e como vai passar.

Eu sei que a resposta seguinte vem no sentido de que já está sendo feito um estudo e outras notícias correm no sentido de que está sendo contratada uma empresa para fazer um estudo sobre o projeto: por onde vai correr, como vai correr, de que forma vai correr. A impressão que passa é de que não dá para correr sem ser feito um projeto conjunto, ou seja, Metrô, o transporte atual dos ônibus.

Também não dá para ser feito, na nossa opinião, sem o governo do Estado. Há um projeto Pitu, que eu não conheço a fundo, que diz que os ônibus serão levados para os bairros mais carentes. O "fura-fila"



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 214 do proc.
N.º 83 de 1997
C. funcionário

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	GRADOR	CONT. APARTE
N-3	2	Vera	audiência púb.	16.4.97		

vai até lá ou não? Ele leva esse povo de forma integrada com o projeto Pitu, com o Metrô e com os ônibus?

Foi citado aqui, na audiência passada, que o Metrô é um projeto caro, portanto, inviável. Eu até acho que o Metrô é um projeto caro. Eu reconheço. Para se fazer o túnel, ele é caro, o material rodante é caro. Mas aí não pode haver meia verdade. Tem que ser a verdade como um todo. O Metrô é um projeto caro inicialmente? É. Só que, por sua vez, a questão social que o Metrô traz para esta cidade tem que ser levada em consideração. A vida útil do Metrô também tem que ser levada em consideração. E o Metrô é um transporte que não polui. Eu não estou puxando a brasa para a minha sardinha, mesmo porque eu sou metroviário, eu não sou dono do Metrô.

Mas se se levar em conta o que o Metrô custou para ser construído e se se levar em conta o que o Metrô presta de serviço a esta cidade hoje na questão do transporte, o Metrô deixa de ser um transporte caro. Então, as coisas têm que ser casadas, na minha opinião.

Ora, uma vez o projeto passando pela Câmara e havendo um estudo, por que a necessidade e a rapidez de se aprovar esse projeto? Esse é o questionamento. Não está claro no projeto - e aí que eu digo se é um pré-projeto ou não - quem constrói isso. Eu não sei se vai ser



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 215 do proc.
PAULO 05 de 19 97
O funcionario

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-3	3	Vera	audiência púb.	16.4.97		

elevado, se vai ser térreo ou se vai ser túnel. Quem entra com o material rodante? É a Prefeitura? A única coisa que fica clara aqui é quem vai explorar. São 15 anos para explorar isso. Explorar de que forma? Pode ser prorrogado por um outro período.

Então, a única coisa que está clara no projeto é a questão da exploração. O projeto tem que ser como um todo, ele tem que dizer quem constrói, como constrói e, de preferência, já que é um projeto social e uma preocupação da Prefeitura, tem que ser de forma casada com o governo do Estado. Senão, não é em benefício do povo. É em benefício de uma questão eleitoral, é em benefício de algo que foi colocado em campanha, é em benefício de outros interesses.

Fala-se, em todos os momentos, da questão da parceria. Nós vamos ter parceria na prioridade de se usar o "fura-fila"? Eu não sei dizer se, com tanto desemprego, com as autoridades, devendo se preocupar com o emprego, não criando empregos, não sei dizer se vamos ter condições de comprar a passagem e usar. O Metrô, dia a dia, vem caindo e não é só na qualidade de serviço. Vem caindo porque ele não vem investindo nele mesmo. Ele não vem caindo por opção das pessoas. Ele vem caindo por causa de uma crise social que vem afetando este país - e São Paulo não é uma ilha e não está fora disso - , porque as pessoas não estão



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 216 do proc.
PAULO 03 de 1977
O funcionário *ce*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-3	4	Vera	audiência púb.	16.4.97		

podendo usar.

O maior usuário do Metrô, em determinados horários, eram os estudantes. O movimento estudantil não fez uma opção de deixar de usar o Metrô, de deixar de usar o ônibus. Ninguém gosta de enfrentar trânsito, todo mundo gosta de chegar descansado no trabalho, na sua escola e voltar para casa de forma normal.

Um outro problema e aí é um problema técnico: o "fura-fila" é concreto em outros países. No Brasil, em São Paulo, não existe sequer um protótipo do "fura-fila". Quem me garante que ele vai funcionar, de pois de aprovado tudo isso, se não existe um protótipo mínimo para ser testado, para ver de que forma anda, como ele é.

~~Quem me garante que ele vai funcionar, de pois de aprovado tudo isso, se não existe um protótipo mínimo para ser testado, para ver de que forma anda, como ele é.~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 217 do proc.
RAULO O3 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N4	1	Marcia	Aud.Públ.	16.4.97		

Quer dizer, não existir um protótipo disso, e carece, pelo menos a experiência mostra, de no mínimo uns dois anos, para que seja feita uma série de testes: bom, então vai dar certo na prática. Então traz para a Câmara de forma transparente, cristalina, para que a população, inclusive possa optar na necessidade disso. Porque a preocupação, não é com a Prefeitura, e sim a prioridade que o projeto está precisando. Isso me preocupa enquanto sindicalista, e enquanto cidadão que paga imposto. E o dinheiro que vai ser investido é meu também, o dinheiro que vai ser colocado para construir, e não está claro quem constrói, de que forma constrói, como vai gastar o dinheiro do povo, e quem explora. Porque se a Prefeitura construir sozinha, ela coloca a questão do material rodante, sozinha. Por que só um explora? Como é isso? Quer dizer, investe-se dinheiro do povo, depois o povo paga para poder utilizar. E quem arrecada com isso? Esses são os questionamentos. Nossa preocupação vai no seguinte sentido. Não é quanto à posição, não é técnica, não é somente política. É uma preocupação que todo cidadão deveria ter porque ele vai pagar por isso, vai ter que se envolver nisso. E com duas audiências públicas, a impressão que tenho é de que não ficou muito claro nem para as pessoas que estão aqui. E vai a seguinte pergunta: este



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 218 do proc.
NPAULO 03 de 19 77
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N4	2	Marcia	Aud. Públ.	16.4.97		

é um pré-projeto, ou vem um projeto da Câmara para as pessoas de fato poderem estudar, analisar, votar de fato consciente, e não votar só de acordo com os seus interesses e não com preocupação da maioria porque é o povo que vai usar.

E a outra pergunta: ele vai ser usado um motorista e um cobrador, não é isso? Uma pessoa para cobrar. Não sei de que forma vai ser o bilhete. E não se cria alternativas de emprego, não se cria saída para as pessoas. Então nossa preocupação é a seguinte: quem é que vai usar? Porque não adianta só informatizar, só tecnologia moderna, se não se criam alternativas de emprego para o povo poder desfrutar disso; para o povo poder pagar e utilizar. Esses são os questionamentos que eu tinha, obrigado pela atenção.

O SR. _____ - Está presente o Dr. Carlos

Roberto Dol, representando o Secretário Estadual de Transporte Metropolitano, Dr. Cláudio Frederico; os vereadores do Presidente do Sindicato, nosso colega Natalício; o Vereador Curiatti; e o Vereador Brasil Vita. Encontra-se à disposição dos senhores, no final do corredor à direita, local para os senhores tomarem café e água, nos intervalos.

Vamos ouvir agora o Dr. Nicolau Laís Gautz, que é Chefe do Departamento

KPOGRAF

de Engenharia de Transporte da USP.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 219 do proc.
N.º 02 de 1997
C. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N4	3	Marcia	Aud.Públ.	16.4.97		

O SR. _____ - O Senhor tem dez minutos para expor.

O SR. NICOLAU P. GALDA - Pois não. Fui praticamente convocado para comparecer a esta audiência porque foi comentado pelo pessoal desta Casa, na Escola Politécnica, onde eu leciono e pesquiso e trabalho, que na última audiência faltou um debate mais técnico sobre o problema. Então, sou técnico, não pertencço a partido político nenhum, e estou aqui para fornecer, mostrar detalhes técnicos que conhecemos sobre essas tecnologias de transporte público.

Antes de mais nada, gostaria de lembrar que cidades como São Paulo - e eu conheço todas essas que vou citar - existem praticamente só quatro no mundo: Tóquio, que na minha opinião é a mais parecida com São Paulo; Nova Iorque; Cidade do México. Essas três são as cidades que, com São Paulo, formam as quatro de mais ou ~~menos~~ menos o mesmo tipo de cidade, mesma ocupação urbana. Quando se fala de Londres ou de Paris, a conformação da cidade é outra, e ela é muito mais organizada. De qualquer maneira, são só praticamente essas seis cidades que formam metrópoles que podem ser comparadas com a situação de São Paulo. Evidentemente, existem cidades na China, mas estão num outro contexto.

Depois nós temos algumas cidades como Los Angeles, Rio de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 220 do proc.
N.º PAULO 83 de 1997
C. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N4	4	Marcia	Aud.Públ.	16.4.97		

Janeiro, etc, que estão num porte um pouquinho abaixo, de 6 milhões de habitantes, ou coisa desse tipo. Saiu disso, o que se tem no mundo são cidades de, no máximo, 1 milhão de habitantes. As capitais européias, as ~~principais~~ grandes cidades, as capitais americanas, variam de 300 ou 500 mil a 1 milhão de habitantes.

Bem, portanto acho que qualquer solução que se pense para São Paulo, se se tiver que basear em alguma experiência internacional, têm que ser em experiência internacional de mesmo porte, antes de mais nada. Essas outras três cidades citadas, ou as 5 cidades citadas - podemos incluir Londres e Paris - têm o seu sistema de transporte baseado no que se convencionou chamar metrô, que é um trem que muitas vezes anda embaixo da terra por facilidade de construção em cidades bastante urbanizadas, e em outras situações até anda em pedaços de elevados ou superfícies. Mas são redes de metrô muito extensas, da ordem de centenas de quilômetros, nessas cidades. Os ônibus que existem nessas cidades fornecem um transporte simplesmente complementar. Mesmo Londres, que tem uma frota de ônibus muito grande, e é um ônibus específico, que já tentamos copiar aqui e não deu certo, chamou-se aqui de "dose dupla", tem 6 mil ônibus na sua frota. [REDACTED]

[REDACTED]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 221 do proc
PAULO 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N5	1	dagmar	aud publ	16 4 97		

São Paulo tem o dobro disso. Esses ônibus, mesmo em Nova Iorque, Tóquio, etc, apenas fazem o transporte complementar: não é um veículo para grande distância, de uma forma realmente econômica e salutar em termos de impacto ambiental. Então vivemos numa situação de idiossincrasia em São Paulo, por força das circunstâncias, falta de investimentos, descontinuidade administrativa, e não temos uma rede de metrô adequada. A rede de ônibus é extremamente longa, e as construções nas últimas décadas, em termos de corredores de transporte público ou implantação de avenidas, foram todas em cima de córregos. Consequentemente todos esses caminhos levam para o centro da Cidade, para as marginais, pois seguem os regatos. Isso cria uma dependência de núcleos de habitação fora do centro e núcleos de trabalho mais próximos do centro. Daí esse caos que vivemos até hoje. Portanto, antes de mais nada, temos de pensar no planejamento desta Cidade. Fico assustado quando vejo que os últimos Planos Diretores propostos não contemplam o transporte, isso sem conotação política, apenas técnica. Ora, não há como se pensar em fazer qualquer coisa na Cidade, independente do transporte. E eu defendo a tese de que temos de diminuir a necessidade de transporte,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 222 do proc.
PAULO 03 de 19 94
C funcionário

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N5	2	dagmar	aud publ	16 4 97		

e não aumentar o transporte. Temos de criar condições para que as pessoas não tenham de se locomover dezenas de quilômetros para ir ao trabalho. A iniciativa privada está resolvendo esse problema, está tirando proveito da característica da Cidade, implantando "shoppings centers", hipermercados, etc, para todo lado. Isso faz com que as viagens-compra, como chamamos, sejam limitadas ao bairro onde moramos. No entanto, as viagens-trabalho são as indesejáveis. Então as coisas têm de ser casadas. O planejamento do sistema de transporte com o da Cidade. Não dá mais para conviver aqui sem a descentralização dessas atividades. Isso para dizer num contexto mais amplo. Quando trazemos para o contexto específico, da continuidade de ônibus, implantamos nas últimas décadas também alguns corredores de ônibus, mas nenhum deles foi terminado a contento. Os primeiros foram implantados para serem operados com tróleibus, que não temos até hoje, porque não houve dinheiro, condições nem continuidade administrativa. Continuamos com ônibus comuns nesses corredores. Agora vem a proposta de uma nova tecnologia, mas ela não é tão nova assim. Ela foi implantada em três cidades, em Essen, há dez anos atrás, na Alemanha, uma cidade



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 223 do proc.
N.º 03 de 19 97
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N5	3	dagmar	aud publ	16 4 97		

de 600, 700 mil habitantes, e como uma experiência do Ministério da Ciência e Tecnologia, juntamente com a Mercedes Benz, para verificar se numa via onde opera um bonde, o "right rail car", daria para conviver com o ônibus. Então foi feito em cima de uma via já existente de bonde, canaletas, para operar tanto bonde como esse ônibus. Não se tem notícia de que isso tenha proliferado para o resto da Alemanha, embora tenha sido implantado em 1986, 1988.

A própria Alemanha não continuou a usar esse sistema e não usou em nenhuma cidade grande. O sistema de média capacidade, que existe na Alemanha e na Europa, é um sistema em cima de trilhos, é o nosso antigo bonde, o bonde articulado. Fala-se muito de Lieds, que eu conheço muito bem, felizmente, modéstia à parte, sou professor convidado da universidade de Lieds e na semana que vem estarei lá por um mês para dar aulas, no curso de pós-graduação, que aliás o prefeito cursou. Então não conheço nenhum professor de lá que respalde essa solução implantada lá, porque foi implantada no ano passado, talvez tenha chegado a 800 metros de via, então é algo altamente experimental, com ônibus normal, simplesmente como no caso de Essen, com duas cordinhas no párachoque dianteiro, para andar



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 224 do proc.
PAULO 03 de 19 97
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N5	4	dagmar	aud publ	16 4 97		

esfregando, guiado por essas canaletas. E outro sistema que se conhece, implantado também há dez anos, é o de Adelaide, que tem 12 km, mas é uma situação muito especial, com uma tecnologia que não permite outros veículos na via, porque ela liga um bairro distante com a cidade de Adelaide, e no meio desses dois adensamentos há uma área ecológica. Então implantou-se uma via segregada, de propósito, para que ninguém entre com outro veículo naquela via, e ela não tem pontos intermediários. Por isso, nesse caso até consegue-se tirar um bom proveito, porque o veículo anda a uma velocidade relativamente alta, com ~~ex~~ o rodar mais macio. Então, tenho a impressão de que meu tempo está terminando,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 225 do proc.
PAULO 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N6	1	Anelise	AUDIÊNCIA P.	16 4.97		

quero só encerrar essa parte técnica que considero muito importante.

O que se tem no mundo, e mesmo trabalhos técnicos internacionais que tenho acerca do caso Adelaide, dão conta de que, até no último momento, era para ser implantado um bonde. Ninguém sabe por que, na última hora, mudou-se para essa tecnologia. Não há explicação técnica mais plausível.

Essa história do "fura-fila" possui um aspecto muito importante: o de estar promovendo debates sobre transporte público, estar-se discutindo implantação de transporte público nesta cidade. Sob esse ponto de vista, é altamente louvável. O próprio empenho da SPTrans no sentido de buscar tecnologias novas, de buscar algo mais adequado para São Paulo é admirável.

O problema todo é que vamos entrar, mais uma vez, em algo que, primeiro, não temos certeza de que atenderá às necessidades da Cidade no seu aspecto global. Do jeito que o projeto está sendo apresentado, vamos fazer mais uma vez fazer uma radial, mais uma vez dormir em uma região e trabalhar em outra e não vamos tirar proveito do que seria o melhor desse sistema, que é o fato de ele poder rodar em velocidade um pouquinho maior que o ônibus e rodar um pouquinho mais macio, desde que os pontos fossem bastante distantes um do outro, porque senão ele



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 226 do proc.
03 de 19 97
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N6	2	Anelise	AUDIÊNCIA P.	16.04.97		

não atinge nem uma velocidade normal de ônibus.

Pelo que li, senti-me na obrigação de vir-me manifestar no bom sentido, no sentido construtivo. Considero salutar essa discussão e a busca de novas tecnologias. O problema é, mais uma vez, servirmos de cobaias e implantarmos algo sobre o qual não temos certeza de sucesso, gastando dinheiro público, e mais do que isso, criando impacto ambiental nocivo para a Cidade. Porque a implantação desse sistema, do jeito como está proposto, exige vias elevadas.

Para encerrar, quero lembrar que começamos e nunca terminamos a ferrovia do aço, porque ela foi iniciada sem um estudo completo e sem um projeto sério. Implantamos Angra-1, que até hoje não funciona direito, porque foi instalada sem discussão técnica adequada.

Portanto, o que estamos alertando, Senhores, - e agradecemos a oportunidade de, como técnicos, podermos nos manifestar - é que, não somos, de maneira nenhuma contra a tentativa e a busca de novas tecnologias mais adequadas. Mas elas têm que ser de certa forma provadas e comprovadas.

Quero, por último, lembrar, que há alguns anos atrás, aventou-se no Rio Grande do Sul a construção de um sistema sensacional, que seria movido praticamente por vento. Construiu-se um quilômetro ex-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha 227 do proc
Nº 83 de 19 97
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N6	3	Anelise	AUDIÊNCIA P.	16.04.97		

perimental lá e nunca mais foi além, porque não se mostrou, realmente, viável.

Portanto, penso que devemos pesquisar a respeito, explorando bem o assunto, tomando cuidado para não entrar em aventuras.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. _____ - Está presente o Ver. Jorge Taba, o Vereador Osvaldo Eneás.

Agora, continuando com os técnicos, ouviremos o Dr. Adriano Branco.

O SR. ADRIANO BRANCO - Prezados componentes da Mesa, Srs. Vereadores, compenheiros de atividades nessa área de esportes, demais pessoas presentes.

Inicialmente, o que me traz a este debate é o seguinte: comecei minha carreira profissional como engenheiro de transportes, empregado da velha CMTC. Anos mais tarde, fui diretor da CMTC? SENDO responsável pela implantação do projeto de trólebus dentro do programa Cistran, na gestão Setúbal. Mais tarde, fui Secretário de Estados dos Transportes. Também fui Secretário de Estado da Habitação. Participei



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 228 do proc.
N.º 03 de 19 97
C. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N6	4	Anelise	AUDIÊNCIA P.	16.04.97		

de debate como esse na Câmara Municipal quando se discutiu a Lei Setúbal, de reordenamento do transporte público de São Paulo, mas também quando se discutiu a lei da administração Erundina a respeito da municipalização dos transportes.

Portanto, o contato com esse problema me é bastante familiar e muito antigo.

Sem dúvida nenhuma, São Paulo tem hoje uma grande carência de transporte. Os problemas de trânsito que nosso prezado Sr. Maluf enfrenta todos os dias não são consequência de sua própria ação, mas da inexistência de uma rede de transportes efetivamente adequada. E tenho discutido isso em outros fóruns, Sr. Presidente, porque sou membro do Conselho de Administração da Companhia do Metrô de São Paulo, sou membro do Conselho de Administração da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, sou membro do Conselho de Administração da Dersa, que teria a responsabilidade de colaborar na solução desse problema através da construção do anel rodoviário.

Essa discussão se dá freqüentemente nesses fóruns. Eu gostaria até de corrigir alguma informação de que o projeto hoje feito pela SPTrans não transita nos outros órgãos do Estado, o que não é real. Esses projetos transitam. Eu mesmo tenho participado de debates dentro



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha 229 do proc
N. 63 de 19 97
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N6	5	Anelise	AUDIÊNCIA P.	16.04.97		

do metrô, dentro da CPTM, exatamente para que se caminhe no sentido de uma maior integração dos diversos sistemas de transporte.

Não há dúvida de que os planos diretores que o município de São Paulo teve até hoje foram pouco cuidadosos na visão global do desenvolvimento da cidade.

Foi dito aqui que os planos diretores nunca cuidam de transportes, mas não é bem assim, a proposta de plano diretor na gestão Erundina tinha um capítulo bastante extenso sobre transportes. Mas

~~continuação do plano diretor...~~
~~...~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha nº 230 do proc
PAULO 03 de 1997
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-7	1	Carla	Aud. Pública	16.04.97		

mas continuamos insistindo em que o plano diretor é o plano estratégico do desenvolvimento da cidade e, portanto, deve abarcar todas as questões por inteiro, inclusive transporte de massa, telecomunicações, água e esgoto. São assuntos que os planos diretores não têm abordado. Mas tão importante quanto transporte hoje é a questão da telecomunicação. A cidade de São Paulo que se consagra, cada vez mais, como uma cidade de serviços depende também, cada vez mais, das telecomunicações. Um bom exercício de telecomunicações em São Paulo aliviará, seguramente, o transporte e, conseqüentemente, o trânsito. Portanto, tem razões aquelas que querem ver o plano diretor discutindo essas questões como um todo.

Vamos à questão tecnológica. Foi dito aqui, também, algumas vezes, na reunião passada, que a solução certa para São Paulo é metrô, mas como o metrô custa muito caro, temos que ir achando outras soluções. Esta frase não é correta. A solução certa para São Paulo é transporte de pequena capacidade, de média e de grande, os três convivendo ao mesmo tempo. Não é possível montar o transporte da cidade só com metrô. A cidade tem uma quantidade enorme de regiões de baixa demanda que não justificam os investimentos de metrô. Também não é possível fazer a cidade funcionar só com ônibus e esse mal exemplo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 231 do proc.
N.º 03 de 19 97
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-7	2	Carla	Aud. Públ.	16.04.97		

nós temos aqui porque os ônibus são de baixa capacidade e há demandas muito grandes em uma porção de regiões.

Ao longo do tempo, São Paulo começou a construção de um sistema de alta capacidade, o metrô, abandonou o sistema de média para alta capacidade, os três suburbanos, e baseou todo o seu transporte no sistema de ônibus. Quando fizemos o projeto Sistran previu-se aumentar a capacidade do sistema de ônibus através dos corredores exclusivos. Entretanto, poucos foram os corredores implantados e quando o foram não foram operados como adequadamente deveriam ter sido. A experiência de Curitiba, dando ao ônibus uma capacidade maior de transporte através de corredores bem protegidos, mostra que no sistema de ônibus pode-se obter ainda muito mais oferta de transporte do que hoje se obtém. Mas, indiscutivelmente, São Paulo não tem e não teve até hoje uma discussão mais profunda a respeito do sistema de média capacidade que servisse a uma faixa em torno de 20 a 30 mil passageiros por hora e por sentido, já que os Ônibus mal vão a dez mil passageiros por hora e por sentido e os metrô se justificam de 50 para cima.

Essa preocupação não é só da cidade de São Paulo. No mundo inteiro, hoje, há uma preocupação com transporte de média capacidade. Eu teria aqui que discordar do ilustre professor Gualda quando se refe-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 232 de 1997
N.º 03 de 1997
C. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-7	3	Carla	Aud. Púb.	16.04.97		

re às experiências estrangeiras. Em Tóquio, exatamente uma cidade que dispõe de um sistema de transporte metroviário e de um sistema de trens suburbanos muito grande, lá se encontram algumas linhas de transporte de capacidade intermediária. E não são sobre trilhos, como foi dito aqui, são sobre pneumáticos. Portanto, a experiência que a SPTrans está indo buscar de um transporte sobre pneumáticos de média capacidade, sobre pneumáticos para evitar ruídos e elétricos para evitar poluição, tem como inspiração experiências de diversos países.

Nos Estados Unidos desenvolvem-se sistemas de média capacidade sobre pneumáticos, em elevados, com veículos de tração elétrica. A solução de média capacidade apoiada no bonde é uma das soluções, mas não é a mais moderna, não é a que tem as experiências mais recentes.

Devo dizer aos presentes que estive em Tóquio para conferir isso, mas também estive em Adelaide para que as informações não fossem só as transcritas dos manuais. O que vi em Adelaide é algo surpreendente. Jamais vi um transporte por ônibus andando a 100 km/h, a não ser lá. Por quê? Porque se deu ao transporte de lá, e não só por razões ecológicas, mas por razões de transporte, uma configuração de faixa absolutamente exclusiva que permite que o veículo ande a essas velocidades. O acréscimo de velocidade, como foi dito aqui, o ônibus



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 233 do proc.
N.º 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
7-7	4	Carla	aud. públ.	16.04.97		

irá andar com um pouco mais de velocidade, não é um pouco não, ele irá andar com velocidade média quatro vezes maior do que a velocidade média que a cidade de São Paulo tem hoje. Esse aumento de velocidade faz reduzir os custos. A preocupação legítima traçada aqui pelo presidente da Associação dos Metroviários de que os custos precisam ser bem cuidados ela está nesses projetos em que se utilizam equipamentos de implantação de baixo custo e alta velocidade de circulação. Quando pudermos discutir, seja em Tóquio ou em Adelaide, a questão dos custos operacionais, ficaremos espantados de ver que o componente mão de obra, custos de operação que normalmente temos no Brasil são absolutamente reduzidos num sistema dessa natureza, permitindo, portanto, que os investimentos no sistema sejam maiores.

Afinal, o que dá a alta capacidade de transporte do metrô? Por que o metrô tem capacidade elevada? Porque não cruza com nenhum outro sistema viário. Tem, portanto, sua faixa integrada. Porque as pessoas entram e saem na altura da plataforma, sem subir degraus, por qualquer das portas do veículo. Ele se monta sobre forma de comboio, juntando cinco, seis carros, em comboios. Para isso precisam estações maiores. E porque tem trações elétricas que lhe permite maiores acelerações. Conjugando esses fatores é que obtemos uma capacidade de transporte muito mais elevada. Mas, à medida que a im-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 234 do proc.
N.º PAULO 003 de 19 97
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-7	5	Carla	aud. públ.	16.04.97		

plantação de metrô não se aplica à cidade inteira e caminha lentamente, por falta de uma política mais agressiva de implantação, realmente cabe à municipalidade ir em busca de uma solução de investimento muito menor e o investimento num sistema que a SPTran está prevendo é um sexto do investimento provável do sistema de metrô e que sirva à cidade com implantações mais rápidas.

Portanto, diria, é preciso conviver com as tecnologias de várias capacidade ~~(...)~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 235 do proc.
N.º 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N 8	1	Adilia	aud pub	16 4 97		

~~preciso conhecer as características de cada uma das linhas de transporte.~~ segundo, é preciso conhece-las.

Eu conheço há vinte anos o sistema de Adelaide. Tem razão o Prof. ^{Gualber} ~~Paulo~~, não é uma coisa nova. Há 20 anos visitei o campo de provas na Alemanha onde começaram os ensaios com esses veículos. O fato de eles não estarem implantados em outras cidades alemãs não tem nada a ver com a tecnologia. Foi dito pelo próprio Prof. Gualber que as características desse país são diferentes do nosso. E são mesmo. Em Adelaide, hoje, o transporte é feito, rigorosamente, por automóveis. O transporte público precisa ser atraente para que o automóvel não fique sozinho como está hoje, em 94% dos deslocamentos que ocorrem hoje na cidade de Adelaide.

Sr. Presidente, não querendo me alongar, gostaria de falar um pouco sobre o problema das concessões. A lei que veio para cá prevê a aprovação de uma autorização para fazer um sistema de transporte por concessão. Assisti, com muita atenção, às discussões havidas na semana passada, quando foi freqüentemente questionado o detalhamento do projeto para se saber se a lei deve ou não ser aprovada.

Ora, a lei que criou a CMTc em 1947 não tinha nenhum detalhamento. A lei tinha este tamanho de papel, era uma lei de diretrizes básicas para que o sistema de transporte da cidade fosse reformulado. A lei que criou o Metropolitano de São Paulo também é bastante sintética, dando ao Poder Executivo aquilo que lhe é de função: escolher a tecnologia, os projetos, implantar o sistema onde for razoável.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 236 de 1997
N.º 003 de 1997
funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N 8	2	Adilia	aud pub	16 4 97		

velmente definido. Não me passa pela cabeça que os legislativos devam discutir as linhas. Não me consta que a Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo tenha discutido qualquer das linhas do metrô, e nem que o sistema metroviário do Estado de São Paulo tenha um sistema completo. Não tem.

Parece-me que a discussão que se põe aqui é a da aprovação, segundo exigência da Lei Orgânica do Município, autorizando o Executivo a colocar, sob forma de concessão, uma nova modalidade de transporte. Isso é tudo que cabe decidir sob o ponto de vista legislativo. claro que os vereadores terão interesse em conhecer os projetos na medida em que eles se desenvolverem. É altamente recomendável que sejam feitas reuniões como esta para que os projetos sejam progressivamente conhecidos, mas não se pode engessar o processo a partir de falta de definição para a frente.

Também é razoável dar ao Executivo a condição de desenvolver o sistema que pretende implantar e que estudou. A inexistência de protótipo no Brasil não significa nada; há sistemas funcionando no estrangeiro. Pelo que tenho acompanhado, a SPTrans está estudando todos os sistemas existentes no estrangeiro para definir o seu, que não será igual a nenhum dos outros que existem no estrangeiro. Terá inovações como teve o metrô e o sistema de trolebus no Brasil. São inovações que um país como este, com inovações tecnológicas e industriais pode desenvolver.

Muito obrigado. (Palmas)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 237 do proc.
N.º 03 de 19 97
O funcionário *[assinatura]*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N 8	3	Adília	aud pub	16 4 97		

O SR. JOSE VIVIANI FERRAZ - Vamos, agora, ouvir o Presidente da Associação da Associação Brasileira de Indústria Ferroviária, o engenheiro Massimo Javina Bianchi.

Está presente a nossa querida Vereadora Aldaíza Sposati.

O SR; MASSIMO JAVINA BIANCHI - Sr. Presidente da Comissão de Transportes, Viviani Ferraz, Srs. membros da mesa, Srs. e Sras. Vereadoras, senhoras e senhores, fico muito orgulhoso por participar desse debate sobre transporte e vou fazer como os que me antecederam, primeiro uma colocação política, segundo uma colocação do sindicato, a terceira técnica, a quarta, técnica, sobre o tema em questão de concessão.

Venho aqui em nome da Abifer, Associação Brasileira da Indústria Ferroviária, sindicato Interestadual de Material Ferroviário, ou seja, venho dar testemunho da visão da indústria brasileira sobre esse contexto.

Há colocações muito procedentes da parte de todos que me antecederam. A Vereadora disse ser ilusória; o sindicato alegou problema de transporte, de plano diretor. Com muita propriedade o professor da USP colocou comparações de São paulo com o resto do mundo e a sua vivência acadêmica a respeito do assunto. O Sr. Adriano Branco colocou a sua vivência de longa data nesse ramo. Agora, eu quero colocar as observações da indústria.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n° 238 de 300.
N° 03 de 1994
C. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N 8	4	Adilia	aud pub	16 4 97		

A indústria brasileira está retomando, em função de uma decisão política - que esperamos há mais de 20 anos, ou seja a visão do político da necessidade de se dar mais qualidade de vida ao transporte de massa, de chegar o alimento, redução de custo Brasil no transporte de carga. Isso está acontecendo nos últimos 24 meses de maneira rápida e veloz.

Na última campanha, a primeira vez que se viu no Brasil, como o professor da USP colocou, vou resumir, é importante que falem bem ou mal, se se colocou o sistema de transporte de massa em exposição e há uma amparação do setor político nisso.

Precisa haver alguma colocação do ponto de vista industrial. Foi dito aqui quem tem o sistema melhor e quem tem o sistema pior. Há três ou quatro experiências no mundo sobre pneus. Tenho um relatório, que vou passar à comissão, tem mais 300 cidades no mundo, e a experiência de VLT, de bonde moderno, iniciou depois da experiência na Alemanha e está sendo implantada em



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 239 do proc.
N.º PAULO 03 de 19 97
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N9	1	dalva	Audiência Pública	16.04.97		

...mais de trezentas cidades do Mundo. Não é o sistema, se Adelaide funciona ou se o outro foi feito com a experiência ou não. A indústria brasileira está cansada de entrar em barco de experiência de protótipo, o exemplo do trólebus está aí. A indústria, praticamente faliu na área de trólebus. Hoje não existe fabricante, estou falando em nome da indústria brasileira de trólebus, por experiência ~~mal~~ mal colocadas. Vamos entrar numa experiência do Ônibus sobre ~~o~~ pneu, um bicho que não sabemos como é. Nós do sindicato debatemos, procuramos ^{analisar} ~~viabilidade~~ a técnica, não quero entrar no debate político estou falando do ponto de vista industrial. Nós da indústria não temos conhecimento de como fazer esse ~~o~~ negócio. Talvez estrangeira tenha, aí entro na linha do sindicato, ~~procuramos~~ essa indústria que está ressurgindo das cinzas, realmente que está retomando a partir desse ano, ~~o~~ praticamente triplicou seus empregados, a partir do ano passado, a indústria não tem condições de fazer esse bicho. A não ser que apresente um projeto para realizar. Temos aço, pneu, motores, mas o problema ^e sistema, o problema tecnológico, isso aí posso dizer, a indústria brasileira não tem. Talvez a indústria estrangeira está lá fora, então estamos indo numa linha de diminuir nossa redução de emprego. O problema do que es-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 240 do proc.
PAULO 03 de 1997
C funcionário

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N9	2	dalva	Audiência Pública		16.04.97	

tá se pensando, se falou que o pneu tem aceleração -- vou entrar num ponto ~~técnico~~ técnico o qual acho ~~que~~ que é importante ---, rapidez, conforto, mas ^{NENHUM} dos que ~~me~~ me ~~antes~~ antecederam falaram na área, ^{útil} ~~área~~. Problema de média capacidade, é o problema da área útil por passageiro. Quantos metros quadrados vamos dar para cada passageiro. O que está sendo concebido não é um transporte de média capacidade. A lei da física diz: dois corpos não pode ocupar o mesmo lugar ao mesmo tempo. É um problema físico, não ~~cabem~~ cabe 15 mil passageiros na velocidade comercial, porque há um outro conceito, em que velocidade vamos trazer. O corredor de Santo Amaro está aí, São Gabriel/Santo Amaro. É a terceira vez que se investe e está lá saturado. Transporta 15 mil? Transporta. A que velocidade? Quatro a cinco quilômetros por hora. Agora se o passageiro soubesse que ele iria a 4 a 5Kh., ele decia do ~~ônibus~~ ônibus e seguiria ~~após~~ à pé. Iria muito mais rápido. Então o problema, é --- como foi dito para o Prof. Adriano -- diz que o problema de média, pequena e grande capacidade é realmente verdade. É necessário --- termo técnico -- readequação da matriz de transporte de São Paulo. É isso que precisa ser feito. O ônibus tem seu lugar, o metrô tem seu lugar, o transporte de média capacidade, que seja sobre trilhos



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 241 de 1997
PAULO 03
C funcionário

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N9	3	dalva	Audiência Pública		16.04.97	

tende a ter seu lugar. É a matriz transporte que precisa ser redimensionada. Existe um VIP, ~~protótipo~~ protótipo também. Acho que não temos recursos. Eles são escassos no mundo todo. Porque o mundo todo entrou nas 300 cidades VIP? Se eles são ricos, etc...? Porque os recursos são escassos. Então eles disseram, como foi dito aqui, ~~colocar um metrô~~ colocar um metrô seria o ideal, mas custa muito caro para ele isso também. Então precisa colocar o metrô naquilo exatamente onde tem sua capacidade. Mais barato em investimento, é o ônibus. Se ele não responde a sociedade, não responde, Então temos que ir na média capacidade. E a média ~~capacidade~~ capacidade é no transporte com conforto. Esse sistema, a indústria brasileira tem condições de fazer. Agora, ora se os recursos são escassos, vão fazer protótipo, vamos encarecer o produto, vamos dar trabalho para os estrangeiros, vamos importar o negócio porque os outros têm mais capacidade tecnológica do que nós? É essa a linha? Acho que vamos gastar os nossos recursos escassos, de uma maneira mal colocada. Vão fazer uma experiência de trólebus que não deu certo. Por essas razões não entramos no mérito. Vamos entrar em uma outra experiência. E porque não fazer o que no mundo, hoje o dinheiro é caro, e tem 300 cidades. Los Angeles, a cidade do ~~automóvel~~ automó-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 242 GO. PROC. de 1997
C. funcionário Am

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
Nº	4	dalva	audiência Pública		16.04.97	

vel, está colocando um transporte de média capacidade sobre trilhos. O problema não é trilhos ou se é pneu. É a capacidade útil que tem esse veículo para transportar, essa capacidade útil a indústria brasileira tem condições de dar, e nos custos com ~~projetos~~ projetos consolidados, projetos que precisam ser testados, etc... Esses projetos já são testados, consagrados e baratos e vai trazer mais emprego para a indústria brasileira.

Era o que tinha a dizer. (Muito obrigado.)

O SR. JOSÉ VIVIANI FERRAZ -

Solicito ao Sr.

Relator da Comissão que anexa ao projeto o relatório fornecido pela Abifer.

Com a palavra o nobre Vereador Miguel Colasuonno.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 243 do proc.
N.º 63 de 19 97
PAULO
C. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N9	5	dalva	Audiência pública	16.04.97		

O SR. MIGUEL COLASUONNO - Sr. Presidente, Sr. Se-
cretário, Srs. Vereadores, Sras. e Srs., eu queria fazer um comen-
tário rapidamente, dentro do tempo, porque eu já apresentei um ou-
tro ângulo do problema que atinge a questão do projeto chamado
fura-fila. ~~Queria reparar a situação porque eu queria~~
~~reparar a situação porque eu queria~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n. 244 de 1997
NÚMERO 03
O funcionário *en*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
n10	1	alex	Aud.Pública	16 4 97		

Quero reportar-me à apresentação do Dr. Adriano, por considerá-la extremamente consistente. A caracterização do dever a cumprir, da Câmara Municipal e do Executivo, tem muito a ver com aquilo que irei colocar e com a sistematização do Dr. Adriano. Aproveito este momento para reforçar essa idéia.

Um ponto importante, do lado econômico, é aceitarmos um fato inexorável: não há recursos suficientes, do ponto de vista público, para atender a atividades que podem ser realizadas de forma bastante razoável pelo setor privado em nome do setor público. Daí a palavra "concessão".

→ Por outro lado, temos de nos conscientizar de que existem alguns fantasmas, ainda, na cabeça de muita gente, com relação à concepção do que seja uma concessão. [A concessão, economicamente falando, deve receber condições para que seja possível a realização do investimento e a obtenção de retorno, para os ~~investimentos~~ reinvestimentos necessários ~~para~~ à manutenção do objeto para o qual está sendo criada. Para tanto, a concessão tem de ser entendida sem fantasmas. A concessão é algo perfeitamente legítima no momento em que o mundo descobriu - talvez de forma tardia em alguns países - que o investimento público tem de ser economizado na direção correta, na direção indispensável daquilo que a sociedade preci-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 245 do proc.
PAULO 03 de 1997
C funcionário *ar*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
n10	2	alex	Aud.Pública	16 4 97		

sa, principalmente na área social, onde é indiscutível a predominância do setor público. Nas atividades, nos serviços, a concessão tem de ser entendida como uma atividade pública de caráter absolutamente normal e realizada pelo setor privado.

Para que não seja ~~onerosa~~ ^{onerosa} a médio prazo, a concessão tem de ter as condições fundamentais. Mas o que é ser onerosa a médio prazo?

Quantas experiências já chegaram ao nosso conhecimento, na atividade pública, que em parceria com o setor privado é dado início ao projeto só que, em determinado momento, por falta de condições básicas na aprovação da concessão e das condições econômicas da concessão, esse acaba sendo transferido para o setor público, onerando-se sobremaneira o orçamento. A emergência dos fatos obriga o Poder Público a assumir certas atividades e no passado isso foi notório, -, cujo resultado acaba sendo a diminuição do já escasso dinheiro, muito escasso, do setor público destinado para a atividade social - abandonando a atividade social, ou diminuindo-a - de modo que haja a cobertura que caberia ao setor privado.

O ~~substitutivo~~ substitutivo que estou apresentando, abrange a questão, sob dois ângulos fundamentais, ^o que tem a ver com esse tipo de momento que estamos vivendo na área pública; repito, de pouco dinheiro público. Pouco em relação às necessidades sociais, principalmente aquelas que as



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 246 do proc.
SÃO PAULO 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
n10	3	dalex	Audiência Pública	16 4 97		

grandes metrópoles têm e que é o caso de São Paulo. Estamos aqui discutindo o caso de São Paulo.

O que acontece? O Orçamento prevê certos tipos de comportamento, ^{mas} ~~uma~~ depois de dois ou três anos, certas previsões, ou parte delas - não digo que pela má qualidade da informação, mas principalmente pela própria realidade dos fatos de uma metrópole majestosa, como é o caso de São Paulo -, acabam consumindo mais do que estava previsto. Qual é a consequência? Gera-se uma desconfiança muito grande em relação à parceria que você está pretendendo atrair, hoje.

Qualquer um de nós, se for convidado pela Prefeitura para participar, perguntará: "Vai haver dinheiro? Vocês vão dar 50% e eu, 50%. Vai dar certo?". Não há Cristóvão da Vida que agüante responder a isso sem assinatura duvidosa. O Adriano está sorrindo porque a longa experiência dele indica que, realmente, o dinheiro público, o recurso público, o orçamento público - e assim é no mundo inteiro - tem uma direção, mas atende muito às emergências.

Então, se quisermos ter uma parceria efetiva, verdadeira, temos de lastrear as condições para, ^{num} ~~em~~ edital, o setor privado entrar no campo do transporte de média capacidade - acho que está consagrado entre nós, não há dúvida, como uma idéia perfeitamente legítima o trans-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

247
Nº 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
nl0	4	alex	Aud.Pública	16 4 97		

porte de média capacidade, comprovada pelos técnicos que aqui se apresentaram. [Seria colocar a condição de tempo, de retorno do investimento, para o que proponho um limite de 30 anos, que é padrão internacional. A proposta original veio com 15 anos. Acho que essa alteração cria uma condição fundamental para a atração efetiva para que o investimento privado caminhe com certa autonomia. [Finalmente, teríamos a criação de um fundo compensatório, porque na hora^{em} que se ~~monta~~ monta um sistema, começa-se com as linhas mais estudadas, mais calculadas. Permitam-me repetir novamente o Adriano, que me impressionou muito, e de longo tempo. Você caracteriza o projeto, faz a primeira linha e precisa dar condições para que sua expansão aconteça. Fatalmente, ela irá acontecer, já que certas linhas não têm a mesma rentabilidade conforme calculado inicialmente.

O mecanismo compensatório financeiro^é autônomo - quando digo autônomo é porque tem um certo grau de ousadia - ao próprio recurso orçamentário, autônomo e alheio ao próprio Orçamento ~~MM~~ público, e por uma razão: pela mesma desconfiança inicial. E se o Orçamento público, de repente, e com justa razão, tem de ser usado para salvaguardar uma enchente ocorrida numa região inteira? Acaba o dinheiro, simplesmente, em função de uma necessidade emergencial. Então a dúvida do parceiro, do investidor, passa a ficar cada vez ~~menos~~ menos intensiva e interessante.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 248
de 19 97
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
nlo	5	alex	Aud.Pública	16 4 97		

O conceito de nosso substitutivo está baseado nesses dois pontos. Um são condições para que haja uma atração efetiva do setor privado, e com responsabilidade definida pelo setor público, mas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha 249
PAULO 03 de 1997
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-11	1	Camilo	Aud. pública	16/4/97		

O risco tem que ser mais amplo, no setor privado, desde que haja essas questões fundamentais, para que haja um tempo de retorno e mecanismo compensatório. Assim, poderá ser atendida a atividade que ficou prevista. Pode-se fazer qualquer linha lucrativa, mas tem que se fazer o que a cidade precisa. Muito obrigado.

...
O SR. CARLOS ZARATINI - Bom dia a todos. Sou engenheiro. Quero colocar algumas questões que vão surgindo não só nas audiências que temos feito aqui, mas também ^{em} todos os debates que transcorrem pela imprensa.

Ontem, tivemos oportunidade de ver, na Folha da Tarde, uma matéria apresentada, com declarações, inclusive, do Presidente da São Paulo Transportes, referente a um projeto de estações da primeira linha do ~~pura-fila~~. O projeto já está traçado, já estão colocadas as estações. Na semana passada, tivemos conhecimento de que a tecnologia já foi escolhida. Há uma dúvida que permanece: Se temos esses avanços, se já foram feitas essas definições, por que, então, a São Paulo Transportes está, hoje, contratando uma projetista, por 7 milhões de reais? Ela vai fazer o que, exatamente? Essas definições que já estão sendo apresentadas à sociedade constam, no escopo desse contrato. Então, a dúvida é saber por que está sendo contratada uma empresa projetista para esclarecer isso. Ao mesmo tempo, restam algumas dúvidas tecnológicas que foram faladas aqui. Aqui, falou-se das características do metrô. Não foi citado, por exemplo, que o metrô é caracterizado por um alto nível de automatismo. Isso permite que um trem chegue, no tempo de 90 segundos depois de outro. Para que esse



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

FOLHA 250
PAULO 03 de 19 94
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-11	2	Camilo	Aud. pública	16/4/97	Carlos Zaratini	

projeto atenda a um fura-fila articulado a 30.000 passageiros, é necessário que haja um veículo, a cada 36 segundos, sem que haja automatismo. Pelo menos, é o que foi exposto aqui. Essas são algumas dúvidas que ficam, quanto à questão tecnológica e quanto à definição da pesquisa que será feita por essa empresa que vai ser contratada.

A segunda questão se refere aos projetos associados. O projeto de lei enviado à Câmara diz, claramente, que o rendimento dos projetos associados não vai ser levado em conta, no equilíbrio econômico financeiro da empresa da concessão. Contrariamente, a lei federal fala que o rendimento dos projetos associados deve ser levado em conta para a modicidade da tarifa, ou seja, para a redução da tarifa. Então, isso é estranho, pois um projeto associado, um empreendimento associado, pode ser desde a publicidade até a construção de um Shopping Center. Um exemplo disso é um Shopping Center que o metrô está construindo e está associado a uma empresa, no Tatuapé. Desta forma, a empresa vai pagar uma quantia para o metrô por esta construção. No nosso caso, esse rendimento não viria à concessão, não reduziria a tarifa e não diminuiriam os investimentos da Prefeitura. Essa também é uma questão que deve ser respondida.

Há um outro problema, pois são refeitas as atribuições da São Paulo Transportes, aumentam-se as atribuições da São Paulo Transporte, de forma que ela ganha uma autonomia, podendo virar uma grande autoridade de transporte, na cidade de São Paulo. Essa autonomia é de tal ponto, que ela deixa de ter controle e fiscalização, funções essas que a Secretaria de Transporte poderia ter. Com essa autonomia, junto



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 251 do proc.
N.º 103 de 1997
C. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-11	3	Camilo	Aud. pública	16/4/97	Carlos Zarattini	

com o decreto do Sr. Prefeito, que não será discutido, serão definidas as linhas e a forma que será feito o contrato. Também define a participação da empresa privada, na concessão. No projeto, fala-se que o projeto é de 15 anos, mas não se fala, com quanto a empresa privada vai entrar. Nesse ponto, quero debater o seguinte: Isso cabe ao Poder Executivo em decidir onde será passada a linha^e como vai ser a concessão.

Todos podem errar, na vida. Temos um erro concreto do Poder Executivo, em São Paulo. Em 1986, o governador Orestes Quércia foi até Guaianazes e disse que esticaria o metrô até lá, e começou as obras. Estamos, em 1997, e a obra do metrô, em Guaianazes, não terminou, em parte, porque faltaram recursos, mas por outra parte, porque qualquer técnico do metrô e qualquer operador de trem do metrô sabe que é impossível entrar mais uma só pessoa, no metro, em Itaquera. Todos sabem que o metrô, em Guaianazes, já estaria lotado, quando fosse à Itaquera. Esse foi um erro do governador do Estado e esse erro está sendo reparado agora, porque a Secretaria de Transportes Metropolitanos decidiu passar aquele trecho para a CPTM, para ser operado pela ferrovia. Vemos que há erro do Executivo. Como podemos melhorá-lo? Fazendo com que cada projeto de lei seja, amplamente, debatido, sob a forma de lei, na Câmara Municipal e não, simplesmente, por um decreto do Poder Executivo. Então, o projeto dando poderes a São Paulo Transportes, da forma como dá a outros poderes, inclusive, para decidir a participação da iniciativa privada. Para definição das linhas, esse projeto tira da discussão pública a questão do transporte. Não se fala aqui, sequer, de uma discussão mais ampla, na área de transporte. Cerca de dois anos atrás, o Banco Mundial esteve, aqui,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 252 do proc.
NPAULO 03 de 1997
C funcionário *[assinatura]*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-11	4	Camilo	Aud. pública	16/4/97	Carlos Zaratini	

em São Paulo, e exigiu que a Companhia do Metrô assinasse um convênio com a Secretaria Municipal de Transportes para que houvesse um planejamento conjunto com o transporte, em São Paulo. O projeto que está, em pauta, não se refere, um só momento, a qualquer relação com outros órgãos de transportes, seja com a Secretaria Estadual, seja com a CPTM, seja com o Metrô, seja com a EMTU. Então, que tipo de planejamento de transporte



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 253 do proc
SÃO PAULO 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-12	1	Vianna	Aud. Pública	16.4.97		

O Executivo quer que se aprove aqui que a São Paulo Transportes, sozinha, sem controle municipal, exerça esse poder sobre a cidade de São Paulo; que não se discutam aqui sequer os impactos ambientais, que não se discuta nesta Câmara a viabilidade das linhas.

Eu acho, senhores, que não é possível haver um projeto desse tipo, um projeto de concessões. É um projeto claro, a iniciativa privada tem que participar dos investimentos, sim. Mas tem participar com o controle público. Não pode ser um descontrole total, senão vamos assistir de novo, como foi falado aqui, uma experiência em que vamos ser cobaias; vamos ver uma linha de fura-fila funcionando, e mal. Se não houver controle, não haverá eficiência. Para que haja eficiência no investimento privado e no investimento público, é fundamental que haja o controle social, e esse controle tem que estar presente através da Câmara Municipal.

Muito obrigado. (P almas)

O SR. _____ - O Dr. Valter Coronado

Antunes não vai fazer a complementação que V. Exa. solicitou?



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 254 do proc.
PAULO 03 de 19 97
C funcionário [assinatura]

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-12	2	Vianna	Aud. Pública	16.4.97		

Depois, estão inscritos para falar o Sr. José Augusto de Oliveira Calazans, que é Presidente dos Sindicatos, o Presidente da São Paulo Transportes, depois eu vou apreciar um ~~re~~ requerimento que está na mão do Devanir Ribeiro, para marcarmos uma reunião e fazermos o parecer.

O SR. _____ -Eu quero cumprimentar os Srs. Vereadores, o Presidente da Mesa, o Secretário, o Presidente da São Paulo Transportes, e dizer que, em função da minha fala anterior, recebi convite da São Paulo Transportes para comparecer às suas instalações. Estive lá, onde me foram expostos todos os estudos que estão sendo feitos e, é claro, a equipe da SPTrans está imbuída de fazer o melhor pela cidade de São Paulo, nota-se que isso é uma realidade lá na SPTrans.

Todavia, o tema aqui é a lei que controla, a lei que o povo de São Paulo, ~~através~~ através de seus representantes vereadores, deve aprovar para que o transporte público de ~~média~~ média capacidade seja implantado da melhor forma ~~possível~~ possível; e a lei continua merecendo determinados reparos que senti que, na própria SP Transportes, a equipe toda também acha, tem a mesma opinião. Senti que



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 235 do proc.
PAULO 03 de 1997
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-12	3	Vianna	Aud. Pública	16.4.97		

o desejo é que se façam concorrências públicas que dêem oportunidade, aos futuros concessionários, de apresentarem também suas tecnologias de preferência; que a indústria nacional participe, como o representante da associação dos fabricantes de material ferroviário expôs.

Fiz um pequeno cálculo do que São Paulo poderia fazer com pouco dinheiro, se essas concessões forem orientadas de forma que as concorrências sejam limpas, claras, que dêem oportunidade a todas as tecnologias disponíveis no mundo, no Japão, no Canadá, no próprio Brasil e em outras áreas do mundo. Estima-se em US\$ 12 milhões o quilômetro de via de transporte coletivo de média capacidade. Para que se construam cem quilômetros, teríamos um investimento de R\$ 1,2 bilhões. Consoando-se, ainda, que caberia ao tesouro municipal uma média de 40% desses investimentos, é uma hipótese que eu lancei que, em concorrências abertas, em que toda a iniciativa privada possa entrar com liberdade de oferta, seriam necessários, no máximo, 40% de investimentos públicos, em parceria com a ~~iniciativa~~ iniciativa ~~privada~~ privada. Portanto, seriam R\$ 480 milhões.

Então, em quatro anos, para construir cem quilômetros, o poder público investiria US\$ 120 milhões. Portanto, ~~se~~ se



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n° 256 do proc.
N° 03 de 1992
C funcionário

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-12	4	Vianna	Aud.Pública	16.4.97		

tivermos essa lei aprovada, se as concorrências forem bem abertas, sem nenhum direcionamento, teremo um sistema de transp orte coletivo bastante eficiente daqui a quatro anos.

Era o que eu tinha a dizer, e dar parabéns à equipe da São Paulo Transportes, que me expôs seus estudos, e às intenções por ela demonstrada na minha ~~visita~~ visita. Obrigado. (Palmas)

O SR. _____ - Agora vamos chamar José Augusto de Oliveira Calazans, Presidente do Sindicato dos Funcionários do (ininteligível), que tem dez minutos para expôr suas idéias, e depois vamos ouvir o Dr. Cristóvão, da São Paulo Transportes.

~~_____~~

~~O SR. JOSÉ AUGUSTO DE OLIVEIRA CALAZANS, PRESIDENTE DO SINDICATO DOS FUNCIONÁRIOS DO (ININTELIGÍVEL), QUE TEM DEZ MINUTOS PARA EXPÔR SUAS IDÉIAS, E DEPOIS VAMOS OUVIR O DR. CRISTÓVÃO, DA SÃO PAULO TRANSPORTES.~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 237 do proc.
S. PAULO 03 de 1977
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-13	1	Denise	Aud. Pública	16.4.97		

O SR. JOSÉ AUGUSTO DE OLIVEIRA CALAZANS - Bom dia a

todos. A preocupação maior é em nome dos técnicos da Companhia de Engenharia de Tráfego, com relação a transporte e trânsito. Dentro desse projeto de lei não existe essa vinculação, nem uma lei em que essa entidade seja consultada.

Os engenheiros de tráfego e os funcionários da Companhia de Engenharia de Tráfego podem fazer os melhores projetos do mundo e as melhores programações sematômicas do mundo, mas se não tiverem vinculado ao estudo desse projeto de transporte, o traçado terá uma dificuldade extrema dentro da cidade de São Paulo. É esse o meu maior questionamento. Estou pedindo ao Presidente da Mesa, uma próxima audiência para que detalhemos todos esses estudos na próxima semana. Obrigado.

~~@xSRxVivianixFerraz~~

O SR. JOSE VIVIANI FERRAZ - Muito obrigado. Quero regis-

trar a presença dos Vereadores Cosme Lopes, Celso Cardoso. Passo a palavra ao Presidente da São Paulo Transportes, Dr. Francisco Chris'ovan, que tem o prazo regimental de 20 minutos para responder as questões. Com relação ao pedido da terceira audiência, vamos apreciar na comissão



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 254 do proc.
N.º 03 de 1997
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-13	3	Denise	Audi. Pública	16.4.97	Francisco	Christovan

aqui tanto pelo Dr. Adriano como pelo Vereador Miguel Colassuonno, a questão do Legislativo autorizar o Executivo a contratar a prestação e implantação do serviço no regime de concessão. E lá estabelece as regras e diretrizes básicas para que os decretos possam ser específicos para cada uma das linhas, definindo suas características, e que o edital possa ser elaborado, definindo características para cada um dos setores, linhas ou áreas de abrangência de cada uma das concorrências que forem realizadas.

E por último, o terceiro capítulo trata da questão da adaptação necessária da São Paulo Transportes para que possa responder a uma delegação que naturalmente a Secretaria Municipal de Transportes passaria para a São Paulo Transportes, a fim de executar as tarefas.

Fazendo algumas considerações pela ordem que foram levantadas, diria que houve manifestações já, de certa maneira, rebatidas pelo Dr. Adriano, no que se refere a aparente forma de condução do projeto a portas fechadas pela São Paulo Transportes. Não é verdade. Esse projeto já está sendo discutido permanentemente com a direção do metrô, da CPTM, da Secretaria de Transporte Metropolitano, da CET em particular e responde exatamente a colocação feita por último pelo representante da CET. Então, em particular, houve uma discussão do nos-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 266 do proc.
N.º 03 de 1997
C. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-13	4	Denise	Aud. Pública	16.4.97	Francisco	Crhistovan

so projeto, de onde passará e por onde passarão os estudos e etc, com a CET.

Então, essa integração, entre os diversos órgãos e agentes que atuam na questão dos transportes na cidade de São Paulo, independentemente de serem controlados pelo município ou pelo Estado, está acontecendo. De alguma maneira, até institucionalizado, nós assinamos um convênio com a EMTU. Todo o programa de corretores intermunicipais estão sendo tratados de maneira a se compatibilizar com os estudos e projetos que a São Paulo Transporte vem desenvolvendo com a delegação da Secretaria Municipal de Transporte. E levando em conta a inserção de um sistema de média capacidade nesse contexto dos transportes.

Como isso foi repetido várias vezes pela Vereadora Ana Maria, pelo Prof.º Gualda, pelo Zaratini, a grande preocupação de que aparentemente estaria sendo conduzido de maneira isolada, não é assim que está sendo feito. Posso assegurar que as coisas estão acontecendo de alguma maneira no campo da informalidade e de outra até institucionalizada com atas das reuniões, com registros das decisões e assim por diante.

Então, questões como a que foi levantada pela Vereadora



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 261 do proc
N.º PAULO 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N-133	5	Denise	Aud.Pública	16.4.97	Francisco	Christovan

Ana Maria, de que é um absurdo se fazer uma linha de sistema de média capacidade, onde está prevista uma linha de metrô. Não sei de onde ela tirou isso, com todo o respeito. Porque exatamente, mostrei na quarta-feira passada, que a inserção desse sistema de média capacidade leva em conta a existência dos demais sistemas operados na cidade de São Paulo, na região metropolitana, mas vou mais longe. Os planos de expansão e



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 262 do proc.
PAULO 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N14	1	L. Carlos	Aud. Pública	16.04.97		

... os estudos em andamento de cada uma dessas agências já mencionadas: metrô, CPTM e EMTU; de fato, o projeto de lei não define, e não queremos que defina a tecnologia, nem a empresa. A Vereadora fez menção de que o projeto de lei caminha para a definição de uma tecnologia. Eu desconheço. Não foi isso o que li no projeto de lei. Não sei de onde ela pode por ventura ter tirado isso. Talvez informações da última reunião de que caminhávamos para uma definição de uma tecnologia. Podemos até estar a caminhando, a nível de estudos técnicos, que estão sendo desenvolvidos na São Paulo Transportes, mas não no caso do projeto de lei. Não menciona tecnologia e estamos convencidos de que não deve mesmo mencionar, até para que o Poder Público não fique amarrado a uma definição, quando estamos estudando todas as tecnologias.

A questão dos prazos, que tem preocupado tanta gente aqui, diria o seguinte: após a aprovação do projeto de lei, se sancionado pelo Prefeito, a partir daí é que podemos realizar uma audiência pública para contratação da concessionária. Não posso realizar uma audiência pública, por força da lei de licitações, sem que antes eu tenha as definições daquilo que vai ser transformado em lei. Uma convocação dessa demora dez dias úteis. Após a realização dessa audiência pública - e é uma audiência pública voltada para a questão da contratação da concessionária -, 45 dias depois o edital pode



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 263 do proc.
N.º PAULO 03 de 1997
C. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N14	2	L. Carlos	Aud. Pública	16.04.97		

ser lançado. Não se faz uma proposta dessa em menos de 60 dias. Não se julga uma proposta dessa em menos de outros 60 dias. Então, há uma série de prazos regulamentares que precisamos cumprir e que, ~~aparece~~ ~~aparece~~ aparentemente, aqueles que desconhecem isso vêem uma necessidade. Não estamos entendendo a necessidade de aprovação disso num prazo tão rápido. É única e exclusivamente por essa razão.

Estudos estão acontecendo, na São Paulo Transporte, k no que se refere ao desenvolvimento de um protótipo, por exemplo. Nós não estamos aguardando. Isso pode ser realizado, executado, independentemente de todo esse trâmite jurídico-legal que precisamos cumprir para que possamos ter uma concessionária contratada.

Precisamos desenvolver e elaborar um relatório de impacto ao meio-ambiente, realizar uma outra audiência pública, específica para aprovação desse relatório, no campo da inserção de uma tecnologia no espaço urbano, no meio urbano da cidade, e aí vamos ~~tratar~~ tratar do impacto urbanístico, depois de serem feitos todos os levantamentos e estudos e tal. Tudo isso leva tempo.

Há uma série de atividades que podem acontecer em paralelo, e assim estão sendo tratadas, mas há outras que não podemos dar um passo número dois, se não tivermos dado o passo número um.

Assim, com relação a essas questões de processo licita



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 264 do proc.
N.º PAULO 03 de 19 97
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N14.	3	L. Carlos	Aud. Pública	16.04.97		

tório, elaboração e aprovação de rima, desenvolvimento e avaliação de protótipo, tudo o que pode ~~é~~ estar sendo desenvolvido na São Paulo Transporte, estamos fazendo, com poucos recursos.

E aí respondo ao Vereador Zarattini: o que estamos fazendo, Vereador, é o desenvolvimento de estudos preliminares, levantamentos preliminares, desenvolvimento de um protótipo com recursos próprios. ~~Estamos~~ Estamos licitando a contratação de uma empresa que vai apoiar, aí sim, a elaboração do rima, o desenvolvimento do projeto básico da primeira, da segunda, da terceira linha, complementar os estudos de transporte das demais linhas, porque nós não estamos analisando linha por linha. Estamos analisando uma rede básica de transporte de média capacidade, integrado, compatibilizado com os demais sistemas existentes na Cidade de São Paulo, buscando exatamente uma capacidade de transporte para oferecer viagens ^{num} ~~num~~ novo modo, num novo sistema, coisa que não se justificava implantação de um sistema de alta capacidade, como é o caso do metrô, ~~que~~ e que supera a capacidade de atendimento do sistema ônibus.

As colocações feitas pelo Professor Gualda eu pouca, diria que nenhuma contestação. Até diria, Professor, que, de fato, sua preocupação com essa estrutura rádio-concêntrica da Cidade de São Paulo, com a qual eu concordo, todos os nossos sistemas são radiais. Is-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 265 do proc.
PAULO 03 de 1997
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
NL4	4	L. Carlos	Aud. Pública	16.04.97	Francisco Cristóvão	

so é um dos maiores ganhos que essa rede básica, que foi mostrada na audiência passada, pretende alcançar: é romper com isso. É criar um anel, fazendo com que os deslocamentos possam ser feitos setor a setor, zona a sul a zona leste, zona norte a zona leste, sem a necessidade de fato de cruzar o centro da cidade, que hoje é praticamente impossível. Então, o projeto leva isso em conta e foi apresentado isso na audiência anterior.

A tese do não transporte; sou ~~pleno~~ plenamente favorável, estou plenamente de acordo, me pouparia muito trabalho, mas ~~diria~~ diria para o senhor que, até chegarmos lá, de fato temos uma necessidade, temos uma demanda que precisa ser atendida. Não sei como é que os metropolitâneos receberiam essa tese, porque isso de fato líquida por vez a necessidade de transporte de massa. Quando nós ~~for~~ incrementarmos as telecomunicações e os sistemas de tal maneira que os deslocamentos e a quantidade de viagens sejam reduzidos a tal ponto que sistemas de pequena capacidade e de média capacidade dêem conta, não há mais necessidade de transporte de massa como aquele ~~que~~ que estamos, ~~que~~ que vemos implantado em grandes cidades como o senhor mencionou: é o caso de Paris, Londres e tal.

Por outro lado, ^a ~~menção~~ menção a Nova Iorque, México e tóqui são bem apropriadas. Tóquio, então, é fantástico: o que se tem de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 266 do proc.
03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N14	5	L. Carlos	Aud. Pública	16.04.97	Francisco	

várias tecnologias para atendimentos exatamente de demandas específicas, procurando o modo certo à demanda certa, e equilibrar a oferta e demanda de transporte. É isso que estamos tentando fazer, levar em conta isso nos nossos estudos. Entretanto, nenhum sistema de média capacidade assim pode ser chamado, se não for segregado, se não tiver faixa de domínio própria, se tiver que ficar parando em cruzamento para esperar o farol verde da CET abrir, para que se possa ultrapassar os obstáculos naturais e inserir isso. Então, tem que ser segregado.

Em sendo segregado, independentemente da tecnologia, se é sobre trilho, se é sobre pneu, se é sobre vento, ele obrigatoriamente vai ser elevado. Ele poderá, alguns dos sistemas poderão, e um ou outro sistema poderá operar em nível, ~~se não for segregado, ele terá que ser~~

~~se não for segregado, ele terá que ser~~

~~se não for segregado, ele terá que ser~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 267 do proc.
SÃO PAULO 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N15	1	Idelci	Aud. Publ.	16.04.97		

Ser implantado em nível, mas, para sobrepassar todos os obstáculos naturais da cidade, terá que ser elevado. Não se trata de definição tecnológica. Seja VLT, seja monotrilho, seja trem ou ônibus guiado, tem faixa de domínio própria e será elevado. É bom que isso fique claro, porque senão vamos começar a gastar fosfato para desenvolver um sistema de quase nenhum impacto. E finalmente a gente possa colocar e virtualmente ele ultrapasse todos os obstáculos naturais que a cidade oferece. Lamentavelmente o Chiavina fez algumas afirmações que não sei onde ele quer chegar. Dizer que partirmos para uma tecnologia baseada na indústria rodoviária, seria como estar quase que definindo a necessidade de importação e, se a opção fosse pelo VRT ou algo parecido, estaríamos, sim, gerando empregos, não entendi. Foi além da minha capacidade. O que não temos instalado aqui no país é indústria de material metroferroviário capaz de fornecer esse tipo. Pensar que ela é capaz de se preparar, não adianta. Lamentavelmente a Mafersa, a Cobrasma e a Santa Matilde foram fechadas. Para sorte nossa a Caio, a Marcopolo, a Nielsen, a Ciferal e a Thamco estão aí. Em chassis, a Volvo, a Scania e a Mercedes estão aí. Se há uma coisa que sabemos fazer e de que somos exportadores, é ônibus. O que estamos propondo é um sistema de média capacidade, baseado num veículo que se parece muito mais com um ônibus do que com um trem. Agora,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 268 do proc.
N.º 03 de 1997
C. funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N15	2	Idelci	Aud. Publ.	16.04.97		

não entendi. Está fora da minha capacidade de entender o que foi dito aqui pelo Chiavina, isto é, de que sabemos, a tecnologia existe. Não sei onde está; preciso procurar; mas vou achar um dia. A idéia do fundo, proposta pelo Vereador Miguel Colasuonno, parece-me boa. Acho que tudo que vem acrescentar possibilidades para que o Executivo de fato tenha sucesso na implantação deste sistema, é bem recebido; não há como contestar ou negar. Não sei como adaptar essa questão no projeto de lei, se é um adendo, uma emenda ou substitutivo. O Presidente da Comissão é que sabe. Do meu ponto de vista, qualquer coisa que contribua para o sucesso da implantação desse sistema que estamos preconizando e propondo, não há por que ser contra. Acho que já passei quase tudo. A visita feita pelo ex-secretário, aqui mencionada, foi por iniciativa dele, que nos telefonou pedindo, porque gostaria de visitar a São Paulo Transportes para ver os estudos. Nós o recebemos e mostramos tudo. Ficou um pouco para mim desbalanceada a acusação que foi feita na última audiência com a reparação, porque ele teve oportunidade de verificar "in loco" e a coisa é completamente diferente do que ele disse aqui. Mas isso é uma questão que cada um toca de acordo com sua consciência. Não posso dizer o que é que ele deveria ter feito aqui. De qualquer maneira, Sr. Presidente, eram essas as considerações que queria fazer.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 269 do proc.
03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N15	3	Idelci	Aud. Publ.	16.04.97		

O SR. JOSE VIVIANI FERRAZ - Muito obrigado. Para encerramento, da nossa Audiência Pública, tem a palavra, por três minutos, o Vereador Devanir Ribeiro e, depois, o Vereador Vicente Cândido.

O SR. DEVANIR RIBEIRO - Em primeiro lugar agradecemos aos técnicos que vieram aqui e todas as pessoas que contribuíram para esta segunda Audiência Pública. Sabemos que há o pedido de mais uma audiência pública porque o tema exige maior aprofundamento. Vamos discutir na nossa comissão e tenho certeza que marcaremos outra audiência. Há também a questão do rodoanel, que vai ser feito em conjunto com outras comissões, não só com a nossa. Ontem vi um protótipo no jornal. Até fui alvo de algumas brincadeiras, porque moro na Vila Prudente. Há muitos anos estou aguardando que o metrô chegue lá e nunca chega. Vejo vários projetos. Parece que já existe até o dinheiro para o financiamento desse metrô. O projeto que estamos discutindo aqui, vai para o Sacomã e Vila Prudente. Não é uma superposição? É por isso que pergunto sobre a questão de o metrô e esse outro sistema de transporte: não há uma sobreposição de projetos? A mesma coisa acontece em outra região e até hoje não consegui entender. É o metrô correr ao lado da ferrovia, na zona Leste. Não sou técnico, não entendo muito, mas sei que corre paralelo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 270 do proc.
N.º 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N16	4	Idelci	Aud. Publ.	16.04.97	Devanir	

Agora inclusive querem jogar uma parte do metrô de Itaquera para a ferrovia, utilizando-a e tal. Essa é uma dúvida, também. Acho que se começarmos a discutir, na hora de aprovar e votar o projeto, é lógico que todos os vereadores têm que ter consciência e clareza sobre o que estão votando. Quando falamos em parceria e concessão, temos que lembrar que isso é regulamentado, porque tem uma lei federal a que temos que obedecer, sob pena de termos problemas na Justiça depois. Quando se fala em parceria, a gente fica meio assustado, porque, normalmente a parceria com o poder público é assim: o poder público entra com o pescoço e a iniciativa privada entra com a corda. É sempre assim. Não sei se nos outros países ocorre o mesmo. Mas o dinheiro do poder público é o dinheiro do povo. Foram citadas aqui várias experiências em que fomos cobaias. O meu medo é esse. Infelizmente o capital, se tem muito ou pouco dinheiro eu não sei; só sei é que o poder público é o que tem menos dinheiro porque tem que atender outras necessidades. Mas a pressa do capital de ter o retorno do dinheiro investido é que é o problema. Acho que deveria haver uma regulamentação no projeto, dizendo: olha, você vai investir, tem uma garantia de retorno em 10, 20 ou 30 anos. Ele tem a garantia do poder público de que terá retorno do seu investimento. Agora, como acontece hoje,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 271 do proc.
SÃO PAULO 03 de 1997
O funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N16	1	beth	aud. públ.	16.4.97		

Investe hoje e amanhã já quer um retorno do capital e o lucro. Aí não tem como fazer parceria. São essas parcerias que nos incomodam. Não somos contra as parcerias, não. Temos de fazer parcerias porque o poder econômico, a iniciativa privada tem por obrigação investir em um caso como esse que é de ~~XXXXXXXXXX~~ importância para uma metrópole como São Paulo. Isso será discutido internamente com nossa comissão e depois com os 55 Vereadores. Vamos nos aprofundar e ver como será feita a parceria, o investimento, o retorno, o lucro, a planilha e veremos o que tem de ser feito. Mais uma vez faremos a experiência pois por melhores que sejam as intenções da SP Transportes, do Secretário dos Transportes e de nossa parte, poderemos correr o risco de frustrar mais rapidamente do que podemos esperar. É isso. Agradeço como membro da Comissão. Esclareceu muitas coisas, inclusive de como gerar emprego no Brasil. Temos mesmo de gerar emprego no País. Estamos com dificuldade tremenda em fazer isso e será melhor. Quanto mais gente trabalhando melhor o mercado, o ICMS da Cidade, o dinheiro que poderá rodar no Município. De minha parte, agradeço. Poderemos marcar .

O SR JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Vou ouvir a Comissão para decidirmos.

Vamos ouvir o Vereador Vicente Cândido que fará sua exposição pelo pra



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 272 do proc
PAULO 03 de 1997
C funcionário

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N16	2	beth	aud.públ.	16.4.97		

zo de três minutos. Está conosco o querido colega, Vereador Bruno Féder.

SR VICENTE CÂNDIDO - Acho que é unanimidade o diagnóstico ge-
ral da Cidade na questão do transporte, que é grave, precisa ~~XX~~ de solu-
ções, investimento do Poder Público e da iniciativa privada. O que não
há unanimidade é como se vai fazer, como vai pagar, por onde começa is-
so. Me sinto em dúvida porque se alguém faz audiência pública ou faz pa-
ra valer, para discutir e acatar as sugestões, levar em conta as consi-
derações do corpo acadêmico, técnico do usuário, dos interesses ou en-
tão ficará mais como uma brincadeirinha de debater, de discutir e isso
não será levado em conta. Isso me deixa profundamente preocupado.

Christóvam, se tem estudo, traz para cá, para sabermos. Audiência
pública é para ouvir, para auscultar. A gente faz o debate aqui, amanhã
sai no jornal e já temos o estudo de primeira linha, de tal jeito,
vai ser isso, vai ser aquilo. Então, não me satisfaz. Acho que não con-
templa o que queremos atingir. Na reunião passada o Christóvam falou
que havia uma empresa que tem um contato com a São Paulo Transportes.
Queremos saber, já foi contratado com esse escopo, com esse objeto? A
São Paulo Transportes está fazendo? Senão, é uma mera brincadeira. Como
serão gastos os 7 milhões de reais que estão sendo contratados e que



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 273 do proc.
N.º 03 de 1977
C funcionário *[assinatura]*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N16	3	beth	aud.públ.	16.4.979		

terá a licitação aberta para o mesmo objeto? Queremos saber isso. Ou faz para valer ou fica na brincadeirinha, que não é o papel da Câmara Municipal e do público presente. Até é tentado colocar com uma certa ironia as idéias do Prof. Nicolau, do não transporte. Se o governo quisesse discutir isso para falar estaria dentro do plano diretor, não teria sido retirado da proposta do Plano Diretor de Luiza Erundina que propunha as sub-prefeituras, de levar os serviços para essas regiões periféricas e não está contemplado no plano diretor. Então, é para valer? Então, vamos debater isso no geral. Tem de estar contemplado dentro dessas coisas. Eu gostaria muito que o Prefeito Celso Pitta fosse lá para Guaianases, para Campo Limpo, chamasse a comunidade e dissesse: "vamos gerar, vamos fazer um programa de investimento, de sub-prefeitura, de circulação nos serviços, trazer para cá algumas iniciativas do setor privado ~~para~~ ~~para~~ vocês que ficam nessa região". Ou ir para a zona sul e dizer: "vocês só vão atravessar o rio se quiserem, vamos fazer um profundo esforço para gerar ~~XXXXX~~ emprego para que vocês trabalhem perto de casa e não precisem ficar dentro de ônibus 3 a 4 horas." Não é brincadeirinha, é muito sério. Ou discutimos isso para valer dentro do plano de transportes, dentro do plano diretor, o que se vai fazer com o dinheiro público ou eu me sinto ludibriado. Na semana passada, para



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º	279	do proc.
N.º	03	de 19 97
C	funcionário	

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N16	4	beth	aud. públ.	16.4.97		

não passar em branco, e protocolei um pedido para suspender a licitação do "Fura-Fila", o Presidente respondeu para mim, não explica, não me convence mas não cabe ficarmos fazendo debate. Há órgãos para definir quem tem razão. Uma das coisas que a Prefeitura precisa decidir é: qual é a lei de licitação que ela adota. É a Lei de 1978 ou é a Lei Federal de 1993? O Presidente responde e tenta justificar em cima da lei anterior. Qual é a lei que se segue no País, a federal ou a municipal? Aí temos órgão competentes para definir.

A minha principal preocupação é essa: tragam os estudos, precisamos saber, a comunidade acadêmica está aqui com os técnicos que querem sugerir. Vamos discutir especificamente. É de São Matheus? É de Sacomã?

Presidente, desejo também saber qual é a empresa que está fazendo e se tem relação com a ~~XXXX~~ Saveli Engenharia. E se tem relação com o atual secretário das administrações regionais. Para começarmos a deixar as coisas claras.

O SR JOSÉ VIVIANI FERRAZ - Agradeço a presença do secretário dos Transportes, Sr. Carlos de Souza Toledo, a presença do presidente ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ da São Paulo Transportes, Francisco Chistóvão, do querido presidente do CET, dos membros da Comissão e gostaria de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO
— TAQUIGRAFIA —

Folha n.º 275 do proc.
NPAULO03 de 1997
C funcionário *u*

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
N16	5	beth	aud. XXXXXX	16.4.97		

determinar ao secretário a transcrição das notas taquigráficas. Mais tarde decidiremos sobre a terceira audiência. Dou por encerrada a segunda audiência sobre o projeto de lei 3/97. Obrigado



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO

ADIAMENTO DA DISCUSSÃO - VER. ARSELINO TATTO
Nº " "

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

SESSÃO

☐

ORDINÁRIA

☐

EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

DE

DE 19

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO	X			29	JORGE TABA		X	
2	ALBERTO HIAR	X			30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO	X		
3	ALDAIZA SPOSATI	X			31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X	X	
4	AMORIM		X		32	JOSÉ IZAR		X	
5	ANA MARIA QUADROS	X			33	JOSÉ MENTOR	X		
6	ANA MARTINS				34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ		X	
7	ARCHIBALDO ZANCRA		X		35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO		X		36	LUIZ PASCHOAL		X	
9	ARSELINO TATTO	X			37	MAELI VERGNIANO		X	
10	AURÉLIO NOMURA	X			38	MARIA HELENA		X	
11	BRASIL VITA		X		39	MARIO DIAS		X	
12	BRUNO FÉDER		X		40	MIGUEL COLASUONNO		X	
13	CARLOS NEDER	X			41	MILTON LEITE		X	
14	CELSO CARDOSO		X		42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES		X		43	NATALÍCIO BEZERRA		X	
16	DALTON SILVANO	X			44	NELO RODOLFO		X	
17	DEVANIR RIBEIRO	X			45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
18	DITO SALIM		X		46	OSVALDO ENÉAS		X	
19	DOMINGOS DISSEI		X		47	PAULO FRANGE (LICENÇA)			
20	EDIVALDO ESTIMA		X		48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA		X	
21	EMÍLIO MENEGHINI		X		49	PIERRE DE FREITAS	X		
22	GILSON BARRETO	X			50	ROBERTO TRÍPOLI	X		
23	GOULART		X		51	SALIM CURIATI		X	
24	HANNA GHARIB		X		52	TONINHO PAIVA			
25	HENRIQUE PACHECO				53	VICENTE CÂNDIDO		X	
26	ÍTALO CARDOSO				54	VICENTE VISCOMI		X	
27	IVO MORGANTI		X		55	WADIH MUTRAN		X	
28	JOOJI HATO		X						

Votaram "SIM" : 14 Srs Vereadores

Votaram "NÃO" : 32 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: _____ Srs Vereadores

VSTC:

SECRETÁRIO

17 ABR 1998

L. President,

Requerer Permanência
do P.L. 3/57 no Porto

S. P. 17. 4. 57

[Signature]

17 ABR 1957
[Signature]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO

PERMANÊNCIA NA PAUSA
Nº

"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR:

SESSÃO

☐

ORDINÁRIA

☐

EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

DE

DE 19

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO		X		29	JORGE TABA	X		
2	ALBERTO HIAR				30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO		X	
3	ALDAIZA SPOSATI		X		31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
4	AMORIM	X			32	JOSÉ IZAR	X		
5	ANA MARIA QUADROS		X		33	JOSÉ MENTOR		X	
6	ANA MARTINS				34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
7	ARCHIBALDO ZANCRA	X			35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO	X			36	LUIZ PASCHOAL	X		
9	ARSELINO TATTO		X		37	MAELI VERGNIANO	X		
10	AURÉLIO NOMURA		X		38	MARIA HELENA	X		
11	BRASIL VITA	X			39	MARIO DIAS	X		
12	BRUNO FÉDER	X			40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	CARLOS NEDER		X		41	MILTON LEITE	X		
14	CELSO CARDOSO	X			42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES	X			43	NATALÍCIO BEZERRA	X		
16	DALTON SILVANO		X		44	NELO RODOLFO	X		
17	DEVANIR RIBEIRO				45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
18	DITO SALIM	X			46	OSVALDO ENÉAS	X		
19	DOMINGOS DISSEI	X			47	PAULO FRANGE (LICENÇA)			
20	EDIVALDO ESTIMA	X			48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EMÍLIO MENECHINI	X			49	PIERRE DE FREITAS		X	
22	GILSON BARRETO		X		50	ROBERTO TRÍPOLI		X	
23	GOULART	X			51	SALIM CURIATI	X		
24	HANNA GHARIB	X			52	TONINHO PAIVA			
25	HENRIQUE PACHECO				53	VICENTE CÂNDIDO			
26	ÍTALO CARDOSO				54	VICENTE VISCOME	X		
27	IVO MORGANTI	X			55	WADIH MUTRAN	X		
28	JOOJI HATO	X							

Votaram "SIM" : 32 Srs Vereadores

Votaram "NÃO" : 12 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: Srs Vereadores

VISTO:

SECRETÁRIO

17 ABR 1997



Folha n.º 279	do proc.
n.º 003	de 1997

Câmara Municipal de São Paulo

REQUERIMENTO DE INVERSÃO

Senhor Presidente,

Requeiro na forma regimental, ouvido o Egrégio
Plenário, seja invertida a pauta da ORDEM DO DIA da presente
Sessão, considerando-se como item n.º.....01..... o atual item n.º.....2.....

Sala das Sessões, em de de 1997.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n.º 280 do proc.
n.º 003 de 1997

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

INVERSA DA PRUTA - VER. ARCELINO TATTO

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO

Nº

"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

SESSÃO

☐

ORDINÁRIA

☐

EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM _____ DE _____

DE 19 _____

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO	X			29	JORGE TABA		X	
2	ALBERTO HIAR	X			30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO	X		
3	ALDAIZA SPOSATI	X			31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO		X	
4	AMORIM		X		32	JOSÉ IZAR		X	
5	ANA MARIA QUADROS	X			33	JOSÉ MENTOR	X		
6	ANA MARTINS				34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ		X	
7	ARCHIBALDO ZANCRA		X		35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO		X		36	LUIZ PASCHOAL		X	
9	ARSELINO TATTO	X			37	MAELI VERGNIANO		X	
10	AURÉLIO NOMURA	X			38	MARIA HELENA		X	
11	BRASIL VITA		X		39	MARIO DIAS		X	
12	BRUNO FÉDER		X		40	MIGUEL COLASUONNO		X	
13	CARLOS NEDER	X			41	MILTON LEITE		X	
14	CELSO CARDOSO		X		42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES		X		43	NATALÍCIO BEZERRA		X	
16	DALTON SILVANO	X			44	NELO RODOLFO		X	
17	DEVANIR RIBEIRO	X			45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
18	DITO SALIM		X		46	OSVALDO ENÉAS		X	
19	DOMINGOS DISSEI		X		47	PAULO FRANGE (LICENÇA)			
20	EDIVALDO ESTIMA		X		48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA		X	
21	EMÍLIO MENECHINI		X		49	PIERRE DE FREITAS	X		
22	GILSON BARRETO	X			50	ROBERTO TRÍPOLI	X		
23	GOULART		X		51	SALIM CURIATI		X	
24	HANNA GHARIB		X		52	TONINHO PAIVA			
25	HENRIQUE PACHECO				53	VICENTE CÂNDIDO			
26	ÍTALO CARDOSO				54	VICENTE VISCOME		X	
27	IVO MORGANTI		X		55	WADIH MUTRAN		X	
28	JOOJI HATO		X						

Votaram "SIM": 14 Srs VereadoresVotaram "NÃO": 32 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: _____ Srs Vereadores

VOTO:

SECRETÁRIO

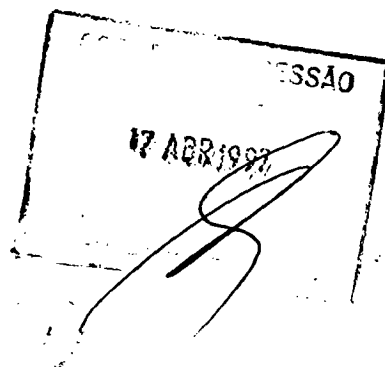
17 ABR 1997

Regimento.

Regimento seja mantido
o item com sua forma
cronológica original

Porto Alegre, 17 de abril 97


for B





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO ^{MANUTENÇÃO NA PASTA} N° _____"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

SESSÃO

☐

ORDINÁRIA

☐

EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

DE

DE 19

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO				29	JORGE TABA	X		
2	ALBERTO HIAR		X		30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO		X	
3	ALDAIZA SPOSATI		X		31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
4	AMORIM	X			32	JOSÉ IZAR	X		
5	ANA MARIA QUADROS		X		33	JOSÉ MENTOR		X	
6	ANA MARTINS				34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
7	ARCHIBALDO ZANCRA	X			35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO	X			36	LUIZ PASCHOAL	X		
9	ARSELINO TATTO		X		37	MAELI VERGNIANO	X		
10	AURÉLIO NOMURA		X		38	MARIA HELENA	X		
11	BRASIL VITA	X			39	MARIO DIAS	X		
12	BRUNO FÉDER	X			40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	CARLOS NEDER		X		41	MILTON LEITE	X		
14	CELSO CARDOSO	X			42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES	X			43	NATALÍCIO BEZERRA	X		
16	DALTON SILVANO		X		44	NELO RODOLFO	X		
17	DEVANIR RIBEIRO		X		45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
18	DITO SALIM	X			46	OSVALDO ENÉAS	X		
19	DOMINGOS DISSEI	X			47	PAULO FRANGE (LICENÇA)			
20	EDIVALDO ESTIMA	X			48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EMÍLIO MENECHINI	X			49	PIERRE DE FREITAS		X	
22	GILSON BARRETO		X		50	ROBERTO TRÍPOLI		X	
23	GOULART	X			51	SALIM CURIATI	X		
24	HANNA GHARIB	X			52	TONINHO PAIVA			
25	HENRIQUE PACHECO				53	VICENTE CÂNDIDO			
26	ÍTALO CARDOSO				54	VICENTE VISCOME	X		
27	IVO MORGANTI	X			55	WADIH MUTRAN	X		
28	JOOJI HATO	X							

Votaram "SIM" : 32 Srs Vereadores

Votaram "NÃO" : 12 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: _____ Srs Vereadores

VISTO:

SECRETÁRIO

17 ABR 1997



Câmara Municipal de São Paulo

REQUERIMENTO N.º...../97

Requeremos à Douta Mesa, na forma regimental, o
ENCERRAMENTO DA DISCUSSÃO do Projeto de
Lei n.º 003/97, devendo o mesmo passar à fase de votação.

Sala das Sessões, em de de 1997.

17 ABR 1997



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO

ENCERRAMENTO DA DISCUSSÃO

Nº

"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

SESSÃO

☐

ORDINÁRIA

☐

EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

DE

DE 19

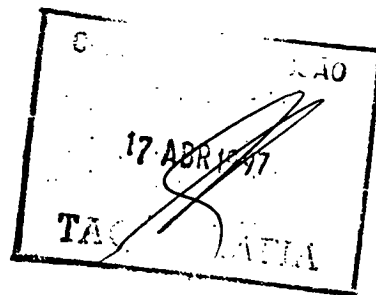
Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO				29	JORGE TABA	X	X	
2	ALBERTO HIAR				30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO			
3	ALDAIZA SPOSATI				31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
4	AMORIM	X			32	JOSÉ IZAR	X		
5	ANA MARIA QUADROS				33	JOSÉ MENTOR			
6	ANA MARTINS				34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
7	ARCHIBALDO ZANCRA	X			35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO	X			36	LUIZ PASCHOAL	X		
9	ARSELINO TATTO				37	MAELI VERGNIANO	X		
10	AURÉLIO NOMURA				38	MARIA HELENA	X		
11	BRASIL VITA	X			39	MARIO DIAS	X		
12	BRUNO FÉDER	X			40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	CARLOS NEDER				41	MILTON LEITE	X		
14	CELSO CARDOSO	X			42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES	X			43	NATALÍCIO BEZERRA	X		
16	DALTON SILVANO				44	NELO RODOLFO	X		
17	DEVANIR RIBEIRO				45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
18	DITO SALIM	X			46	OSVALDO ENÉAS	X		
19	DOMINGOS DISSEI	X			47	PAULO FRANGE (LICENÇA)			
20	EDIVALDO ESTIMA	X			48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EMÍLIO MENEZHINI	X			49	PIERRE DE FREITAS			
22	GILSON BARRETO				50	ROBERTO TRÍPOLI			
23	GOULART	X			51	SALIM CURIATI	X		
24	HANNA GHARIB	X			52	TONINHO PAIVA			
25	HENRIQUE PACHECO				53	VICENTE CÂNDIDO			
26	ÍTALO CARDOSO				54	VICENTE VISCOME	X		
27	IVO MORGANTI	X			55	WADIIH MUTRAN	X		
28	JOOJI HATO	X							

Votaram "SIM" : 32 Srs Vereadores

Votaram "NÃO" : _____ Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: _____ Srs Vereadores

SECRETÁRIO





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n.º 285 do proc.
n.º 1003 de 19 97

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. N.º 003/97"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

8.º

SESSÃO



ORDINÁRIA



EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

17

DE

ABRIL

DE 19

97

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO		X		29	JORGE TABA	X		
2	ALBERTO HIAR		X		30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO		X	
3	ALDAIZA SPOSATI		X		31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
4	AMORIM	X			32	JOSÉ IZAR	X		
5	ANA MARIA QUADROS		X		33	JOSÉ MENTOR		X	
6	ANA MARTINS				34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
7	ARCHIBALDO ZANCRA	X			35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO	X			36	LUIZ PASCHOAL	X		
9	ARSELINO TATTO		X		37	MAELI VERGNIANO	X		
10	AURÉLIO NOMURA		X		38	MARIA HELENA	X		
11	BRASIL VITA	X			39	MARIO DIAS	X		
12	BRUNO FÉDER	X			40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	CARLOS NEDER		X		41	MILTON LEITE	X		
14	CELSO CARDOSO	X			42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES	X			43	NATALÍCIO BEZERRA	X		
16	DALTON SILVANO		X		44	NELO RODOLFO	X		
17	DEVANIR RIBEIRO		X		45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
18	DITO SALIM	X			46	OSVALDO ENÉAS	X		
19	DOMINGOS DISSEI	X			47	PAULO FRANGE (LICENÇA)			
20	EDIVALDO ESTIMA	X			48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EMÍLIO MENEZHINI	X			49	PIERRE DE FREITAS		X	
22	GILSON BARRETO		X		50	ROBERTO TRÍPOLI		X	
23	GOULART	X			51	SALIM CURIATI	X		
24	HANNA GHARIB	X			52	TONINHO PAIVA			
25	HENRIQUE PACHECO				53	VICENTE CÂNDIDO			
26	ÍTALO CARDOSO				54	VICENTE VISCOME	X		
27	IVO MORGANTI	X			55	WADIH MUTRAN	X		
28	JOOJI HATO	X							

Votaram "SIM" : 32 Srs Vereadores

Votaram "NÃO" : 14 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: _____ Srs Vereadores

SECRETÁRIO

CÓPIA

17 ABR 1997



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO Ph Nº 003/98"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

90

SESSÃO



ORDINÁRIA



EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

23

DE

abril

DE 19

98

adiamento

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO	X			29	JORGE TABA		X	
2	ALBERTO HIAR	X			30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO	X		
3	ALDAIZA SPOSATI	X			31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X	X	
4	AMORIM		X		32	JOSÉ IZAR	X	X	
5	ANA MARIA QUADROS	X			33	JOSÉ MENTOR	X		
6	ANA MARTINS	X			34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ		X	
7	ARCHIBALDO ZANCRA		X		35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO				36	LUIZ PASCHOAL		X	
9	ARSELINO TATTO	X			37	MAELI VERGNIANO		X	
10	AURÉLIO NOMURA				38	MARIA HELENA		X	
11	BRASIL VITA		X		39	MARIO DIAS		X	
12	BRUNO FÉDER		X		40	MIGUEL COLASUONNO		X	
13	CARLOS NEDER	X			41	MILTON LEITE		X	
14	CELSO CARDOSO		X		42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES		X		43	NATALÍCIO BEZERRA		X	
16	DALTON SILVANO	X			44	NELO RODOLFO			
17	DEVANIR RIBEIRO	X			45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA	X		
18	DITO SALIM		X		46	OSVALDO ENÉAS		X	
19	DOMINGOS DISSEI		X		47	PAULO FRANGE		X	
20	EDIVALDO ESTIMA		X		48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA		X	
21	EMÍLIO MENEGHINI		X		49	PIERRE DE FREITAS			
22	GILSON BARRETO	X			50	ROBERTO TRÍPOLI	X		
23	GOULART		X		51	SALIM CURIATI		X	
24	HANNA GHARIB		X		52	TONINHO PAIVA	X	X	
25	HENRIQUE PACHECO	X			53	VICENTE CÂNDIDO	X		
26	ÍTALO CARDOSO	X			54	VICENTE VISCOME		X	
27	IVO MORGANTI		X		55	WADIH MUTRAN		X	
28	JOOJI HATO		X						

Votaram "SIM": 17 Srs Vereadores

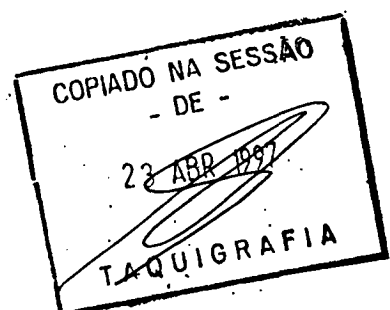
Votaram "NÃO": 32 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: — Srs Vereadores

VISTO:

18

SECRETÁRIO





Câmara Municipal de São Paulo

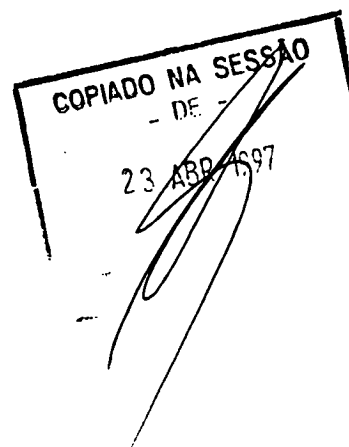
Folha n.º 287 do proc.
n.º 1 de 19 97

REQUERIMENTO

*aprovado
11.23/04*

Requeiro, na forma regimental, a permanência na
pauta da Ordem do Dia do PL n.º 03/97, com preferência
de votação.

Sala das Sessões,





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO PL. N° 003/97."

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR:

90ª SESSÃO ☐ ORDINÁRIA ☒ EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM 23 DE abril DE 1997

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO		X		29	JORGE TABA	X		
2	ALBERTO HIAR		X		30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO		X	
3	ALDAIZA SPOSATI		X		31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
4	AMORIM	X			32	JOSÉ IZAR	X		
5	ANA MARIA QUADROS		X		33	JOSÉ MENTOR		X	
6	ANA MARTINS		X		34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
7	ARCHIBALDO ZANCRA	X			35	LÍDIA CORREA		X	
8	ARMANDO MELLÃO		X		36	LUIZ PASCHOAL	X		
9	ARSELINO TATTO		X		37	MAELI VERGNIANO	X		
10	AURÉLIO NOMURA		X		38	MARIA HELENA	X		
11	BRASIL VITA	X			39	MARIO DIAS	X		
12	BRUNO FÉDER	X	X		40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	CARLOS NEDER		X		41	MILTON LEITE	X		
14	CELSO CARDOSO	X			42	MOHAMAD SAID MOURAD		X	
15	COSME LOPES	X			43	NATALÍCIO BEZERRA	X		
16	DALTON SILVANO		X		44	NELO RODOLFO	X		
17	DEVANIR RIBEIRO		X		45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA		X	
18	DITO SALIM	X			46	OSVALDO ENÉAS	X		
19	DOMINGOS DISSEI	X			47	PAULO FRANGE	X		
20	EDIVALDO ESTIMA	X			48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EMÍLIO MENEGHINI	X			49	PIERRE DE FREITAS		X	
22	GILSON BARRETO		X		50	ROBERTO TRÍPOLI		X	
23	GOULART	X			51	SALIM CURIATI	X		
24	HANNA GHARIB	X			52	TONINHO PAIVA	X		
25	HENRIQUE PACHECO		X		53	VICENTE CÂNDIDO		X	
26	ÍTALO CARDOSO		X		54	VICENTE VISCOME	X		
27	IVO MORGANTI	X			55	WADIH MUTRAN	X		
28	JOOJI HATO	X							

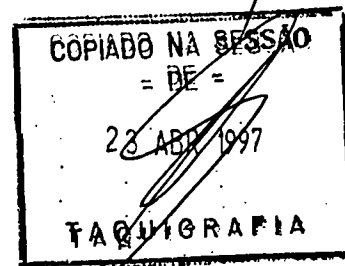
Votaram "SIM": 33 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 16 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: Srs Vereadores

VISTO: J

SECRETÁRIO





SUSP. 2hs - 1997

Folha n.º 283 do proc.

n.º de 19

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. N.º 003/97"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

90

SESSÃO



ORDINÁRIA



EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

23

DE

abril

DE 19

97

Susp. 2 horas.

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO	X			29	JORGE TABA		X	
2	ALBERTO HIAR	X			30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO	X		
3	ALDAIZA SPOSATI	X			31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO		X	
4	AMORIM		X		32	JOSÉ IZAR		X	
5	ANA MARIA QUADROS	X			33	JOSÉ MENTOR	X		
6	ANA MARTINS	X			34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ		X	
7	ARCHIBALDO ZANCRA		X		35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO				36	LUIZ PASCHOAL		X	
9	ARSELINO TATTO	X			37	MAELI VERGNIANO		X	
10	AURÉLIO NOMURA				38	MARIA HELENA		X	
11	BRASIL VITA		X		39	MARIO DIAS		X	
12	BRUNO FÉDER		X		40	MIGUEL COLASUONNO			
13	CARLOS NEDER	X			41	MILTON LEITE		X	
14	CELSO CARDOSO		X		42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES		X		43	NATALÍCIO BEZERRA		X	
16	DALTON SILVANO	X			44	NELO RODOLFO			
17	DEVANIR RIBEIRO	X			45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA			
18	DITO SALIM		X		46	OSVALDO ENÉAS		X	
19	DOMINGOS DISSEI		X		47	PAULÓ FRANGE		X	
20	EDIVALDO ESTIMA		X		48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA		X	
21	EMÍLIO MENEGHINI		X		49	PIERRE DE FREITAS	X		
22	GILSON BARRETO				50	ROBERTO TRÍPOLI			
23	GOULART		X		51	SALIM CURIATI		X	
24	HANNA GHARIB		X		52	TONINHO PAIVA		X	
25	HENRIQUE PACHECO	X			53	VICENTE CÂNDIDO	X		
26	ÍTALO CARDOSO	X			54	VICENTE VISCOME		X	
27	IVO MORGANTI		X		55	WADIH MUTRAN		X	
28	JOOJI HATO	X	X						

Votaram "SIM": 15 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 31 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: _____ Srs Vereadores

VISTO:

SECRETÁRIO





Câmara Municipal de São Paulo

REQUERIMENTO N.º...../97

Requeremos à Douta Mesa, na forma regimental, o
ENCERRAMENTO DA DISCUSSÃO do Projeto de
Lei n.º 03/97, devendo o mesmo passar à fase de votação.

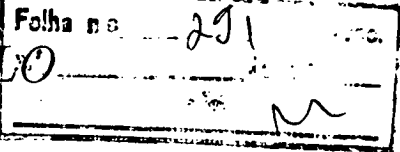
Sala das Sessões, em de de 1997.





R19 075C

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. Nº 003/98"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR:

90

SESSÃO



ORDINÁRIA



EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM 23 DE

abril

DE 19 98

Exumamento de Invenção

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO		X		29	JORGE TABA	X		
2	ALBERTO HIAR		X		30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO		X	
3	ALDAIZA SPOSATI		X		31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
4	AMORIM	X			32	JOSÉ IZAR	X		
5	ANA MARIA QUADROS		X		33	JOSÉ MENTOR		X	
6	ANA MARTINS		X		34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
7	ARCHIBALDO ZANCRA	X			35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO				36	LUIZ PASCHOAL	X		
9	ARSELINO TATTO		X		37	MAELI VERGNIANO	X		
10	AURÉLIO NOMURA		X		38	MARIA HELENA	X		
11	BRASIL VITA	X			39	MÁRIO DIAS	X		
12	BRUNO FÉDER				40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	CARLOS NEDER		X		41	MILTON LEITE	X		
14	CELSO CARDOSO	X			42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES	X			43	NATALÍCIO BEZERRA	X		
16	DALTON SILVANO		X		44	NELO RODOLFO			
17	DEVANIR RIBEIRO		X		45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA		X	
18	DITO SALIM	X			46	OSVALDO ENÉAS	X		
19	DOMINGOS DISSEI	X			47	PAULO FRANGE	X		
20	EDIVALDO ESTIMA	X			48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EMÍLIO MENEGHINI	X			49	PIERRE DE FREITAS		X	
22	GILSON BARRETO		X		50	ROBERTO TRÍPOLI		X	
23	GOULART	X			51	SALIM CURIATI	X		
24	HANNA GHARIB	X			52	TONINHO PAIVA	X		
25	HENRIQUE PACHECO		X		53	VICENTE CÂNDIDO		X	
26	ÍTALO CARDOSO		X		54	VICENTE VISCOME	X		
27	IVO MORGANTI	X			55	WADIH MUTRAN	X		
28	JOOJI HATO	X							

Votaram "SIM": 31 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 19 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: Srs Vereadores

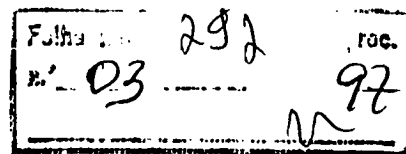
VISTO:

SECRETÁRIO

COPIADO NA SESSÃO
= DE =

23 ABR 1998

TAQUIGRAFIA



Câmara Municipal de São Paulo

SUBSTITUTIVO Nº.

/97 AO PROJETO DE LEI Nº. 003/97

24/03
24/03
24/03

Cria, no Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade; autoriza a Administração do Município a contratar, pelo regime de concessão, a prestação e a exploração dos serviços do subsistema instituído, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

DECRETA:

CAPÍTULO I - DA DEFINIÇÃO DOS SERVIÇOS

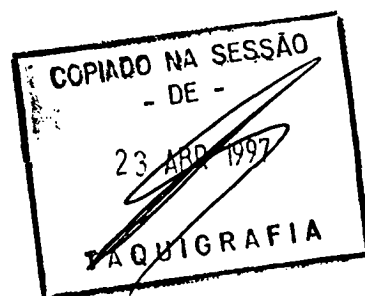
Art. 1º. - Fica criado, integrando o Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, definido no artigo 173 da Lei Orgânica do Município, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade.

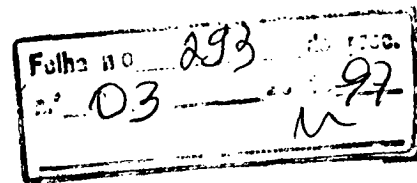
Art. 2º. - Consideram-se serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade aqueles que:

- I - Possam atender demandas horárias entre 12.000 (doze mil) e 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros por sentido em um único corredor de deslocamento das viagens, considerada uma única seção de contagem;
- II - Não interfiram, física e operacionalmente, com o sistema viário do Município, exceto quando não existir outra alternativa viável;

Art. 3º. - Os serviços que integram o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade deverão ser implantados e operados de acordo com os seguintes requisitos:

- I - Controle de arrecadação e bilhetagem obrigatoriamente integrado aos controles das demais modalidades que integram o Sistema Municipal de Transportes Urbanos;
- II - Baixo impacto sobre o ambiente urbano;
- III - Integração arquitetônica e urbanística da sua infra-estrutura com o meio urbano adjacente;
- IV - Integração com as demais modalidades do Sistema Municipal de Transportes Urbanos e com outros modais que operam na Região Metropolitana de São Paulo, de forma a melhorar as condições de acessibilidade da população e garantir economicidade de utilização pelo usuário.





Câmara Municipal de São Paulo

CAPITULO II - DA CONCESSÃO

Art. 4º. - A Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, poderá delegar, a empresa ou consórcio de empresas, por contrato de concessão, a prestação e a exploração dos serviços ora criados, que poderão ser precedidas de construção das obras de infra-estrutura e instalação de equipamentos correspondentes, em um valor nunca superior a 25% (vinte e cinco por cento) do investimento total.

Parágrafo Único - A outorga da concessão dar-se-á mediante licitação, na modalidade concorrência, que obedecerá, no que couber, as normas gerais da legislação sobre concessões, licitações e contratos administrativos, observando-se sempre a garantia do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo e o processamento e julgamento em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

Art. 5º. - A instauração do procedimento licitatório será precedida de lei municipal de iniciativa do Executivo que, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará:

- I - O prazo de concessão, obedecido o limite máximo estabelecido nesta lei;
- II - A parcela ou o tramo a que se refira cada contrato de concessão;
- III - As características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos reais adequados para o objeto de cada contrato de concessão;
- IV - A obrigação da concessionária de assumir, numa proporção igual ou superior a 75% (setenta e cinco por cento), os custos de implantação da infra-estrutura e dos equipamentos;
- V - Os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- VI - Outras especificações pertinentes.

Art. 6º. - A licitação, a contratação e a execução das atividades de planejamento, gestão e fiscalização dos serviços ora instituídos poderão ser atribuídas à São Paulo Transporte S/A, por delegação da Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Parágrafo Único - Ocorrendo a delegação prevista no "caput" deste artigo, a Prefeitura, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, assinará, como poder concedente, cada contrato de concessão e seus aditamentos.

Art. 7º. - Para os efeitos desta lei, consideram-se:

- I - Poder concedente: a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
- II - Objeto da concessão: construção, prestação e exploração dos serviços do Subsistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade, ou seus segmentos específicos, dentro dos limites do Município;
- III - Concessionária contratada: pessoa jurídica ou consórcio de empresas, selecionado mediante licitação na modalidade de concorrência, ou empresa especialmente constituída pelo consórcio vencedor da licitação, observado o disposto no Parágrafo 3º do artigo 17.;
- IV - Contratante: a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, ou, por delegação desta, a São Paulo Transporte S/A;
- V - Administração: a Administração Pública, direta ou indireta, do Município de São Paulo.
- VI - Órgão fiscalizador: a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes, ou, por delegação desta, a São Paulo Transporte S/A, acompanhada, em qualquer caso, por uma Câmara de Fiscalização do Subsistema de Transporte Coletivo de



Folha n.º	294	do proc.
n.º	03	do 1997

Câmara Municipal de São Paulo

Passageiros de Média Capacidade, integrado por representantes dos trabalhadores, dos empresários de transporte, dos usuários, do concessionário e do poder concedente.

a - Por ocasião do reajuste da tarifa, será ouvida a Câmara de Fiscalização do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade

Art. 8º. - A concessão de que trata esta lei pressupõe a prestação de serviço adequado à plena satisfação dos usuários, conforme diretrizes estabelecidas nesta lei, nos regulamentos, editais e contratos.

§ 1º - O serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º - Atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

§ 3º - Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações.

Art. 9º. - Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11-09-90, são direitos e obrigações dos usuários:

- I - Receber o serviço adequado,
- II - Receber do Poder Concedente e da Concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos,
- III - Obter e utilizar o serviço, observadas as normas do Poder Concedente,
- IV - Levar ao conhecimento do Poder Público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado,
- V - Comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço,
- VI - Contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

Art. 10º. - O prazo de cada concessão prevista nesta lei será de, no máximo, 20(vinte) anos, contados do início da operação comercial para cada parcela objeto da concessão, podendo o edital prever as condições de prorrogação pelo prazo nele estabelecido, obedecido o limite fixado neste artigo.

Art. 11. - Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital.

Parágrafo Único. O concessionário arcará com o ônus e a formalização dos expedientes necessários à obtenção das licenças e autorizações para a execução do objeto da concessão, nos termos a serem especificados no edital de licitação.

Art. 12. - A tarifa do serviço público concedido será fixada e reajustada por ato do Prefeito, de acordo com as regras de revisão previstas na lei, no edital e no contrato de cada concessão, ouvida a Câmara de Fiscalização do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade, e obedecido o disposto no parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

§ 1º. - A tarifa paga pelo usuário corresponderá à aquisição de direito de ingresso e utilização do serviço.



Câmara Municipal de São Paulo

§ 2º. - Ressalvado o disposto no inciso IV do artigo 5º desta lei, a concessionária terá a tarifa como remuneração do seu investimento em projetos, equipamentos, sistemas e veículos, bem como em implantação e custeio da operação, manutenção, incluindo eventuais ônus com desapropriações e obras públicas necessárias à implantação do empreendimento, podendo o edital de licitação contemplar receitas acessórias ou complementares a serem destinadas à concessionária.

§ 3º. - A tarifa, representada por bilhete, cartão eletrônico ou qualquer outro meio seguro de controle e validação, emitidos pela São Paulo Transporte S/A., compatibilizar-se-á com os controles das demais modalidades e serviços do Sistema Municipal de Transportes Urbanos ou de outros modais integrados física e tarifariamente com o referido sistema.

§ 4º. - Serão fixados no edital de licitação os critérios para a atualização da tarifa, com previsão de periodicidade, bem como mecanismos de ressarcimento às concessionárias nas hipóteses de redução ou estabilização tarifária, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 5º. - Ressalvados os tributos e contribuições que tenham o lucro como fato gerador, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, importará na revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 6º. - Ocorrendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

§ 7º. - Em casos excepcionais, a Prefeitura poderá estabelecer tarifa subsidiada, de forma a atender, simultaneamente, ao interesse social da população usuário e ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, desde que o subsídio à tarifa seja compatível com prévia autorização orçamentária.

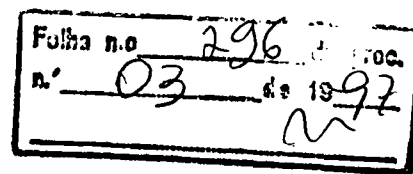
Art. 13. O poder concedente deverá integrar e compatibilizar a interconexão dos serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade com os sistemas de ônibus e trólebus por ele administrados, e assistir a concessionária, caso seja solicitado, observado o disposto no artigo 4º desta lei, na integração com o sistema metroviário ou outro meio em uso, com o objetivo de facilitar a locomoção do usuário, garantir a economicidade da sua utilização e assegurar demanda compatível com a capacidade exigida de cada corredor ou trecho de transporte.

§1º. - A Administração Municipal, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT e da São Paulo Transporte S/A, elaborará o plano básico de transporte coletivo urbano municipal que integrará o edital de licitação como anexo obrigatório.

§2º. - Quando do início da pré-operação comercial, o poder concedente implementará as decisões necessárias à viabilidade do plano mencionado no parágrafo anterior.

Art. 14. O edital de licitação alusivo à concorrência, que precederá a outorga de cada concessão, será elaborado com observância das normas gerais aplicáveis, e conterá, especialmente:

- I - O objeto, metas e prazo da concessão, com indicativo da integração e compatibilização do sistema objeto da concessão com os corredores de tráfego e suas características;
- II - A descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;
- III - Os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;
- IV - Prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;



Câmara Municipal de São Paulo

V - Os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da habilitação jurídica, regularidade fiscal, qualificação técnica e qualificação econômico-financeira, compatíveis com os compromissos e encargos a serem assumidos pela concessionária;

VI - As possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados, visando favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no Parágrafo 4º do artigo 15, os quais serão considerados para aferição do equilíbrio econômico-financeiro;

VII - Os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

VIII - Os critérios de reajuste e revisão de tarifa;

IX - Os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;

X - A indicação dos bens reversíveis;

XI - As características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;

XII - A expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;

XIII - As condições de liderança da empresa responsável, na hipótese de participação de empresas em consórcio;

XIV - A minuta do contrato de concessão, contendo as cláusulas essenciais referidas no artigo 18 desta lei;

XV - Os dados relativos à obra pública de infra-estrutura a ser construída, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização;

XVI - Os critérios e fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos, bens e equipamentos, para efeito da realização dos levantamentos e avaliações que se fizerem necessários quando da extinção da concessão, ou para eventuais indenizações.

Parágrafo Único. O edital de licitação poderá exigir a apresentação da metodologia de execução, podendo, inclusive, solicitar documentação comprobatória da capacidade de obtenção de recursos financeiros para a execução do objeto licitado.

Art. 15. - No julgamento da licitação, conforme especificação do edital, incluindo regras e fórmulas precisas para avaliação financeira, poderão ser considerados, sem prejuízo de outros os seguintes critérios:

I - O menor valor da tarifa;

II - A maior oferta de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão, ou, conforme o caso, a ser definido no decreto previsto no artigo 5º desta lei, a maior oferta de participação nos investimentos de infra-estrutura e equipamentos;

III - A combinação dos critérios referidos nos incisos I e II deste artigo, desde que previamente estabelecida no edital de licitação, inclusive com regras e fórmulas precisas para avaliação econômico-financeira;

§1º. - O edital de licitação fixará o valor máximo para a tarifa, observado-se, para sua fixação, os valores praticados em outros modos de transporte coletivo na cidade de São Paulo.

§2º. - A oferta do menor valor de tarifa será aquela que apresentar, de acordo com os critérios e especificações previstos no edital, o menor valor nominal economicamente viável, consistente e de acordo com as estimativas de mercado.

§3º. - Será desclassificada a proposta manifestamente inexecutável ou financeiramente incompatível com os objetivos da licitação.



Folha n.º	297	de	97
N.º	03	de	97

Câmara Municipal de São Paulo

§4º. - Será desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes.

§5º. - Em igualdade de condições, será dada preferência à proposta apresentada por empresa brasileira.

Art. 16. O poder concedente ou a São Paulo Transporte S/A, no caso de delegação, realizará audiência pública antes da instauração do procedimento licitatório, demonstrando a conveniência da outorga da concessão, especificando objeto, área, prazo e estimativas de custos, bem como a interconexão física com os demais sistemas.

Art. 17. - Será permitida, na licitação, a participação de empresas em consórcio, observando-se as seguintes condições:

- I - Apresentação de compromisso, por instrumento público ou particular, de constituição de consórcio, subscrito pelas consorciadas;
- II - Indicação da empresa responsável pelo consórcio;
- III - Apresentação dos documentos exigidos no inciso V e XIII do artigo 14, por parte de cada consorciada;
- IV - Impedimento de participação de empresas consorciadas na mesma licitação, por intermédio de mais de um consórcio ou isoladamente.

§1º. O licitante vencedor ficará obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo.

§2º - A empresa líder do consórcio é a responsável perante o Poder Concedente pelo cumprimento do contrato de concessão, sem prejuízo da responsabilidade solidária das demais consorciadas.

§3º - É facultado ao poder concedente, desde que previsto no edital, no interesse do serviço a ser concedido, determinar que o licitante vencedor, no caso de consórcio, se constitua em empresa antes da celebração do contrato.

Art. 18. - O contrato de concessão conterá as cláusulas essenciais relativas:

- I - Ao objeto, à área e ao prazo da concessão;
- II - Ao modo, à forma e às condições de prestação dos serviços, com detalhamento dos encargos do concedente e da concessionária;
- III - Aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- IV - Ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;
- V - Aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;
- VI - Aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;
- VII - À forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;



Câmara Municipal de São Paulo

VIII - Às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;

IX - Aos casos de extinção da concessão;

X - Aos bens reversíveis;

XI - Aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;

XII - Às condições para prorrogação do contrato;

XIII - À obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente;

XIV - À exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária;

XV - Ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais, com redação de cláusula referente à arbitragem.

§1º. - Deverá o contrato estipular os cronogramas físico-financeiros das obras e demais serviços vinculados à concessão.

§2º. - Além da exigência de garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão, exigirá o poder concedente, ainda, garantias relativas à fiel execução dos serviços concedidos, à guarda e utilização de bens de sua propriedade e outras que se fizerem necessárias, desde que condizentes com o objeto da concessão e compatíveis com a capacidade econômico-financeira exigida para a habilitação dos licitantes.

§3º. - O poder concedente exigirá que a concessionária mantenha em vigor apólices de seguro de responsabilidade civil, de seguro para danos materiais cobrindo a perda, destruição ou dano de todos os bens que integram a concessão, de seguro de lucros cessantes, de seguro de acidente de trabalho e seguro de acidentes com usuários, que se fizerem necessárias, para garantir uma efetiva e abrangente cobertura de riscos inerentes ao desenvolvimento de todas as atividades abrangidas pela concessão.

Art. 19. - Obedecidas as condições a serem determinadas pelo poder concedente, a concessionária poderá explorar serviços, áreas comerciais e espaços ou formalizar contratos de parceria com outros interessados, desde que tais atividades não sejam específicas da concessão.

Art. 20. - Os estudos, investigações levantamentos e projetos efetuados pelo poder concedente relativos à concessão estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes especificados no edital.

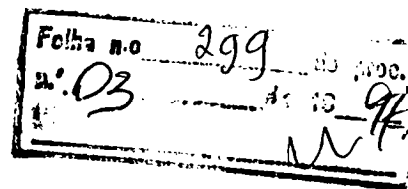
Art. 21. - A transferência do controle societário da concessionária, sem prévia anuência da contratante, implicará a caducidade da concessão.

Parágrafo Único - Para fins de obtenção da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:

I - Atender as exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção do serviço, e

II - Comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor.

Art. 22. - Nos contratos de financiamento, as concessionárias poderão oferecer em garantia as receitas futuras dos serviços objeto da concessão, até o limite que não comprometa a operacionalização



Câmara Municipal de São Paulo

e a continuidade da prestação do serviço, excluindo-se eventuais subsídios e o valor a ser repassado ao poder concedente, por conta da outorga de concessão.

Parágrafo Único - Nos casos em que o organismo financiador for instituição financeira pública, deverão ser exigidas outras garantias da concessionária para viabilização do financiamento.

Art. 23 - O poder concedente poderá intervir na concessão, com a finalidade de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo Único. A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

Art. 24. - Declarada a intervenção, o poder concedente deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

§1º. - Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares, será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito a indenização.

§2º. - O procedimento administrativo a que se refere o "caput" deste artigo deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

Art. 25. - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

Art. 26. - Extingue-se a concessão por:

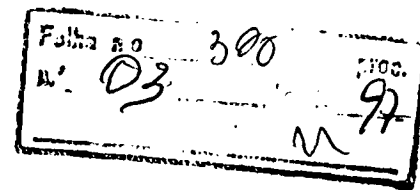
- I - Advento do termo final previsto no contrato;
- II - Encampação;
- III - Caducidade;
- IV - Rescisão;
- V - Anulação;
- VI - Falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§1º. - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à concessionária, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§2º. - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários.

§3º. - A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis.

§4º. - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessárias à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos artigos 27 e 28 desta lei.



Câmara Municipal de São Paulo

Art. 27. - A reversão decorrente do advento do termo final previsto no contrato far-se-á com a indenização das parcelas de investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados, estritamente, com o objetivo de garantir a implantação, continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 28. - Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivos de interesse público, mediante decreto, que deverá prever a forma de indenização das parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido efetuados para o cumprimento do contrato de concessão, deduzidos os ônus financeiros remanescentes.

Art. 29. - Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao Poder Concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

§1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere este artigo, a concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§2º - Os contratos celebrados entre a concessionária e os terceiros pressupõe o cumprimento das normas regulamentares da modalidade do serviço concedido.

Art. 30 - É admitida a subconcessão nos termos previstos no contrato de concessão, desde que expressamente autorizada pelo Poder Concedente.

§1º - A outorga da subconcessão será sempre precedida de concorrência.

§2º - O subconcessionário se sub-rogará todos os direitos e obrigações da subconcedente dentro dos limites da subconcessão.

Art. 31. - A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º. - A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

- I - O serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- II - A concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;
- III - A concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;
- IV - A concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;
- V - A concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações nos devidos prazos;
- VI - A concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço;
- VII - A concessionária for condenada, em sentença transitada em julgado, por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.



Câmara Municipal de São Paulo

§2º. - A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§3º. - Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no parágrafo 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§4º. - Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

§5º. - A indenização de que trata o parágrafo anterior será devida na forma do artigo 26 desta lei e será calculada de acordo com os procedimentos a serem estabelecidos em contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§6º. - Declarada a caducidade, não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Art. 32. - O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para este fim.

Parágrafo Único. - Na hipótese prevista neste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

Art. 33. - A concessão de que trata este Capítulo regular-se-á, no que couber, pelas normas gerais da legislação federal e normas aplicáveis da legislação municipal disciplinadoras da licitação e dos contratos administrativos.

CAPÍTULO III - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS.

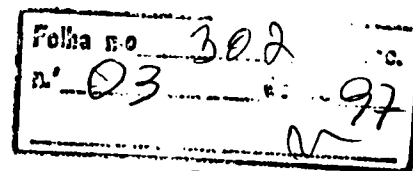
Art. 34. - A prestação e exploração dos serviços integrantes do subsistema ora citado não se incluem no objeto da concessão exclusiva outorgada, nos termos das Leis nº. 8.424, de 18 de agosto de 1976, e nº. 11.037, de 25 de julho de 1991, à São Paulo Transporte S/A, sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

Art. 35. - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 36. - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em

Sala das Sessões, em

10 Adriano.
11 ITALO.
12 MENTOR.
13 TIERRA.
14 ANA MARIA.
15 ALDAISA.
16 NOMEADA.
17 TRIPOLI.
18 ANA MARIA RUIZ.
19 ANA MARIA RUIZ.
20 ANA MARIA RUIZ.
21 ANA MARIA RUIZ.
22 ANA MARIA RUIZ.
23 ANA MARIA RUIZ.
24 ANA MARIA RUIZ.
25 ANA MARIA RUIZ.
26 ANA MARIA RUIZ.
27 ANA MARIA RUIZ.
28 ANA MARIA RUIZ.
29 ANA MARIA RUIZ.
30 ANA MARIA RUIZ.
31 ANA MARIA RUIZ.
32 ANA MARIA RUIZ.
33 ANA MARIA RUIZ.
34 ANA MARIA RUIZ.
35 ANA MARIA RUIZ.
36 ANA MARIA RUIZ.
37 ANA MARIA RUIZ.
38 ANA MARIA RUIZ.
39 ANA MARIA RUIZ.
40 ANA MARIA RUIZ.
41 ANA MARIA RUIZ.
42 ANA MARIA RUIZ.
43 ANA MARIA RUIZ.
44 ANA MARIA RUIZ.
45 ANA MARIA RUIZ.
46 ANA MARIA RUIZ.
47 ANA MARIA RUIZ.
48 ANA MARIA RUIZ.
49 ANA MARIA RUIZ.
50 ANA MARIA RUIZ.
51 ANA MARIA RUIZ.
52 ANA MARIA RUIZ.
53 ANA MARIA RUIZ.
54 ANA MARIA RUIZ.
55 ANA MARIA RUIZ.
56 ANA MARIA RUIZ.
57 ANA MARIA RUIZ.
58 ANA MARIA RUIZ.
59 ANA MARIA RUIZ.
60 ANA MARIA RUIZ.
61 ANA MARIA RUIZ.
62 ANA MARIA RUIZ.
63 ANA MARIA RUIZ.
64 ANA MARIA RUIZ.
65 ANA MARIA RUIZ.
66 ANA MARIA RUIZ.
67 ANA MARIA RUIZ.
68 ANA MARIA RUIZ.
69 ANA MARIA RUIZ.
70 ANA MARIA RUIZ.
71 ANA MARIA RUIZ.
72 ANA MARIA RUIZ.
73 ANA MARIA RUIZ.
74 ANA MARIA RUIZ.
75 ANA MARIA RUIZ.
76 ANA MARIA RUIZ.
77 ANA MARIA RUIZ.
78 ANA MARIA RUIZ.
79 ANA MARIA RUIZ.
80 ANA MARIA RUIZ.
81 ANA MARIA RUIZ.
82 ANA MARIA RUIZ.
83 ANA MARIA RUIZ.
84 ANA MARIA RUIZ.
85 ANA MARIA RUIZ.
86 ANA MARIA RUIZ.
87 ANA MARIA RUIZ.
88 ANA MARIA RUIZ.
89 ANA MARIA RUIZ.
90 ANA MARIA RUIZ.
91 ANA MARIA RUIZ.
92 ANA MARIA RUIZ.
93 ANA MARIA RUIZ.
94 ANA MARIA RUIZ.
95 ANA MARIA RUIZ.
96 ANA MARIA RUIZ.
97 ANA MARIA RUIZ.
98 ANA MARIA RUIZ.
99 ANA MARIA RUIZ.
100 ANA MARIA RUIZ.



Câmara Municipal de São Paulo

JUSTIFICATIVA

O presente substitutivo ao PL 003/97, de autoria do Executivo, visa oferecer-lhe necessárias correções e corrigir as ilegalidades de que está viciado.

Assim, em primeiro lugar, o projeto do Executivo solicita do Legislativo uma verdadeira carta branca aos gestores de transportes, o que contraria a legislação federal que rege a matéria e, a par disso, retira da esfera do legislativo importante atribuição de controle dos serviços públicos. A Lei Federal 9.074/95, com efeito, dispõe expressamente em seu art. 2º ser vedado aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão ou permissão "sem lei que lhes autorize e fixe os termos". Esta norma, por ser geral, é de inquestionável observância por Estados e Municípios. Ora, o PL 003/97 estabelece uma autorização legislativa genérica, remetendo-se ao poder concedente a competência para fixar por decreto tanto o objeto quanto os termos da concessão; configura-se, assim, uma delegação simulada de competência legislativa, inaceitável de todo ponto de vista.

Por isso, o presente substitutivo prevê em seu art. 5º que o processo licitatório deverá ser precedido de lei municipal de iniciativa do poder executivo, restabelecendo a competência constitucional e legal da Câmara Municipal. Esta lei deverá, inclusive, definir critérios, indicadores fórmulas e parâmetros da qualidade do serviço.

Ainda com relação à concessão, o substitutivo acrescenta à definição de seu objeto (art. 7º, II), além da prestação e exploração do serviço, a construção - que corresponde à eventual execução de obras de infra-estrutura e instalação de equipamentos, a qual, contudo, não poderá ultrapassar 2,5% do investimento total (art.4º). Quanto aos custos de implantação, serão assumidos pela concessionária em percentual igual ou superior a 75% (art.5º, IV).

O substitutivo define a PMSP como órgão fiscalizador de toda a atividade, com possível delegação à SPTrans, e cria a Câmara de Fiscalização do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade, que será composta de forma tripartite, sendo seus integrantes: representantes dos trabalhadores, empresários e poder concedente. Este órgão deverá ser consultado sempre que houver necessidade de reajuste tarifário (art. 7º, VI).

No tocante aos critérios de julgamento da licitação (art.15), o substitutivo elimina o de melhor proposta técnica, sujeito a uma avaliação por demais subjetiva, bem como o de "menor pagamento de subsídio por parte do poder concedente", porque a fixação de subsídio por licitação constitui verdadeira aberração. Exige-se, ainda, o estabelecimento no edital de regras claras e precisas para a avaliação econômico-financeira.

Com relação às tarifas, o substitutivo condiciona a definição e o reajuste tarifário a regras preestabelecidas na lei, no edital e no contrato, ouvida a Câmara de Fiscalização (art.12). O controle da arrecadação e bilhetagem, por sua vez, deverá ser integrado às demais modalidades existentes (art.3º, I), de modo a permitir uma eventual integração tarifária em benefício dos usuários.

As possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados, deverão ser consideradas para efeitos de alcançar-se a modicidade das tarifas (art.14, VI).

O substitutivo ainda estabelece, elenca e define, em seu art. 9º, uma série de direitos e prerrogativas dos usuários quanto a qualidade do serviço.

Quanto à concessionária, o substitutivo a elege como responsável pelo êxito decorrentes da obtenção das licenças para operar (art.11); faculta a Prefeitura estabelecer exigência quanto a obrigação de que o consórcio (se for o caso) vencedor da licitação se converta, antes da celebração do contrato e no interesse do serviço a ser concedido, em empresa (art.17, par. 3º); exige da concessionária a contratação de apólice de seguro que contemple, além das outras situações de risco mencionadas, o acidente de trabalho e os acidentes com usuários (art.18, par. 3º); enfim, fica a concessionária responsável por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, não sendo esta elidida pela competente fiscalização (art.29).

Finalmente, o substitutivo prevê, em seu art.10, a possibilidade de prorrogação do prazo da concessão por até vinte anos, prazo este considerado mais adequado para a amortização dos investimentos realizados.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha : 303
- 03 - 37

PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA E FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO Nº AO PROJETO DE LEI 03/97.

O Substitutivo encontra-se bem embasado e não traz inovações que viciem juridicamente o projeto original. Em assim sendo, mantemos o nosso posicionamento anteriormente exarado. A proposição ampara-se nos artigos 269 e 270 do R.I. da Câmara Municipal.

Pela Legalidade.

Quanto ao mérito, as modificações aduzidas visam aperfeiçoar o projeto encaminhado pelo Sr. Prefeito, saneando imperfeições ali encontradas.

Destarte, nós, membros das Comissões de Administração Pública e Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, somos favoráveis à peça apresentada.

Quanto ao aspecto financeiro, nada temos a opor, uma vez que as alterações verificadas não resultam em aumento de despesas de impacto orçamentário.

Sala das Comissões Reunidas, em
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

1 - MUTRAN
M. HELENA

2 - FEDER
TATTO

3 - MAELI

GILSON

2 - AMORIM

ANA MARTINS

① - T. PAIVA

1 - VIVIANI
MELLÃO

2 - VITA

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

ESTIMA - 4
SALIM C. S.
MENTOR
NOMURA

3 - (M. MARIA MOURA)
MOURAD -
NEDEL

⑤ - FÁRIA LIMA

JEVANIR
VICENTE CANDIDO
3 - IVO MORGANTI -
A. HIAR

ZE' EDUARDO
NATAU'AO
HENRIQUE P.
DALTON

3 - DITO SALIM

LÍDIA

SOZÉ INDIO

1 - VICENTE VISCOMI

2 - HANNA G.

CÓD. 0561

COPIADO NA SESSÃO
- DE -
23 ABR 1997

TAQUIGRAFIA



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n.º 309 de proc.n.º 10 de 19 97

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO PL N.º 003/97."

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR: _____

9.º

SESSÃO



ORDINÁRIA



EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

23

DE

ABRIL

DE 19

97SUBSTITUTIVO

N.º	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	N.º	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO				29	JORGE TABA		X	
2	ALBERTO HIAR	X			30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO			
3	ALDAIZA SPOSATI				31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO		X	
4	AMORIM		X		32	JOSÉ IZAR		X	
5	ANA MARIA QUADROS	X			33	JOSÉ MENTOR			
6	ANA MARTINS				34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ		X	
7	ARCHIBALDO ZANCRA		X		35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO				36	LUIZ PASCHOAL		X	
9	ARSELINO TATTO				37	MAELI VERGNIANO		X	
10	AURÉLIO NOMURA	X			38	MARIA HELENA		X	
11	BRASIL VITA		X		39	MARIO DIAS		X	
12	BRUNO FÉDER		X		40	MIGUEL COLASUONNO		X	
13	CARLOS NEDER				41	MILTON LEITE		X	
14	CELSO CARDOSO		X		42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES		X		43	NATALÍCIO BEZERRA		X	
16	DALTON SILVANO	X			44	NELO RODOLFO		X	
17	DEVANIR RIBEIRO				45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA	X		
18	DITO SALIM		X		46	OSVALDO ENÉAS		X	
19	DOMINGOS DISSEI		X		47	PAULO FRANGE		X	
20	EDIVALDO ESTIMA		X		48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA		X	
21	EMÍLIO MENEGHINI		X		49	PIERRE DE FREITAS	X		
22	GILSON BARRETO	X			50	ROBERTO TRÍPOLI	X		
23	GOULART		X		51	SALIM CURIATI		X	
24	HANNA GHARIB		X		52	TONINHO PAIVA		X	
25	HENRIQUE PACHECO				53	VICENTE CÂNDIDO			
26	ÍTALO CARDOSO				54	VICENTE VISCOMI		X	
27	IVO MORGANTI		X		55	WADIH MUTRAN		X	
28	JOOJI HATO		X						

Votaram "SIM": 08 Srs VereadoresVotaram "NÃO": 23 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: _____ Srs Vereadores

VISTO

SECRETÁRIO





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. Nº 003/97"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR:

9ª

SESSÃO



ORDINÁRIA



EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

23

DE

ABRIL

DE 1977

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO				29	JORGE TABA			
2	ALBERTO HIAR		X		30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO			
3	ALDAIZA SPOSATI				31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
4	AMORIM	X			32	JOSÉ IZAR	X		
5	ANA MARIA QUADROS		X		33	JOSÉ MENTOR			
6	ANA MARTINS				34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
7	ARCHIBALDO ZANCRA	X			35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO				36	LUIZ PASCHOAL	X		
9	ARSELINO TATTO				37	MAELI VERGNIANO	X		
10	AURÉLIO NOMURA		X		38	MARIA HELENA	X		
11	BRASIL VITA	X			39	MÁRIO DIAS	X		
12	BRUNO FÉDER	X			40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	CARLOS NEDER				41	MILTON LEITE	X		
14	CELSO CARDOSO	X			42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES	X			43	NATALÍCIO BEZERRA	X		
16	DALTON SILVANO		X		44	NELO RODOLFO	X		
17	DEVANIR RIBEIRO				45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA		X	
18	DITO SALIM	X			46	OSVALDO ENÉAS	X		
19	DOMINGOS DISSEI	X			47	PAULO FRANGE	X		
20	EDIVALDO ESTIMA	X			48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EMÍLIO MENEGHINI	X			49	PIERRE DE FREITAS		X	
22	GILSON BARRETO		X		50	ROBERTO TRÍPOLI		X	
23	GOULART	X			51	SALIM CURIATI	X		
24	HANNA GHARIB	X			52	TONINHO PAIVA	X		
25	HENRIQUE PACHECO				53	VICENTE CÂNDIDO			
26	ÍTALO CARDOSO				54	VICENTE VISCOME	X		
27	IVO MORGANTI	X			55	WADIH MUTRAN	X		
28	JOOJI HATO	X							

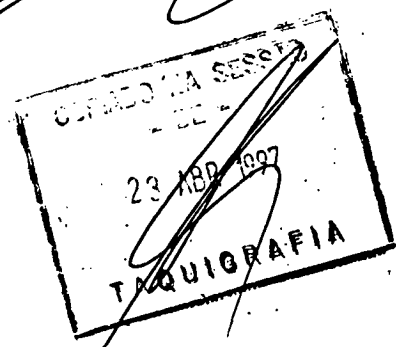
Votaram "SIM": 33 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 0 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: Srs Vereadores

VISTO:

SECRETÁRIO





Câmara Municipal de São Paulo

01

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 03/97

Acrescenta-se Parágrafo 1º ao Artigo 4º do Projeto de Lei 03/97.

“§ 1º - A concessão prevista no ‘caput’ deste Artigo deverá ter autorização da Câmara municipal de São Paulo, específica para cada corredor ou trecho de transporte.”

O Parágrafo Único do Artigo 14 fica reenumerado para Parágrafo 2º.

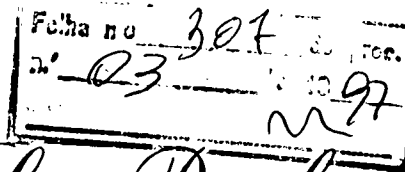
REJEITADO

23 ABR 1997

Presidente

Sala das Sessões, em 23 de abril de 1997





Câmara Municipal de São Paulo

JUSTIFICATIVA

Justifica-se a presente emenda pela necessidade do Legislativo conhecer e discutir a viabilidade econômica e urbanística, de cada corredor ou trecho tendo em vista que os mesmos não estão especificados na proposta original.



Folha no. 308
n.º 03
700.
97

Câmara Municipal de São Paulo

EMENDA Nº. 02

/97 AO PROJETO DE LEI Nº. 003/97

REJEITADO

Altera redação do inciso V do
artigo 13 do Projeto de Lei
nº.003/97

23 APR 1977

Artigo 1º. - O inciso VI do artigo 13 do PL 003/07 passa a ter a seguinte redação:

Presidente

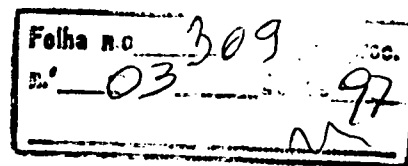
VI - As possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados, visando favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no Parágrafo 4º do artigo 15, os quais serão considerados para aferição do equilíbrio econômico-financeiro;

Sala das Sessões,

COPIADO NA SESSÃO
DE -

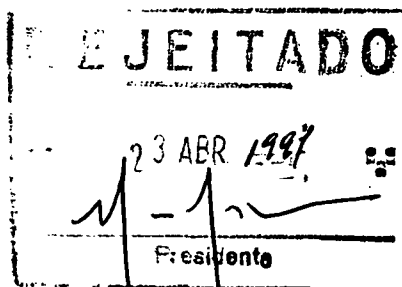
~~23 APR 1997~~

TAQUIGRAFIA



Câmara Municipal de São Paulo

EMENDA Nº. 03 /97 AO PROJETO DE LEI Nº. 003/97



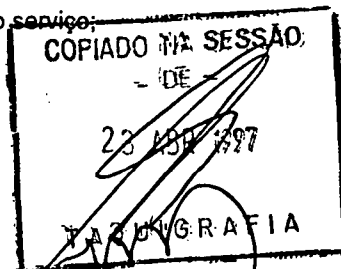
Altera redação do artigo 5º do
Projeto de Lei nº. 003/97

Artigo 1º. - O artigo 5º do Projeto de Lei nº. 003/97 passa a ter a seguinte redação:

Art. 5º. - A instauração do procedimento licitatório será precedida de lei municipal de iniciativa do Executivo que, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará:

- I - O prazo de concessão, obedecido o limite máximo estabelecido nesta lei;
- II - A parcela ou o tramo a que se refira cada contrato de concessão;
- III - As características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para o objeto de cada contrato de concessão;
- IV - A obrigação da concessionária de assumir, numa proporção igual ou superior a 75% (setenta e cinco por cento), os custos de implantação da infra-estrutura e dos equipamentos;
- V - Os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- VI - Outras especificações pertinentes.
- COPIADO NA SESSÃO DE

Sala da Sessão,





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 310

Nº

ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA

"VOTAÇÃO NOMINAL REFERENTE AO P.L. Nº 303/97"

REQUERIDA PELO SR. VEREADOR:

9ª

SESSÃO

☐

ORDINÁRIA

☒

EXTRAORDINÁRIA

REALIZADA EM

23

DE

abril

DE 19

97

Quemadas Reputadas.

Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE	Nº	VEREADORES	VOTOU SIM	VOTOU NÃO	ABSTEVE-SE
1	ADRIANO DIOGO				29	JORGE TABA	X		
2	ALBERTO HIAR		X		30	JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO			
3	ALDAIZA SPOSATI				31	JOSÉ ÍNDIO F. NASCIMENTO	X		
4	AMORIM	X			32	JOSÉ IZAR	X		
5	ANA MARIA QUADROS		X		33	JOSÉ MENTOR			
6	ANA MARTINS				34	JOSÉ VIVIANI FERRAZ	X		
7	ARCHIBALDO ZANCRA	X			35	LÍDIA CORREA			
8	ARMANDO MELLÃO				36	LUIZ PASCHOAL	X		
9	ARSELINO TATTO				37	MAELI VERGNIANO	X		
10	AURÉLIO NOMURA		X		38	MARIA HELENA	X		
11	BRASIL VITA	X			39	MARIO DIAS	X		
12	BRUNO FÉDER	X			40	MIGUEL COLASUONNO	X		
13	CARLOS NEDER				41	MILTON LEITE	X		
14	CELSO CARDOSO	X			42	MOHAMAD SAID MOURAD			
15	COSME LOPES	X			43	NATALÍCIO BEZERRA	X		
16	DALTON SILVANO		X		44	NELO RODOLFO	X		
17	DEVANIR RIBEIRO				45	NELSON GUIMARÃES PROENÇA		X	
18	DITO SALIM	X			46	OSVALDO ENÉAS	X		
19	DOMINGOS DISSEI	X			47	PAULO FRANGE	X		
20	EDIVALDO ESTIMA	X			48	PAULO ROBERTO FARIA LIMA	X		
21	EMÍLIO MENEGHINI	X			49	PIERRE DE FREITAS		X	
22	GILSON BARRETO		X		50	ROBERTO TRÍPOLI		X	
23	GOULART	X			51	SALIM CURIATI	X		
24	HANNA GHARIB	X			52	TONINHO PAIVA	X		
25	HENRIQUE PACHECO				53	VICENTE CÂNDIDO			
26	ÍTALO CARDOSO				54	VICENTE VISCOME	X		
27	IVO MORGANTI	X			55	WADIH MUTRAN	X		
28	JOOJI HATO	X							

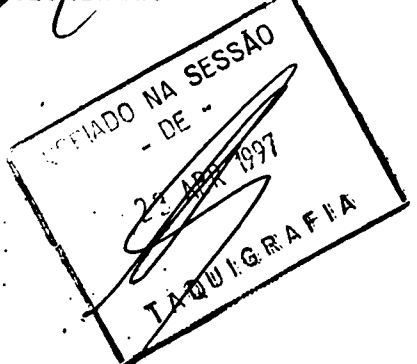
Votaram "SIM": 33 Srs Vereadores

Votaram "NÃO": 08 Srs Vereadores

ABSTIVERAM-SE: Srs Vereadores

VISTO:

SECRETÁRIO





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

- 311 -

do processo nº

01 - 003 de 19.. 97

(a)

J. B. B. B.

À LEG. 3 - Sra. Chefe:

O presente projeto foi aprovado em
2a. discussão e votação na 9 a. Sessão Extraordinária
de 23/04/97, estando em condições de ser enviado à
sanção.

24/04/97

LUIZ AREIAS DE CARVALHO

Assessor Técnico Legislativo Chefe

A.T.M.

RECEBIDO EM LEG. 3

Em 07/05/97

às 19 horas

m

Sra. Soraia,

Preparar ofício encaminhando ao Executivo cópia autêntica, preparar carta de lei e registro.

24/04/97

MARGARETE KUINES DA SILVA
Chefe de Seção Técnica III
Substituto

Sra. Chefe,

Preparados os documentos conforme despacho de V.Sa.

24/04/97

SORAIA LÚCIA FERREIRA BARBOSA
Assistente de Seção Técnica

SEGUE..... juntado..... nesta data,..... documento..... e papel para informação, rubricado.....

sob folha

n.º

312/349

Em

08 05 97

(a)

SORAIA LÚCIA FERREIRA BARBOSA

SORAIA LÚCIA FERREIRA BARBOSA



Folha n.º	312	do proc
n.º	03	de 19 97
O lugar	São Paulo	

Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 24 de abril de 1997.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0212/1997

Senhor Prefeito.

Encaminho a Vossa Excelência cópia autêntica da lei decretada pela Câmara em sessão de 23 de abril do corrente, relativa ao Projeto de Lei nº 003/97 de autoria desse Executivo - que cria, no Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade; autoriza a Administração do Município a contratar, pelo regime de concessão, a prestação e a exploração dos serviços do subsistema instituído, e dá outras providências.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

NELO RODOLFO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Celso Roberto Pitta
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

krms



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	313	do proc.	
n.º	03	19	97
O fl.			

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0212/1997

-----Cópia autêntica. LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 23 DE ABRIL DE 1997. Cópia extraída de fls. n.ºs / do Processo. (PROJETO DE LEI Nº 03/97). Cria, no Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade; autoriza a Administração do Município a contratar, pelo regime de concessão, a prestação e a exploração dos serviços do subsistema instituído, e dá outras providências. A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta: CAPÍTULO I - DA DEFINIÇÃO DOS SERVIÇOS. Art. 1º - Fica criado, integrando o Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, definido no artigo 173 da Lei Orgânica do Município, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade. Art. 2º - Consideram-se serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade aqueles que: I - Possam atender demandas horárias entre 12.000 (doze mil) e 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros por sentido em um único corredor de deslocamento das viagens, considerada uma única seção de contagem; II - Não interfiram, física e operacionalmente, com o sistema viário do Município, exceto quando não existir outra alternativa viável; III - Utilizem veículos aptos a transitar em vias totalmente segregadas das demais modalidades de tráfego. Art. 3º - Os serviços que integram o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade deverão ser implantados e operados de acordo com os seguintes requisitos: I - Controle de



Câmara Municipal de São Paulo

arrecadação e bilhetagem preferencialmente distinto dos controles das demais modalidades que integram o Sistema Municipal de Transportes Urbanos; II - Baixo impacto sobre o ambiente urbano; III - Integração arquitetônica e urbanística da sua infraestrutura com o meio urbano adjacente; IV - Integração com as demais modalidades do Sistema Municipal de Transportes Urbanos e com outros modais que operam na Região Metropolitana de São Paulo, de forma a melhorar as condições de acessibilidade da população e garantir economicidade de utilização pelo usuário. CAPÍTULO II - DA CONCESSÃO. Art. 4º - A Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, poderá delegar, a empresa ou consórcio de empresas, por contrato de concessão, a prestação e a exploração dos serviços ora criados, que poderão ser precedidas de construção das obras de infraestrutura e instalação de equipamentos correspondentes. Parágrafo único - A outorga da concessão dar-se-á mediante licitação, na modalidade concorrência, que obedecerá, no que couber, as normas gerais da legislação sobre concessões, licitações e contratos administrativos, observando-se sempre a garantia do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo e o processamento e julgamento em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.



Câmara Municipal de São Paulo

Art. 5º - A instauração do procedimento licitatório será precedida de decreto que, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará: I - O prazo de concessão, obedecido o limite máximo estabelecido nesta lei; II - A parcela ou o tramo a que se refira cada contrato de concessão; III - As características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para o objeto de cada contrato de concessão; IV - A obrigação, ou não, da concessionária, de assumir, total ou parcialmente, os custos de implantação da infra-estrutura e dos equipamentos; V - Outras especificações pertinentes. Art. 6º - A licitação, a contratação e a execução das atividades de planejamento, gestão e fiscalização dos serviços ora instituídos poderão ser atribuídas à São Paulo Transportes S/A, por delegação da Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT. Parágrafo único - Ocorrendo a delegação prevista no "caput" deste artigo, a Prefeitura, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, assinará, como poder concedente, cada contrato de concessão e seus aditamentos. Art. 7º - Para os efeitos desta lei, consideram-se: I - Poder concedente: a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT; II - Objeto da concessão: prestação e exploração dos serviços do Subsistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade, ou seus segmentos específicos, dentro dos limites do Município, que poderão ser



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	316	de proo
n.º	03	de 19 92
O funciário		

precedidas de implantação de obras de infra-estrutura e equipamentos; III - Concessionária contratada: pessoa jurídica ou consórcio de empresas, selecionado mediante licitação, na modalidade de concorrência, ou empresa especialmente constituída pelo consórcio vencedor da licitação; IV - Contratante: a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, ou, por delegação desta, a São Paulo Transporte S/A; V - Administração: a Administração Pública, direta ou indireta, do Município de São Paulo. Art. 8º - A concessão de que trata esta lei pressupõe a prestação de serviço adequado à plena satisfação dos usuários, conforme diretrizes estabelecidas nesta lei, nos regulamentos, editais e contratos. Art. 9º - O prazo de cada concessão prevista nesta lei será de, no máximo, 15 (quinze) anos, contados do início da operação comercial para cada parcela objeto da concessão, podendo o edital prever as condições de prorrogação pelo prazo nele estabelecido, obedecido o limite fixado neste artigo. Art. 10 - Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital. Parágrafo único - Excepcionalmente, o poder concedente poderá arcar com o ônus e a formalização dos expedientes necessários à



Folha n.º	317	de pro.
n.º	03	de 97
O funcionário		

Câmara Municipal de São Paulo

obtenção das licenças e autorizações para a execução do objeto da concessão, nos termos a serem especificados no edital de licitação. Art. 11 - A tarifa do serviço público concedido será fixada e reajustada por ato do Prefeito, obedecido o disposto no parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município. § 1º - A tarifa paga pelo usuário corresponderá à aquisição de direito de ingresso e utilização do serviço. § 2º - Ressalvado o disposto no inciso IV do artigo 5º desta lei, a concessionária terá a tarifa como remuneração do seu investimento em projetos, equipamentos, sistemas e veículos, bem como em implantação e custeio da operação, manutenção e atualização do trecho objeto da concessão, incluindo eventuais ônus com desapropriações e obras públicas necessárias à implantação do empreendimento, podendo o edital de licitação contemplar receitas acessórias ou complementares a serem destinadas à concessionária. § 3º - A tarifa, representada por bilhete, cartão eletrônico ou qualquer outro meio seguro de controle e validação, emitidos pela São Paulo Transporte S/A, compatibilizar-se-á com os controles das demais modalidades e serviços do Sistema Municipal de Transportes Urbanos ou de outros modais integrados física e tarifariamente com o referido sistema. § 4º - Serão fixados no edital de licitação os critérios para a atualização de tarifa, com previsão de periodicidade, bem como mecanismos de ressarcimento às concessionárias nas hipóteses de redução ou estabilização tarifária, a fim de manter-se o



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º	318	do proc.
n.º	03	de 19 97
O no	chamado	

equilíbrio econômico-financeiro do contrato. § 5º - Ressalvados os tributos e contribuições que tenham o lucro como fato gerador, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, importará na revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso. § 6º - Ocorrendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração. § 7º - Em casos excepcionais, a Prefeitura poderá estabelecer tarifa subsidiada, de forma a atender, simultaneamente, ao interesse social da população usuária e ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, desde que o subsídio à tarifa seja compatível com prévia autorização orçamentária. Art. 12 - O poder concedente deverá integrar e compatibilizar a interconexão dos serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade com os sistemas de ônibus e trólebus por ele administrados, e assistir a concessionária, caso seja solicitado, na integração com o sistema metroviário ou outro meio em uso, com o objetivo de facilitar a locomoção do usuário, garantir a economicidade da sua utilização e assegurar demanda compatível com a capacidade exigida de cada corredor ou trecho de transporte. § 1º - A Administração Municipal, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT e da São Paulo Transporte S/A, elaborará o plano básico de transporte coletivo urbano, que integrará o edital de



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 319 de proc.
n.º 03 de 19 97
O funcionário

licitação como anexo obrigatório. § 2º - Quando do início da pré-operação comercial, o poder concedente implementará as decisões necessárias à viabilidade do plano mencionado no parágrafo anterior. Art. 13 - O edital de licitação alusivo à concorrência, que precederá a outorga de cada concessão, será elaborado com observância das normas gerais aplicáveis, e conterá, especialmente: I - O objeto, metas e prazo da concessão, com indicativo da integração e compatibilização do sistema objeto da concessão com os corredores de tráfego e suas características; II - A descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço; III - Os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato; IV - Prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas; V - Os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da habilitação jurídica, regularidade fiscal, qualificação técnica e qualificação econômico-financeira, compatíveis com os compromissos e encargos a serem assumidos pela concessionária; VI - As possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados, os quais não serão considerados para aferição do equilíbrio econômico-financeiro; VII - Os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro,



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 320 do proc.
n.º 03 de 1997
Funcionário:

para garantir a continuidade da prestação do serviço; VIII - Os critérios de reajuste e revisão de tarifa; IX - Os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta; X - A indicação dos bens reversíveis; XI - As características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior; XII - A expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa; XIII - As condições de liderança da empresa responsável, na hipótese de participação de empresas em consórcio; XIV - A minuta do contrato de concessão, contendo as cláusulas essenciais referidas no artigo 17 desta lei; XV - Os dados relativos à obra pública de infra-estrutura a ser construída, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização; XVI - Os critérios e fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos, bens e equipamentos, para efeito da realização dos levantamentos e avaliações que se fizerem necessários quando da extinção da concessão, ou para eventuais indenizações. Parágrafo único - O edital de licitação poderá exigir a apresentação da metodologia de execução, podendo, inclusive, solicitar documentação comprobatória da capacidade de obtenção de recursos financeiros para a execução do objeto licitado. Art. 14 - No julgamento da licitação, conforme



Câmara Municipal de São Paulo

especificação do edital, incluindo regras e fórmulas precisas para avaliação financeira, poderão ser considerados, sem prejuízo de outros, os seguintes critérios: I - O menor valor da tarifa; II - A maior oferta de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão, ou, conforme o caso, a ser definido no decreto previsto no artigo 5º desta lei, a maior oferta de participação nos investimentos de infra-estrutura e equipamentos; III - A combinação dos critérios referidos nos incisos I e II deste artigo; IV - Melhor proposta técnica, com preço fixado no edital; V - Melhor proposta em razão da combinação de propostas técnicas e de oferta de pagamento pela outorga; VI - Melhor oferta de pagamento pela outorga, após qualificação de propostas técnicas; VII - Menor pagamento de subsídio por parte do poder concedente. § 1º - O edital de licitação fixará o valor máximo para a tarifa. § 2º - A oferta do menor valor de tarifa será aquela que apresentar, de acordo com os critérios e especificações previstos no edital, o menor valor nominal economicamente viável, consistente e de acordo com as estimativas de mercado. § 3º - Será desclassificada a proposta manifestamente inexecutável ou financeiramente incompatível com os objetivos da licitação. § 4º - Será desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes. § 5º - Em igualdade de condições, far-se-á sorteio em sessão pública



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 322 do proc.
n.º 03 de 1993
O.º 1.º de 1993

especialmente convocada. Art. 15 - O poder concedente ou a São Paulo Transporte S/A, no caso de delegação, realizará audiência pública antes da instauração do procedimento licitatório, demonstrando a conveniência da outorga da concessão, especificando objeto, área e prazo, bem como a interconexão física com os demais sistemas. Art. 16 - Será permitida, na licitação, a participação de empresas em consórcio, observando-se as seguintes condições: I - Apresentação de compromisso, por instrumento público ou particular, de constituição de consórcio, subscrito pelas consorciadas; II - Indicação da empresa responsável pelo consórcio; III - Apresentação dos documentos exigidos no inciso V do artigo 13, por parte de cada consorciada; IV - Impedimento de participação de empresas consorciadas na mesma licitação, por intermédio de mais de um consórcio ou isoladamente. Parágrafo único - O licitante vencedor ficará obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo. Art. 17 - O contrato de concessão conterá as cláusulas essenciais relativas: I - Ao objeto, à área e ao prazo de concessão; II - Ao modo, à forma e às condições de prestação dos serviços, com detalhamento dos encargos do concedente e da concessionária; III - Aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço; IV - Ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas; V - Aos



Folha n.º	323	do proc.
n.º	03	da 19 97
Funcionária		

Câmara Municipal de São Paulo

direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações; VI - Aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço; VII - À forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la; VIII - Às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação; IX - Aos casos de extinção da concessão; X - Aos bens reversíveis; XI - Aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso; XII - Às condições para prorrogação do contrato; XIII - À obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente ou a quem este indicar; XIV - A exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; XV - Ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais, com redação de cláusula referente à arbitragem. § 1º - Deverá o contrato estipular os cronogramas físico-financeiros das obras e demais serviços vinculados à concessão; § 2º - Além da exigência de garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão, poderá o poder concedente exigir,



Folha n.º	324	do proc.
A.O.	03	de 13 97
Assinatura		

Câmara Municipal de São Paulo

ainda, garantias relativas à fiel execução dos serviços concedidos, à guarda e utilização de bens de sua propriedade e outras que se fizerem necessárias, desde que condizentes com o objeto da concessão e compatíveis com a capacidade econômico-financeira exigida para a habilitação dos licitantes. § 3º - O poder concedente poderá exigir que a concessionária mantenha em vigor apólices de seguro de responsabilidade civil, de seguro para danos materiais cobrindo a perda, destruição ou dano de todos os bens que integram a concessão, de seguro de lucros cessantes e de seguro de acidente de trabalho, que se fizerem necessárias, para garantir uma efetiva e abrangente cobertura de riscos inerentes ao desenvolvimento de todas as atividades abrangidas pela concessão. Art. 18 - Obedecidas as condições a serem determinadas pelo poder concedente, a concessionária poderá explorar serviços, áreas comerciais e espaços, ou formalizar contratos de parceria com outros interessados, desde que tais atividades não sejam específicas da concessão. Art. 19 - Os estudos, investigações, levantamentos e projetos efetuados pelo poder concedente relativos à concessão estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes especificados no edital. Art. 20 - A transferência do controle societário da concessionária, sem prévia anuência da contratante, implicará a caducidade da concessão. Art. 21 - Nos contratos de financiamento, as concessionárias poderão oferecer em garantia as



Câmara Municipal de São Paulo

receitas futuras dos serviços objeto da concessão, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço. Art. 22 - O poder concedente poderá intervir na concessão, com a finalidade de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes. Parágrafo único - A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida. Art. 23 - Declarada a intervenção, o poder concedente deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa. § 1º - Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares, será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização. § 2º - O procedimento administrativo a que se refere o "caput" deste artigo deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de considerar-se inválida a intervenção. Art. 24 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante sua gestão. Art. 25 - Extinguem-se a concessão por: I - Advento do termo final previsto no contrato;



Câmara Municipal de São Paulo

II - Encampação; III - Caducidade; IV - Rescisão; V - Anulação;
VI - Falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento
ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual. § 1º -
Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens
reversíveis, direitos e privilégios transferidos à concessionária,
conforme previsto no edital e estabelecido no contrato. § 2º -
Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo
poder concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e
liquidações necessários. § 3º - A assunção do serviço autoriza a
ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de
todos os bens reversíveis. § 4º - Nos casos previstos nos incisos
I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção
da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários
à determinação dos montantes da indenização que será devida à
concessionária, na forma dos artigos 26 e 27 desta lei. Art. 26 -
A reversão decorrente do advento do termo final previsto no
contrato far-se-á com a indenização das parcelas de investimentos
vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou
depreciados, que tenham sido realizados, estritamente, com o
objetivo de garantir a implantação, continuidade e atualidade do
serviço concedido. Art. 27 - Considera-se encampação a retomada do
serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por
motivos de interesse público, mediante lei autorizativa
específica, a qual somente poderá se efetivar com a prévia



Câmara Municipal de São Paulo

indenização das parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido efetuados para o cumprimento do contrato de concessão, deduzidos os ônus financeiros remanescentes. Art. 28 - A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo e as normas convencionadas entre as partes. § 1º - A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando: I - O serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço; II - A concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão; III - A concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior; IV - A concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido; V - A concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos; VI - A concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; VII - A concessionária for condenada, em sentença transitada em julgado, por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais. § 2º -



Folha n.º	328	do proc.
n.º	03	de 19 97
O funcionário		

Câmara Municipal de São Paulo

A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa. § 3º - Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no parágrafo 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais. § 4º - Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo. § 5º - A indenização de que trata o parágrafo anterior será devida na forma do artigo 26 desta lei e será calculada de acordo com os procedimentos a serem estabelecidos em contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária. § 6º - Declarada a caducidade, não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária. Art. 29 - O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim. Parágrafo único - Na hipótese prevista neste artigo, os serviços prestados pela concessionária não



Câmara Municipal de São Paulo

poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado. Art. 30 - A concessão de que trata este Capítulo regular-se-á, no que couber, pelas normas gerais da legislação federal e normas aplicáveis da legislação municipal disciplinadoras da licitação e dos contratos administrativos.

CAPÍTULO III - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS. Art. 31 - A prestação e exploração dos serviços integrantes do subsistema ora criado não se incluem no objeto da concessão exclusiva outorgada, nos termos das Leis nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e nº 11.037, de 25 de julho de 1991, à São Paulo Transporte S/A, sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, competindo-lhe, porém, as atribuições específicas estabelecidas neste Capítulo. Art. 32 - Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas em lei, caberá à São Paulo Transporte S/A promover a execução das diretrizes e políticas instituídas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, para a área de transportes coletivos de passageiros, competindo-lhe, especialmente: I - Realizar o planejamento dos serviços compreendidos no Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros; II - Promover, coordenar e fiscalizar a operação, a implementação, o aperfeiçoamento, a administração e a expansão dos serviços e dos planos do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, bem como a aplicação dos recursos orçamentários



Câmara Municipal de São Paulo

destinados a tais finalidades; III - Opinar quanto à viabilidade e à prioridade técnica, econômica e financeira dos projetos do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros; IV - Promover as licitações, bem como assinar contratos, outorgar permissões e autorizações referentes aos serviços do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, exercendo o seu controle e fiscalização, nos termos estabelecidos na legislação; V - Coordenar, supervisionar e fiscalizar as operações das empresas contratadas, concessionárias ou permissionárias dos serviços relativos ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros; VI - Propor ao Prefeito, por intermédio do Secretário Municipal de Transportes, a política tarifária relativa aos serviços compreendidos no Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, realizando os levantamentos e estudos técnicos, econômicos e financeiros necessários; VII - Aplicar as penalidades por infrações relativas à prestação de serviços do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros; VIII - Exercer as atividades a ela delegadas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, dentre aquelas previstas no artigo 1º da Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991; IX - Participar de empreendimentos associados com entidades públicas ou privadas, destinados ao aperfeiçoamento e à expansão dos serviços de transportes coletivos de passageiros, ou ao levantamento de recursos necessários às suas finalidades, podendo, para tanto, subscrever quotas e ações; X -



Câmara Municipal de São Paulo

Exercer as demais atividades destinadas à consecução de suas finalidades. § 1º - As atribuições previstas neste artigo não se sujeitam ao prazo da concessão outorgada à São Paulo Transporte S/A, sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, por força das Leis nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e nº 11.037, de 25 de julho de 1991. § 2º - No prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data da publicação desta lei, a São Paulo Transporte S/A deverá promover a alteração dos seus estatutos sociais, de forma a abranger as atividades estabelecidas neste artigo. Art. 33 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário. Art. 34 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário. EKAATHYA REGINA MORAES DE SOUZA, Assistente Parlamentar padrão "QPA-5-A" extrai a presente cópia fielmente de fls. do livro competente nº 49 e digitei. Eu, SORAIA LUIZ DE FREITAS BARBOSA, Assistente de Chefia Técnica padrão "QPA-10-C" conferi. São Paulo, 23 de abril de 1997. Chefe da Seção Técnica de Preparo e Registro de Documentos Legislativos, MARGARETE LUNES DA SILVA, Substituto. Visto, ... LEILA XAVIER MACHADO, ... Diretora Técnica de Dept.º DT. 7 do Departamento dos Serviços Legislativos da Câmara Municipal de São Paulo.-

aa) Nelo Rodolfo, Milton Leite da Silva, Vicente Viscome, Henrique Pacheco, Antonio de Paiva Monteiro Filho.



Folha n.º	332	do proc.
n.º	03	de 1997
funcionário		

Câmara Municipal de São Paulo

LEI Nº 12.328 DE 24 DE abril DE 1997.

Cria, no Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade; autoriza a Administração do Município a contratar, pelo regime de concessão, a prestação e a exploração dos serviços do subsistema instituído, e dá outras providências.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 23 de abril de 1997, decretou a seguinte lei:

CAPÍTULO I - DA DEFINIÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º - Fica criado, integrando o Sistema Municipal de Transportes Urbanos de São Paulo, definido no artigo 173 da Lei Orgânica do Município, o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade.

Art. 2º - Consideram-se serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade aqueles que:

I - Possam atender demandas horárias entre 12.000 (doze mil) e 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros por sentido em um único corredor de deslocamento das viagens, considerada uma única seção de contagem;

II - Não interfiram, física e operacionalmente, com o sistema viário do Município, exceto quando não existir outra alternativa viável;

III - Utilizem veículos aptos a transitar em vias totalmente segregadas das demais modalidades de tráfego.

Art. 3º - Os serviços que integram o Subsistema de Transporte Coletivo de Passageiros de Média Capacidade deverão ser implantados e operados de acordo com os seguintes requisitos:



Câmara Municipal de São Paulo

I - Controle de arrecadação e bilhetagem preferencialmente distinto dos controles das demais modalidades que integram o Sistema Municipal de Transportes Urbanos;

II - Baixo impacto sobre o ambiente urbano;

III - Integração arquitetônica e urbanística da sua infra-estrutura com o meio urbano adjacente;

IV - Integração com as demais modalidades do Sistema Municipal de Transportes Urbanos e com outros modais que operam na Região Metropolitana de São Paulo, de forma a melhorar as condições de acessibilidade da população e garantir economicidade de utilização pelo usuário.

CAPÍTULO II - DA CONCESSÃO

Art. 4º - A Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, poderá delegar, a empresa ou consórcio de empresas, por contrato de concessão, a prestação e a exploração dos serviços ora criados, que poderão ser precedidas de construção das obras de infra-estrutura e instalação de equipamentos correspondentes.

Parágrafo único - A outorga da concessão dar-se-á mediante licitação, na modalidade concorrência, que obedecerá, no que couber, as normas gerais da legislação sobre concessões, licitações e contratos administrativos, observando-se sempre a garantia do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo e o processamento e julgamento em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

Art. 5º - A instauração do procedimento licitatório será precedida de decreto que, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará:

I - O prazo de concessão, obedecido o limite máximo estabelecido nesta lei;

II - A parcela ou o tramo a que se refira cada contrato de concessão;

III - As características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para o objeto de cada contrato de concessão;



Câmara Municipal de São Paulo

IV - A obrigação, ou não, da concessionária, de assumir, total ou parcialmente, os custos de implantação da infra-estrutura e dos equipamentos;

V - Outras especificações pertinentes.

Art. 6º - A licitação, a contratação e a execução das atividades de planejamento, gestão e fiscalização dos serviços ora instituídos poderão ser atribuídas à São Paulo Transportes S/A, por delegação da Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Parágrafo único - Ocorrendo a delegação prevista no "caput" deste artigo, a Prefeitura, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, assinará, como poder concedente, cada contrato de concessão e seus aditamentos.

Art. 7º - Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Poder concedente: a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

II - Objeto da concessão: prestação e exploração dos serviços do Subsistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade, ou seus segmentos específicos, dentro dos limites do Município, que poderão ser precedidas de implantação de obras de infra-estrutura e equipamentos;

III - Concessionária contratada: pessoa jurídica ou consórcio de empresas, selecionado mediante licitação, na modalidade de concorrência, ou empresa especialmente constituída pelo consórcio vencedor da licitação;

IV - Contratante: a Prefeitura do Município de São Paulo, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, ou, por delegação desta, a São Paulo Transporte S/A;

V - Administração: a Administração Pública, direta ou indireta, do Município de São Paulo.

Art. 8º - A concessão de que trata esta lei pressupõe a prestação de serviço adequado à plena satisfação dos usuários, conforme diretrizes estabelecidas nesta lei, nos regulamentos, editais e contratos.

Art. 9º - O prazo de cada concessão prevista nesta lei será de, no máximo, 15 (quinze) anos, contados do



Câmara Municipal de São Paulo

início da operação comercial para cada parcela objeto da concessão, podendo o edital prever as condições de prorrogação pelo prazo nele estabelecido, obedecido o limite fixado neste artigo.

Art. 10 - Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital.

Parágrafo único - Excepcionalmente, o poder concedente poderá arcar com o ônus e a formalização dos expedientes necessários à obtenção das licenças e autorizações para a execução do objeto da concessão, nos termos a serem especificados no edital de licitação.

Art. 11 - A tarifa do serviço público concedido será fixada e reajustada por ato do Prefeito, obedecido o disposto no parágrafo único do artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

§ 1º - A tarifa paga pelo usuário corresponderá à aquisição de direito de ingresso e utilização do serviço.

§ 2º - Ressalvado o disposto no inciso IV do artigo 5º desta lei, a concessionária terá a tarifa como remuneração do seu investimento em projetos, equipamentos, sistemas e veículos, bem como em implantação e custeio da operação, manutenção e atualização do trecho objeto da concessão, incluindo eventuais ônus com desapropriações e obras públicas necessárias à implantação do empreendimento, podendo o edital de licitação contemplar receitas acessórias ou complementares a serem destinadas à concessionária.

§ 3º - A tarifa, representada por bilhete, cartão eletrônico ou qualquer outro meio seguro de controle e validação, emitidos pela São Paulo Transporte S/A, compatibilizar-se-á com os controles das demais modalidades e serviços do Sistema Municipal de Transportes Urbanos ou de outros modais integrados física e tarifariamente com o referido sistema.

§ 4º - Serão fixados no edital de licitação os critérios para a atualização de tarifa, com previsão de periodicidade, bem como mecanismos de ressarcimento às concessionárias nas hipóteses de redução ou estabilização tarifária, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.



Câmara Municipal de São Paulo

§ 5º - Ressalvados os tributos e contribuições que tenham o lucro como fato gerador, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, importará na revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 6º - Ocorrendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

§ 7º - Em casos excepcionais, a Prefeitura poderá estabelecer tarifa subsidiada, de forma a atender, simultaneamente, ao interesse social da população usuária e ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, desde que o subsídio à tarifa seja compatível com prévia autorização orçamentária.

Art. 12 - O poder concedente deverá integrar e compatibilizar a interconexão dos serviços integrantes do Subsistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade com os sistemas de Ônibus e trólebus por ele administrados, e assistir a concessionária, caso seja solicitado, na integração com o sistema metroviário ou outro meio em uso, com o objetivo de facilitar a locomoção do usuário, garantir a economicidade da sua utilização e assegurar demanda compatível com a capacidade exigida de cada corredor ou trecho de transporte.

§ 1º - A Administração Municipal, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMT e da São Paulo Transporte S/A, elaborará o plano básico de transporte coletivo urbano, que integrará o edital de licitação como anexo obrigatório.

§ 2º - Quando do início da pré-operação comercial, o poder concedente implementará as decisões necessárias à viabilidade do plano mencionado no parágrafo anterior.

Art. 13 - O edital de licitação alusivo à concorrência, que precederá a outorga de cada concessão, será elaborado com observância das normas gerais aplicáveis, e conterá, especialmente:

I - O objeto, metas e prazo da concessão, com indicativo da integração e compatibilização do sistema objeto da concessão com os corredores de tráfego e suas características;



Câmara Municipal de São Paulo

II - A descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;

III - Os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;

IV - Prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;

V - Os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da habilitação jurídica, regularidade fiscal, qualificação técnica e qualificação econômico-financeira, compatíveis com os compromissos e encargos a serem assumidos pela concessionária;

VI - As possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados, os quais não serão considerados para aferição do equilíbrio econômico-financeiro;

VII - Os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

VIII - Os critérios de reajuste e revisão de tarifa;

IX - Os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;

X - A indicação dos bens reversíveis;

XI - As características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;

XII - A expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;

XIII - As condições de liderança da empresa responsável, na hipótese de participação de empresas em consórcio;



Câmara Municipal de São Paulo

XIV - A minuta do contrato de concessão, contendo as cláusulas essenciais referidas no artigo 17 desta lei;

XV - Os dados relativos à obra pública de infra-estrutura a ser construída, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização;

XVI - Os critérios e fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos, bens e equipamentos, para efeito da realização dos levantamentos e avaliações que se fizerem necessários quando da extinção da concessão, ou para eventuais indenizações.

Parágrafo único - O edital de licitação poderá exigir a apresentação da metodologia de execução, podendo, inclusive, solicitar documentação comprobatória da capacidade de obtenção de recursos financeiros para a execução do objeto licitado.

Art. 14 - No julgamento da licitação, conforme especificação do edital, incluindo regras e fórmulas precisas para avaliação financeira, poderão ser considerados, sem prejuízo de outros, os seguintes critérios:

I - o menor valor da tarifa;

II - A maior oferta de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão, ou, conforme o caso, a ser definido no decreto previsto no artigo 5º desta lei, a maior oferta de participação nos investimentos de infra-estrutura e equipamentos;

III - A combinação dos critérios referidos nos incisos I e II deste artigo;

IV - Melhor proposta técnica, com preço fixado no edital;

V - Melhor proposta em razão da combinação de propostas técnicas e de oferta de pagamento pela outorga;

VI - Melhor oferta de pagamento pela outorga, após qualificação de propostas técnicas;



Câmara Municipal de São Paulo

VII - Menor pagamento de subsídio por parte do poder concedente.

§ 1º - O edital de licitação fixará o valor máximo para a tarifa.

§ 2º - A oferta do menor valor de tarifa será aquela que apresentar, de acordo com os critérios e especificações previstos no edital, o menor valor nominal economicamente viável, consistente e de acordo com as estimativas de mercado.

§ 3º - Será desclassificada a proposta manifestamente inexecutável ou financeiramente incompatível com os objetivos da licitação.

§ 4º - Será desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes.

§ 5º - Em igualdade de condições, far-se-á sorteio em sessão pública especialmente convocada.

Art. 15 - O poder concedente ou a São Paulo Transporte S/A, no caso de delegação, realizará audiência pública antes da instauração do procedimento licitatório, demonstrando a conveniência da outorga da concessão, especificando objeto, área e prazo, bem como a interconexão física com os demais sistemas.

Art. 16 - Será permitida, na licitação, a participação de empresas em consórcio, observando-se as seguintes condições:

I - Apresentação de compromisso, por instrumento público ou particular, de constituição de consórcio, subscrito pelas consorciadas;

II - Indicação da empresa responsável pelo consórcio;

III - Apresentação dos documentos exigidos no inciso V do artigo 13, por parte de cada consorciada;

IV - Impedimento de participação de empresas consorciadas na mesma licitação, por intermédio de mais de um consórcio ou isoladamente.

Parágrafo único - O licitante vencedor ficará obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a



Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.º 340 do proc.
n.º 03 de 19 98
Funcionário

constituição e registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo.

Art. 17 - O contrato de concessão conterá as cláusulas essenciais relativas:

- I - Ao objeto, à área e ao prazo de concessão;
- II - Ao modo, à forma e às condições de prestação dos serviços, com detalhamento dos encargos do concedente e da concessionária;
- III - Aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
- IV - Ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;
- V - Aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;
- VI - Aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;
- VII - À forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;
- VIII - Às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;
- IX - Aos casos de extinção da concessão;
- X - Aos bens reversíveis;
- XI - Aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;
- XII - Às condições para prorrogação do contrato;
- XIII - À obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente ou a quem este indicar;



Câmara Municipal de São Paulo

XIV - A exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária;

XV - Ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais, com redação de cláusula referente à arbitragem.

§ 1º - Deverá o contrato estipular os cronogramas físico-financeiros das obras e demais serviços vinculados à concessão;

§ 2º - Além da exigência de garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão, poderá o poder concedente exigir, ainda, garantias relativas à fiel execução dos serviços concedidos, à guarda e utilização de bens de sua propriedade e outras que se fizerem necessárias, desde que condizentes com o objeto da concessão e compatíveis com a capacidade econômico-financeira exigida para a habilitação dos licitantes.

§ 3º - O poder concedente poderá exigir que a concessionária mantenha em vigor apólices de seguro de responsabilidade civil, de seguro para danos materiais cobrindo a perda, destruição ou dano de todos os bens que integram a concessão, de seguro de lucros cessantes e de seguro de acidente de trabalho, que se fizerem necessárias, para garantir uma efetiva e abrangente cobertura de riscos inerentes ao desenvolvimento de todas as atividades abrangidas pela concessão.

Art. 18 - Obedecidas as condições a serem determinadas pelo poder concedente, a concessionária poderá explorar serviços, áreas comerciais e espaços, ou formalizar contratos de parceria com outros interessados, desde que tais atividades não sejam específicas da concessão.

Art. 19 - Os estudos, investigações, levantamentos e projetos efetuados pelo poder concedente relativos à concessão estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes especificados no edital.

Art. 20 - A transferência do controle societário da concessionária, sem prévia anuência da contratante, implicará a caducidade da concessão.

Art. 21 - Nos contratos de financiamento, as concessionárias poderão oferecer em garantia as receitas futuras dos serviços objeto da concessão, até o limite que



Câmara Municipal de São Paulo

não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

Art. 22 - O poder concedente poderá intervir na concessão, com a finalidade de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único - A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

Art. 23 - Declarada a intervenção, o poder concedente deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 1º - Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares, será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização.

§ 2º - O procedimento administrativo a que se refere o "caput" deste artigo deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de considerar-se inválida a intervenção.

Art. 24 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante sua gestão.

Art. 25 - Extinguem-se a concessão por:

I - Advento do termo final previsto no contrato;

II - Encampação;

III - Caducidade;

IV - Rescisão;

V - Anulação;

VI - Falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.



Câmara Municipal de São Paulo

§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à concessionária, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários.

§ 3º - A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis.

§ 4º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos artigos 26 e 27 desta lei.

Art. 26 - A reversão decorrente do advento do termo final previsto no contrato far-se-á com a indenização das parcelas de investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados, estritamente, com o objetivo de garantir a implantação, continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 27 - Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivos de interesse público, mediante lei autorizativa específica, a qual somente poderá se efetivar com a prévia indenização das parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido efetuados para o cumprimento do contrato de concessão, deduzidos os ônus financeiros remanescentes.

Art. 28 - A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º - A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

I - O serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;



Câmara Municipal de São Paulo

II - A concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III - A concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

IV - A concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V - A concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI - A concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço;

VII - A concessionária for condenada, em sentença transitada em julgado, por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

§ 2º - A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º - Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no parágrafo 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º - Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

§ 5º - A indenização de que trata o parágrafo anterior será devida na forma do artigo 26 desta lei e será calculada de acordo com os procedimentos a serem estabelecidos em contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§ 6º - Declarada a caducidade, não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.



Câmara Municipal de São Paulo

Art. 29 - O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único - Na hipótese prevista neste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

Art. 30 - A concessão de que trata este Capítulo regular-se-á, no que couber, pelas normas gerais da legislação federal e normas aplicáveis da legislação municipal disciplinadoras da licitação e dos contratos administrativos.

CAPÍTULO III - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 31 - A prestação e exploração dos serviços integrantes do subsistema ora criado não se incluem no objeto da concessão exclusiva outorgada, nos termos das Leis nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e nº 11.037, de 25 de julho de 1991, à São Paulo Transporte S/A, sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, competindo-lhe, porém, as atribuições específicas estabelecidas neste Capítulo.

Art. 32 - Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas em lei, caberá à São Paulo Transporte S/A promover a execução das diretrizes e políticas instituídas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, para a área de transportes coletivos de passageiros, competindo-lhe, especialmente:

I - Realizar o planejamento dos serviços compreendidos no Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;

II - Promover, coordenar e fiscalizar a operação, a implementação, o aperfeiçoamento, a administração e a expansão dos serviços e dos planos do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, bem como a aplicação dos recursos orçamentários destinados a tais finalidades;

III - Opinar quanto à viabilidade e à prioridade técnica, econômica e financeira dos projetos do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;



Câmara Municipal de São Paulo

IV - Promover as licitações, bem como assinar contratos, outorgar permissões e autorizações referentes aos serviços do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, exercendo o seu controle e fiscalização, nos termos estabelecidos na legislação;

V - Coordenar, supervisionar e fiscalizar as operações das empresas contratadas, concessionárias ou permissionárias dos serviços relativos ao Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;

VI - Propor ao Prefeito, por intermédio do Secretário Municipal de Transportes, a política tarifária relativa aos serviços compreendidos no Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros, realizando os levantamentos e estudos técnicos, econômicos e financeiros necessários;

VII - Aplicar as penalidades por infrações relativas à prestação de serviços do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros;

VIII - Exercer as atividades a ela delegadas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, dentre aquelas previstas no artigo 1º da Lei nº 11.037, de 25 de julho de 1991;

IX - Participar de empreendimentos associados com entidades públicas ou privadas, destinados ao aperfeiçoamento e à expansão dos serviços de transportes coletivos de passageiros, ou ao levantamento de recursos necessários às suas finalidades, podendo, para tanto, subscrever quotas e ações;

X - Exercer as demais atividades destinadas à consecução de suas finalidades.

§ 1º - As atribuições previstas neste artigo não se sujeitam ao prazo da concessão outorgada à São Paulo Transporte S/A, sucessora da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, por força das Leis nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e nº 11.037, de 25 de julho de 1991.

§ 2º - No prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data da publicação desta lei, a São Paulo Transporte S/A deverá promover a alteração dos seus estatutos sociais, de forma a abranger as atividades estabelecidas neste artigo.

Art. 33 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.



Folha n.º	347	de proc.
n.º	03	de 13. 97
Assinado		

Câmara Municipal de São Paulo

Art. 34 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 23 de abril de 1997.

O Presidente,

krms



MEMORANDO

CÂMARA MUNICIPAL

Folha n.º	348	do proc.
n.º	03	de 1997
O funcionário	<i>[Signature]</i>	

São Paulo, 24 de abril de 1997

Recebi ofício DT.7/Leg.3 nº **212/97** , de
24.04.97 , encaminhando ao Executivo cópia autêntica de lei
decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº **03/97** ,
de autoria **desse Executivo.**

Anexo:

[Signature]
[Signature]
ROSANA MAURA SPÓSITO
SGM - GAB
[Signature]

PLANTA

OU

DOCUMENTO

NÃO

DIGITALIZADO

Câmara Municipal de São Paulo

INSCRIÇÃO DE ORADORES

Sessão em de de 197.....

M E	Favor	Contra	Início	Término	OBSERVAÇÕES
de Ferraz					
de Canadão					
Silvia -					
se Eduardo Martins					
se Maria					
se Ismael Salim Carrioh				SESE	INDIO
Adriano Dijofo					
Miguel Colassum					
José Roberto Mendes					
DESAIR RIBEIRO					
Ano Maria Queiroz					
Fred Lind					
Gelson Boneto					
Carlos Meneghini					
Hidrya Spasati					
Luis Martins					



Câmara Municipal de São Paulo

PRORROGAÇÃO DE SESSÃO

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requeiro ouvido o Plenário
seja **PRORROGADA** a Sessão por mais...180...minutos.

Sala das Sessões, em de de 1997.