



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

RELATÓRIO
CPI do Transporte Coletivo

2013

Sumário

I. INTEGRANTES DA CPI.....	07
II. DO OBJETO DA CPI.....	08
III. INSTALAÇÃO, PRAZOS E ELEIÇÕES.....	09
IV. PREFÁCIO DA RELATORA.....	10
V. DOS PODERES DE INVESTIGAÇÃO DA CPI.....	11
1 – DO USO DOS PODERES DE INVESTIGAÇÃO PELOS MEMBROS DA CPI.....	14
1.2 Empresa ALSTOM BRASIL – Liminar Cassada.....	15
1.3 Empresa CAF BRASIL – Liminar Deferida a Empresa.....	18
VI. RESENHA DAS REUNIÕES DA CPI.....	19
VII. SÚMULA (ATAS) DA RELATORA SOBRE CADA REUNIÃO DA CPI.....	26
Reunião de instalação de 28/06/13.....	26
1ª reunião extraordinária de 02/07/13 – eleição do vice e relatora.....	27
Reunião no Tribunal de Contas em 11/07/2013.....	29
2ª Reunião no Tribunal de Contas em 18/07/2013.....	29
2ª Reunião Extraordinária de 19/07/13 – deliberativa de requerimentos.....	30
Reunião no Ministério Público com Dr. Saad Mazloun em 31/07/2013 – Reunião Cancelada.....	32
3ª Reunião Extraordinária de 26/07/13 – Oitiva: SPTRANS (Adauto Farias).....	32
1ª Reunião Ordinária de 01/08/13 – Deliberativa de Requerimentos.....	35
2ª Reunião Ordinária de 08/08/2013 (Adiada Para 15/08/2013).....	36
1ª Reunião De Trabalho de 08/08/2013 Reunião de Trabalho.....	36
2ª Reunião Ordinária de 15/08/13 – Deliberativa de Requerimentos/Oitiva: com representantes da EMTU METRÔ DE SÃO PAULO – CPTM.....	37

3ª Reunião Ordinária De 22/08/2013 - Deliberativa de Requerimentos/Oitiva: com representantes da DIGICON – PRODATA.....	43
4ª Reunião Ordinária de 29/08/2013 - Deliberativa de Requerimentos/Oitiva: com representantes do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo – SPURBANUSS.....	46
5ª Reunião Ordinária de 05/09/2013 - Deliberativa de Requerimentos/Oitiva: com representantes do Sindicato dos Proprietários de Veículos Profissionais Autônomos que Trabalham no Transporte de Passageiros Lotação em São Paulo E Grande São Paulo – SINDLOTAÇÃO.....	51
Reunião no Ministério Público com Dr. Saad Mazloum em 09/09/2013.....	55
6ª Reunião Ordinária de 12/09/2013 - Deliberativa de Requerimentos/Oitiva: com representantes da PRODATA / NOXXON SAT TELECOM / MOBIBRASIL / CITATI / TELECOM / GRUPO METROPOLITANA DE VIAÇÃO.....	56
7ª Reunião Ordinária de 19/09/2013 - Deliberativa de Requerimentos/Oitiva conjunta entre PRODATA e DIGICON / UOL DIVEO.....	60
8ª Reunião Ordinária de 26/09/2013 - Deliberativa de Requerimentos/Oitiva com representantes da NOXXON SAT TELECOM / CITTATI / MOBIBRASIL.....	64
Reunião MESA REDONDA – Tema: Tarifa Zero - De 27/09/2013 com Rede Nossa São Paulo o Sr. Horácio Augusto Figueira / Engenheiro Lucio Gregori / MOVIMENTO PASSE LIVRE – MPL a Sra. Monique Félix / ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS ESTUDANTES LIVRES – ANEL a Sra. Ariel Moreira.....	67
9ª Reunião Ordinária de 03/10/2013 - Oitiva com Gestores do Consórcio EMTU ANHANGUERA e do Consórcio EMTU INTERVIAS.....	83
4ª Reunião Extraordinária de 04/10/2013 - Deliberativa de Requerimentos/Oitiva com Gestor do Consórcio EMTU UNILESTE – Gestor do Consórcio EMTU INTERNORTE.....	83
9ª Reunião Ordinária de 10/10/2013 - Deliberativa de Requerimentos/Oitiva com representantes da SIEMENS AG-SIEMENS DO BRASIL / TTRANS / TMOINSA DO BRASIL.....	84
10ª Reunião Ordinária de 17/10/2013 - Deliberativa de Requerimentos/Oitiva com representantes da DAIMLER CHRYSLER (MERCEDES-BENZ) / TEJOFRAN.....	88

11ª Reunião Ordinária de 24/10/2013 – Deliberativa de Requerimentos/Oitiva com representantes da IESA PROJETOS / MITSUI CO.....	90
12ª Reunião Ordinária de 31/10/2013 – Deliberativa de Requerimentos/Oitiva com representantes da MICROSOFT BRASIL.....	93
13ª Reunião Ordinária de 07/11/2013 – Deliberativa de Requerimentos/Oitiva com representantes: JOSÉ CARLOS MARTINELLI – PRODATA / ALSTOM DO BRASIL.....	95
Reunião no Ministério Público Federal de 11/11/2013.....	98
14ª Reunião Ordinária de 28/11/2013 – Deliberativa de Requerimentos/Oitiva com representantes da ALSTOM DO BRASIL.....	99
5ª Reunião Extraordinária de 02/12/2013 (Reunião Cancelada) – Oitiva com representante da REDE PONTO CERTO.....	101
6ª Reunião Extraordinária de 09/12/2013 – Deliberativa De Requerimentos/Oitiva com representantes da MITSUI & CO. / CONSÓRCIO TRIAL (TEJOFRAN/EGYPT/FAÇON).....	101
Reunião MESA REDONDA – Tema: Novo modelo de gestão do Transporte Coletivo com representantes da Secretária de Transporte Municipal o Sr. Ciro Biderman – BHTRANS o Sr. Daniel Marx Couto – EMT de Madrid, Espanha o Sr. Sergio Fernandez Balaguer.....	103
VIII. DOS REQUERIMENTOS APROVADOS.....	125
IX. RELAÇÃO DOS DEPOENTES, TESTEMUNHAS, INTERESSADOS E OUTROS QUE DEPUERAM NA CPI.....	127
X. CONCLUSÃO DO RELATÓRIO (NÚCLEOS I/II/III – AVERIGUAÇÃO CONCLUSIVA DA PLANILHA – PROVIDÊNCIAS E INDICAÇÕES DO RELATÓRIO) 1. Introdução.....	129
2. NÚCLEO I – SPTRANS com os Concessionários E Permissionários.....	132
2.2 SPTRANS.....	132
2.3 SPURBANUSS.....	135
2.4 SINDLOTAÇÃO.....	136
2.5 MOBIBRASIL/CITATTI.....	138
3. NÚCLEO II – EMPRESARIAL – Correlato a Sptrans.....	139
3.1 DIGICON.....	139
3.2 PRODATA.....	140

3.3 UOL DIVEO.....	141
3.4 NOXXON SAT TELECOM.....	142
3.5 MICROSOFT.....	142
3.6 DAIMLER CHRYSLER (MERCEDES BENS DO BRASIL).....	144
4. NÚCLEO III – ESTADUAL: Relativo aos indícios de cartel em processo junto ao CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica).....	145
5. AVERIGUAÇÃO DA PLANILHA DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.....	150
5.1 Introdução.....	150
5.2 MODELO ATUAL E LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.....	150
5.3 MODELOS DE REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS.....	154
5.4 PLANILHA TARIFÁRIA.....	154
5.4.1 Ausência de transparência dos valores de remuneração por passageiro....	156
5.4.2 Composição do custo do sistema.....	158
5.4.3 Pessoal – Fatores de utilização de mão de obra.....	159
5.4.3.1 Operação (Motorista, Cobradores e Fiscais).....	159
5.4.3.2 Manutenção (Mecânicos, Eletricistas).....	161
5.4.4 ENCARGOS SOCIAIS.....	163
5.4.4.1 Não evidência da composição do percentual de encargos sociais adotado em relação ao subsistema permissionário.....	163
5.4.4.2 Aumento da participação relativa do custo de pessoal em relação ao custo operacional apesar da desoneração da folha de pagamento (-20%).....	166
5.4.4.3 Ausência de fiscalização do cumprimento das obrigações previdenciárias e trabalhistas (Passivo Trabalhista).....	167
5.5 MODICIDADE TARIFÁRIA X POLÍTICA SOCIAL.....	170

5.6	COMBUSTÍVEIS.....	171
5.7	REFLEXOS FINANCEIROS NA PLANILHA DE CUSTOS, DECORRENTES DA ADOÇÃO DO PREÇO MÍNIMO DO DIESEL.....	173
5.8	PEÇAS E ACESSÓRIOS.....	176
5.9	TAXA DE ADMINISTRAÇÃO.....	178
5.10	RECEITAS DERIVADAS.....	178
5.11	SUGESTÃO À SPTRANS E AO EXECUTIVO PARA OPERAÇÃO DIRETA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS PELO PODER PÚBLICO – COM TRAVA DE 30% DE ATUAÇÃO DIRETA NO SISTEMA.....	179
6.	ANOTAÇÃO FINAL.....	182
7.	PROVIDÊNCIAS, INDICAÇÕES E ENCAMINHAMENTOS DO RELATÓRIO DA CPI DO TRANSPORTE COLETIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO.....	186

I. DOS INTEGRANTES DA CPI

PRESIDENTE

Vereador Paulo Fiorilo (PT)

VICE-PRESIDENTE

Vereador Eduardo Tuma (PSDB)

RELATORA

Vereadora Edir Sales (PSD)

INTEGRANTES

Vereador Nelo Rodolfo (PMDB)

Vereador Milton Leite (DEMOCRATAS)

Vereador Roberto Trípoli (PV)

Vereador Adilson Amadeu (PTB)

SUBSTITUTOS EVENTUAIS

Vereador Gilson Barreto (PSDB) ≥ Ver. Eduardo Tuma

Vereador Abou Anni (PV) ≥ Ver. Roberto Trípoli

Vereador George Hato (PMDB) ≥ Ver. Nelo Rodolfo

Vereador Paulo Frange (PTB) ≥ Ver. Adilson Amadeu

Vereador Toninho Paiva (PR) ≥ Ver. Milton Leite

SUBSTITUÍDO

Vereador Dalton Silvano (PV)

II. DO OBJETO DA CPI

Após as manifestações iniciadas e ocorridas na cidade de São Paulo no primeiro semestre de 2013 logo após o aumento da passagem de ônibus coletivo da cidade, instou-se necessário uma investigação própria e aprofundada na planilha de cálculos e remunerações ao serviço prestado bem como tomar conhecimento dos custos do transporte coletivo no município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo cumprindo suas prerrogativas legislativas por meio de Requerimento PROCESSO RDP nº 08 – 034 / 2013 apresentado pelo nobre Vereador Paulo Fiorilo com número legal de assinaturas de 35 Srs. Vereadores na forma do Regimento Interno no Prolongamento do Expediente da 52ª Sessão Ordinária de 27 de junho de 2013 aprovou por 40 votos favoráveis, 11 contrários e 2 abstenções a instalação de CPI para a cidade de São Paulo com objeto específico sobre a planilha do transporte coletivo.

Assim, foi declarada constituída a presente COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA AVERIGUAR PLANILHAS DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO da Câmara Municipal de São Paulo.

A CPI do Transporte Coletivo foi composta por 07 (sete) membros e prazo de duração de 120 (cento e vinte) dias.

O Presidente da Câmara Municipal de São Paulo *Vereador José Américo*, na mesma Sessão Ordinária, e de acordo com o Regimento Interno, informou ao plenário às bancadas com assento na referida Comissão, a saber: (PSDB – PSD – PV – PMDB – PTB – PT – DEMOCRATAS).

Ainda na mesma Sessão Ordinária os Líderes Partidários das bancadas acima referidas indicaram ao presidente da Câmara Municipal de São Paulo os Vereadores para composição da CPI do Transporte Coletivo.

Ex officio o presidente da Câmara Municipal de São Paulo, Vereador José Américo convocou Reunião de Instalação da CPI para o dia 28 de junho de 2013, com a presença dos vereadores indicados em plenário.

III. INSTALAÇÃO, PRAZOS e ELEIÇÕES

Instalação: 28/Junho/2013

Prazo inicial: 28/Junho/2013 (120 dias)

Prazo de funcionamento inicial: 24/Outubro/2013

Prorrogação da CPI: (prorrogado dia 25/10/2013 por 55 dias)

Prazo de funcionamento da CPI: 03/02/2014 (contabilizado o recesso)

Prazo para deliberação do Relatório Final: 18/02/2014

Por meio de Reunião de Instalação para esse fim convocada em 28 de junho de 2013, a hora regimental com a presença dos Srs. Vereadores membros da CPI, Proponente Paulo Fiorilo (designado como Presidente nos termos do parágrafo único do art. 94 do regimento interno), Milton Leite, Edir Sales, Dalton Silvano, Nelo Rodolfo, Eduardo Tuma e Adilson Amadeu.

O Presidente da CPI *Vereador Paulo Fiorilo* declarou instalada a Comissão Parlamentar de Inquérito para Averiguar Planilhas de Custos do Transporte Coletivo no Município de São Paulo, com prazo de 120 dias (cento e vinte dias) prorrogável uma única vez, por igual período, convocando reunião da Comissão para o dia 02 de Julho para eleição do Vice-presidente e do Relator da Comissão.

Em 02 de Julho de 2013, aberta a Reunião da Comissão a hora regimental, com quorum dos seguintes Srs. vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu e Milton Leite; assim sendo, foram indicados pelo Presidente da CPI e eleitos para ocuparem os seguintes cargos na CPI: para a Vice-presidência o Sr. *Vereador Eduardo Tuma* e para a Relatoria a Sra. *Vereadora Edir Sales*.

IV. PREFÁCIO DA RELATORA

O objetivo dessa Comissão Parlamentar de Inquérito é averiguar e avaliar as planilhas de custo e o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo que atua na Cidade de São Paulo. A finalidade de nosso trabalho na CPI é buscar uma solução exequível para o transporte coletivo da municipalidade.

Ao ouvir a voz das ruas pedindo por redução da tarifa, e até passe livre, além da melhoria na qualidade e eficiência do transporte coletivo, para que seja adequado, confortável, dinâmico – com viagens rápidas e objetivas – tendo linhas de ônibus com trajetos bem elaborados e corredores eficazes; poderemos observar da análise que nosso transporte urge por um modal de Sistema de Transporte Coletivo moderno e tecnológico que atenda as exigências dos dias atuais.

A prioridade desse trabalho é ver e avaliar a remuneração das concessionárias e permissionárias dos contratos vigentes e nos permitirá sugerir um modelo adequado e viável para as novas consultas públicas “licitações” pela prefeitura com preço justo e lucro equivalente e suficiente às empresas.

Essa análise deve ser minuciosa, cautelosa e com um caráter reestruturável buscando uma adaptação financeira no modelo vigente para com a realidade econômica, orçamentária e financeira do país, do estado, da municipalidade e dos usuários que são os que realmente pagam a tarifa.

Ao equilibrar esse valor ofereceremos uma proposta coerente e própria para a Cidade de São Paulo.

O escopo da CPI do Transporte Coletivo assim como denominamos essa Comissão, vai em direção a defesa dos interesses da cidade, em defesa do crescimento e desenvolvimento, do avanço e de melhorias, pelo qual perseguimos e nos debruçamos por meio dessa investigação que tecemos o quanto se segue.

V. DOS PODERES DE INVESTIGAÇÃO DA CPI

As Comissões Parlamentares de Inquérito têm seus limites estabelecidos na Constituição da República de 1988, insitos aos artigos 49, inciso X e 58, § 3º.

No ordenamento paulistano, as Comissões de Parlamentares de Inquérito regem-se pelo disposto nos artigos 32 e 33 da Lei Orgânica do Município, e pelos artigos 89 e seguintes do Regimento Interno desta Câmara Municipal.

Desse modo, são estes os poderes das Comissões Parlamentares de Inquérito no âmbito do Legislativo Paulistano: Art. 32 – A Câmara terá Comissões permanentes e temporárias, constituídas na forma e com as atribuições previstas no respectivo Regimento ou no ato de que resultar a sua criação. [...] § 2º – Às Comissões, em razão da matéria de sua competência, cabe: [...] II – fiscalizar, inclusive efetuando diligências, vistorias e levantamentos “in loco”, os atos da administração direta e indireta, nos termos da legislação pertinente, em especial para verificar a regularidade, a eficiência e a eficácia dos seus órgãos no cumprimento dos objetivos constitucionais, recorrendo ao auxílio do Tribunal de Contas, sempre que necessário; [...]IV – convocar os Secretários Municipais e os responsáveis pela administração direta e indireta; [...] IX – solicitar informações ou depoimentos de autoridades ou cidadãos; [...] XII – requisitar, dos responsáveis, a exibição de documentos e a prestação dos esclarecimentos necessários; Art. 33 – As Comissões Parlamentares de Inquérito terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos no Regimento Interno, em matéria de interesse do Município, e serão criadas pela Câmara, mediante requerimento de 1/3 (um terço) de seus membros, para apuração de fato determinado, em prazo certo, adequado à consecução dos seus fins, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores § 1º As Comissões Parlamentares de Inquérito, no interesse da investigação, além das atribuições previstas nos incisos II, IV, IX e XII do § 2º do art. 32 e daquelas previstas no Regimento Interno, poderão: I – tomar depoimento de autoridade municipal, intimar testemunhas e inquiri-las sob compromisso, nos

termos desta lei; II – proceder a verificações contábeis em livros, papéis e documentos de órgãos da administração direta, indireta e fundacional. A propósito dos poderes de investigação próprios de CPI instaurada no âmbito do Poder Legislativo, decidiu o Supremo Tribunal Federal: “às câmaras legislativas pertencem poderes investigatórios, bem como os meios instrumentais destinados a torná-los efetivos”.

Por uma questão de funcionalidade elas os exercem por intermédio de comissões parlamentares de inquérito, que fazem as suas vezes.

Mesmo quando as comissões parlamentares de inquérito não eram sequer mencionadas na Constituição, estavam elas armadas de poderes congressuais, porque sempre se entendeu que o poder de investigar era inerente ao poder de legislar e de fiscalizar, e sem ele o Poder Legislativo estaria defeituoso para o exercício de suas atribuições.

O poder investigatório é auxiliar necessário do poder de legislar; “conditio sine qua non” de seu exercício regular. Podem ser objeto de investigação todos os assuntos que estejam na competência legislativa ou fiscalizatória do Congresso.

Se os poderes da comissão parlamentar de inquérito são dimensionados pelos poderes da entidade matriz, os poderes desta delimitam os de sua matriz. De outro lado, o poder da comissão parlamentar de inquérito é co-extensivo ao da Câmara dos Deputados, do Senado Federal e do Congresso Nacional, “O poder de investigar não é um fim em si mesmo, mas um poder instrumental ou ancilar, relacionado com as atribuições do Poder Legislativo” (HC-71039/RJ, Relator Ministro Paulo Brossard, julgamento em 07/04/1994). Alicerçada no modelo federal, a Lei Orgânica do Município de São Paulo, em seu art. 14, inciso XV, estabelece ser competência privativa da Câmara Municipal: “fiscalizar e controlar diretamente os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta, acompanhando sua gestão e avaliando seu resultado operacional, com o auxílio do Tribunal de Contas do Município, sempre que solicitado”. Portanto, o Poder Legislativo, para cumprir uma de suas funções institucionais, isto é, a fiscalizadora, está dotado do poder de investigar os atos da Administração que, porventura, possam causar prejuízos ao Município, enfim, à população local.

E um dos caminhos para cumprir essa função é criação de Comissão Parlamentar de Inquérito. No Estado Democrático de Direito vige o princípio da legalidade, ou seja, da reserva legal, segundo o qual a Administração está adstrita ao que determina a lei.

É o que nos ensinam Marino Pazzaglini Filho, Márcio Fernando Elias Rosa e Waldo Fazzio Júnior: “Todo o agir administrativo dos três poderes está jungido à lei, sendo vedado à Administração Pública extrapolar os limites por ela prefixados.

Qualquer atuação estatal desconforme ou incompatível com o suporte legal, ou que extravase o espectro circunscrito pela lei, está sujeita ao desfazimento.

A lei é, a um só tempo, seu suporte e seu limite” (in Improbidade Administrativa, pág. 15, Ed. Atlas, 4ª edição).

Verifica-se, pois, que o administrador da coisa pública deve zelar pela observância dos princípios consignados na Carta Magna para a Administração Pública: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Em caso de descumprimento poderá incorrer em ato de improbidade administrativa, nos termos do disposto na Lei nº 8.429/92, que dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício do mandato, cargo, emprego ou função administrativa pública direta, indireta ou fundacional. Registre-se ainda que, segundo o parágrafo 4º do art. 37 da Constituição Federal, “os atos de improbidade administrativa importarão a suspensão dos direitos políticos, a perda da função pública, a indisponibilidade dos bens e o ressarcimento ao erário, na forma e gradação previstas em lei, sem prejuízo da ação penal cabível”.

Cumprir frisar, por oportuno, que a missão de uma Comissão Parlamentar de Inquérito não se limita apenas à fiscalização, vai além, e transcende à própria fiscalização para sugerir, indicar rumos, abrir caminhos para aprimorar processos e corrigir falhas.

1. DO USO DOS PODERES DE INVESTIGAÇÃO PELOS MEMBROS DA CPI

Dentro de suas finalidades e conforme os poderes constitucionais invocados a CPI convocou e convidou diversos envolvidos, interessados, partícipes, testemunhas e outros referentes ao objeto da presente Comissão Parlamentar de Inquérito.

Duas empresas resistiram ao chamamento e refutaram as suas convocações para prestar depoimento perante essa CPI do Transporte Coletivo da cidade de São Paulo.

A empresa ALSTOM BRASIL buscou na Justiça uma liminar para não se manifestar em oitiva da CPI em duas tentativas frustradas.

A Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo no uso de suas prerrogativas e direito fundamental garantido pela Constituição Federal do Brasil fez uso de seu direito e no dever de ouvir todos os envolvidos na averiguação da planilha de custo respondeu aos processos judiciais.

Por meio dos ilustres representantes da Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo representando a CPI do Transporte Coletivo logrou-se êxito no enfrentamento judicial ao cassar as liminares pretendidas pelas empresas envolvidas no objeto da presente CPI que dela não escaparam, senão vejamos no histórico que acompanharemos a seguir sobre cada liminar derrubada em favor do desejo da população da cidade de São Paulo que anseia por esclarecimentos sobre todos os fatos que norteiam os trabalhos dessa Comissão Parlamentar de Inquérito, sendo nossa obrigação e função prestar esse esclarecimento a sociedade, vejamos:

1.2 Empresa ALSTOM BRASIL – LIMINAR CASSADA PELA CPI

Ainda, dentro do uso dos poderes de investigação também foi alvo de outro Agravo de Instrumento com pedido de efeito suspensivo nos Autos n. 2037460-36.2013.8.26.0000 na decisão proferida pelo MM. Juízo da 10ª Vara da Fazenda Pública da Comarca da Capital, nos autos do Mandado de Segurança impetrado por ALSTOM BRASIL ENERGIA E TRANSPORTE LTDA. (Autos nº 1005534-89.2013.8.26.0053) que não prosperou.

Cuida-se de mandado de segurança impetrado pela empresa Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. contra ato do Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito criada no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo para averiguar Planilhas de Custos do Transporte Coletivo no Município de São Paulo, com prazo de 120 dias (processo RDP nº 08-0034/2013), conhecida como CPI do Transporte.

O ato do Presidente da CPI do Transporte contra o qual a empresa Alstom Brasil impetrou o Mandado de Segurança refere-se ao Ofício CPI-Transporte nº 093/2013 expedido em 19 de setembro, dirigido ao Presidente da Impetrante para que comparecesse no dia 11 de outubro de 2013 a fim de prestar depoimento na qualidade de testemunha, perante a CPI, *“em razão de suspeita no CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica por suposta formação de cartel em contratos mantidos com a Companhia do Metropolitano de São Paulo”*.

Em face de alteração no cronograma estabelecido para os trabalhos da CPI, a data prevista para a oitiva do Presidente da Alstom Brasil passou para o dia 24/10/2013, havendo sido expedido novo ofício comunicando a redesignação da data.

A intimação recebida pelo Presidente da Impetrante consubstanciada no Ofício CPI-Transporte nº 093/2013 assentou-se no requerimento elaborado pelo membro da CPI, Vereador Milton Leite, apresentado em 15/08/2013 e

aprovado pela Comissão na reunião da CPI do Transporte realizada em 22/08/2013.

Alegou a empresa impetrante, na exordial, que *“a matéria relativa à suposta formação de cartel não pode ser objeto de investigação pela CPI em pauta, haja vista a ausência de sua competência para tanto, bem como diante da necessidade de delimitação certa e objetiva do fato investigado”*, requerendo *“a concessão de medida liminar a fim de imediatamente suspender os efeitos do ofício nº 093/2013, autorizando o não comparecimento de quaisquer representantes da Impetrante na Reunião Extraordinária agendada para 11/10/2013, afastando-se, por consectário, a aplicação de quaisquer sanções”*. Ao final, requereu *“a concessão da ordem mandamental para que se declare a nulidade do ofício nº 093/2013, bem como determine a abstenção da autoridade coatora no tocante à expedição de convocação de membros da empresa impetrante para participação da CPI em comento.”*

O MM. Juiz *“a quo”* concedeu liminar, cuja decisão foi objeto do recurso de Agravo de Instrumento com pedido de efeito suspensivo (autos n. 2037460-36.2013.8.26.0000) distribuído a essa E. 6ª. Câmara de Direito Público, sendo designada Vossa Excelência como Relatora.

Naquela decisão recorrida, o MM. Juiz agravado teceu várias considerações. Entretanto, o que se depreende, à vista de todos os elementos trazidos aos autos do Mandado de Segurança, é que não se trata de “interesse meramente reflexo”, mas sim de interesse público relevante, intimamente ligado ao transporte coletivo do Município, e que impacta diretamente nos custos tarifários, pois o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, sob a gestão da São Paulo Transportes S.A. possui, desde outubro de 2005, integração operacional e tarifária com os Sistemas do Metrô, da CPTM, mediante a utilização de Bilhetagem Eletrônica, em face do Convênio de Integração Operacional e Tarifária (Convênio n. 23/2005).

Não obstante todas as ponderações apresentadas pela Autoridade Impetrada, o MM. Juiz “a quo”, por meio da r. decisão ora agravada, acolheu as alegações da Impetrante, estendendo, mais uma vez, os efeitos da liminar.

Como ressaltado no Mandado de Segurança, todas as demais empresas intimadas compareceram à CPI, prestaram seus esclarecimentos e, sobre eventuais perguntas que entenderam estar relacionadas a investigações já em curso, não foram obrigadas a responder.

O intuito da CPI é reunir dados, informações para a elaboração de seu relatório final contendo análise minuciosa sobre todos os aspectos que compõem os custos do transporte coletivo, no Município de São Paulo, apresentando soluções aptas a diminuir seus custos.

A insistência da Impetrante em não colaborar com os trabalhos dessa Comissão Parlamentar de Inquérito apenas termina por obstaculizar a legítima atuação da Comissão Parlamentar de Inquérito cujos poderes são conferidos pela Constituição Federal, em seu art. 58 § 3º, e reproduzidos na Lei Orgânica do Município de São Paulo, em seu artigo 33, § 1º, inc. I, violando, por fim, o princípio basilar insculpido no artigo 2º., da Constituição Federal, que é o da Separação e Independência dos Poderes.

Bem de ver que a Alstom Brasil, ora Impetrante, foi responsável por fornecer toda a infraestrutura para a VIAQUATRO- Linha amarela, incluindo a alimentação de energia (alta, média e baixa tensão, além do sistema de catenária rígida), telecomunicação (monitoramento das estações por câmeras, sistema de telefonia VoIP, além do sistema de televisão e som nas estações), sistema de controle local (informações da estação para o centro de controle) e auxiliares (como por exemplo as escadas rolantes, elevadores e ar-condicionado para as estações).

Alegou a Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo nas razões de agravo de instrumento que “A ONERAÇÃO TARIFÁRIA DECORRENTE DO BILHETE ÚNICO E INTEGRAÇÃO ENTRE ÔNIBUS-TRENS-METRÔ É TEMA

QUE DEVE SER INVESTIGADO, PERMITINDO-SE, POR CONSEQUÊNCIA, BUSCAR SOLUÇÕES PARA A QUESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO EM SÃO PAULO”.

Nesse passo, imperioso todas as empresas envolvidas com a Companhia do Metropolitano de São Paulo contribuam com a investigação realizada pela Comissão Parlamentar de Inquérito.

Assim sendo entendeu o Tribunal de Justiça por **acolher** as razões de Agravo de Instrumento da agravante CPI do Transporte Coletivo de São Paulo derrubando a liminar concedida a empresa ALSTOM **concedendo efeito ativo ao agravo de instrumento da CPI**. Objetivo alcançado.

1.2 Empresa CAF BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO S/A (CAF BRASIL) – LIMINAR DEFERIDA A EMPRESA

A empresa CAF BRASIL buscou na Justiça uma liminar para não prestar depoimento perante a CPI do Transporte Coletivo da Câmara Municipal de São Paulo no objeto acerca da averiguação da planilha de custo do transporte coletivo no município de São Paulo.

A empresa impetrou o MANDADO DE SEGURANÇA em 16 de outubro de 2013 nº 1007256-61.2013.8.26.0053 perante a 8ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo, objetivando, a liminar para suspender os efeitos da convocação (Ofício CPI-TRANSPORTE nº 058/2013) enviada por esta CPI à CAF BRASIL.

O Ofício destinado a empresa convocava para reunião extraordinária a ser realizada em 24/10/2013, às 10:00hs daquela data. Em 18 de outubro de 2013 a liminar pleiteada foi deferida nos termos em que requeridos por CAF BRASIL e o juízo de 1º grau concedeu a liminar para a empresa com a finalidade de não prestar depoimento junto a essa CPI. A empresa também oficiou a CPI informando da decisão judicial.

VI. RESENHA DAS REUNIÕES DA CPI

Evento/Local	Data	Proposição/Assunto	Depoimento/outros/status
Reunião de Instalação	28/06/2013	Instalação da CPI	Instalada a CPI.
1ª Reunião Extraordinária	02/07/2013	Eleição de Relator e Vice-presidente	Eleito Ver. Eduardo Tuma como Vice-presidente e Ver. Edir Sales – Relatora;
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	Aprovados 41 requerimentos dos membros.
Reunião no Tribunal de Contas do Município de São Paulo	11/07/2013	Solicitação de auxílio de auditor do TCM/SP para acompanhar e assessorar a CPI.	Tribunal indicou o Auditor Sr. Lívio Mário Fornazieri Subsecretário de Fiscalização e Controle para atuação na CPI.
2ª Reunião no Tribunal de Contas do Município de São Paulo	18/07/2013	Exposição por auditor do Tribunal acerca do transporte público de São Paulo.	Auditor Lívio Mário Fornazieri detalhou em exposição aplicações, conceitos e legislação municipal sobre transporte de São Paulo.
2ª Reunião Extraordinária	19/07/2013	➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	Aprovados 03 requerimentos da relatora.
3ª Reunião Extraordinária	26/07/2013	OITIVA/DEPOIMENTO • Sr. Adauto Farias (SPTRANS)	Diretor de Gestão prestou depoimento à CPI por 7hs e trouxe dados e informações correlatas às planilhas de custo do transporte municipal.
Reunião no Ministério Público com o Promotor Saad Mazloum	31/07/2013	PAUTA: Objeto da CPI	Cancelada por tempo indeterminado a pedido do respectivo Promotor.
1ª Reunião Ordinária	01/08/2013	➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	Aprovados 11 requerimentos dos membros da CPI.
2ª Reunião Ordinária (adiada para 15/08/2013)	08/08/2013	OITIVA/DEPOIMENTO • (CPTM)	Reunião CANCELADA. Tendo em vista que o Estado não ofereceu nenhum nome para a oitiva correlata.
1ª Reunião de Trabalho entre os membros da CPI	08/08/2013	Encaminhamentos	A comissão se reuniu na Sala da Liderança do PTB ocasião em que os membros da CPI manusearam as planilhas da SPTRANS e dialogaram sobre encaminhamentos na averiguação das planilhas.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA AVERIGUAR PLANILHAS
DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

(PROCESSO RDP nº 08 – 034 / 2013) – Relatora Vereadora EDIR SALES

Evento/Local	Data	Proposição/Assunto	Depoimento/outros/status
2ª Reunião Ordinária	15/08/2013	OITIVA/DEPOIMENTO <ul style="list-style-type: none">• EMTU• METRO DE SÃO PAULO• CPTM (CPTM/EMTU/METRO)	Prestaram depoimento em conjunto à CPI os Srs. Raul Shimeguitsu Sunao da EMTU, José Carlos Baptista do Nascimento do METRO DE SP e a Sra. Rosemeire Salgao Pisane da Secretaria de Transportes Metropolitanos com dados e informações parciais correlatas às planilhas de custo do transporte municipal de São Paulo, na logística, planejamento e manutenção.
3ª Reunião Ordinária	22/08/2013	OITIVA/DEPOIMENTO <ul style="list-style-type: none">• PRODATA• DIGICON	Presente o Srs. Ronaldo Paiva e Leonardo Seragioli representantes da PRODATA e dispensados da oitiva agendada para hoje; aprovado novo requerimento com o presidente da Prodata. Presente o Sr. Sérgio Queiroz da DIGICON no cargo de Gestor de Projetos e depôs a CPI por 7 hs sobre a Bilhetagem no Sistema de Transporte da Cidade.
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	15 Requerimentos aprovados de autoria dos ver. Milton Leite, Edir Sales, Nelo Rodolfo e Paulo Fiorilo.
4ª Reunião Ordinária	29/08/2013	OITIVA/DEPOIMENTO <ul style="list-style-type: none">• SINDICATO das Empresas de ônibus SPURBANUS	Presente os Srs. Wagner Palma Moreira – Economista e funcionário do Sindicato/Carlos Alberto Fernandes Rodrigues de Souza e Antonio Sampaio Amaral Filho representantes da SPURBANUS prestaram depoimento a CPI por 6 hs.
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	3 Requerimentos aprovados de autoria dos Vereadores Milton Leite e demais adiados para a próxima reunião.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA AVERIGUAR PLANILHAS
DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

(PROCESSO RDP nº 08 – 034 / 2013) – Relatora Vereadora EDIR SALES

Evento/Local	Data	Proposição/Assunto	Depoimento/outros/status
5ª Reunião Ordinária	05/09/2013	OITIVA/DEPOIMENTO	Presentes os Srs. Levi Araujo, Técnico em Transporte e o Sr. Marcelo Avelar advogado do Sindicato, prestaram depoimento a CPI por 6 hs com informações sobre os permissionários.
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	1 requerimento de autoria do Vereador Eduardo Tuma – aprovado.
Reunião no Ministério Público com o Promotor Saad Mazloum	09/09/2013	PAUTA: Objeto da CPI	O Promotor Saad Mazloum apontou que a promotoria responsável pela análise de planilhas no Ministério Público é outra e indiciou a CPI que se reúna com outro membro do MP.
6ª Reunião Ordinária	12/09/2013	OITIVA/DEPOIMENTO	Presente o Sr. João Ronco Junior prestou depoimento por 8 hs sobre a bilhetagem eletrônica. Presentes os Srs. representantes das NOXXON, MOBIBRASIL e da CITATI foram dispensados e reagendado oitiva para o dia 26/09/13.
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	9 Requerimentos deliberados de autoria dos Srs. Vereadores Eduardo Tuma, Milton Leite, Abou Anni, Paulo Fiorilo e da Relatora Edir Sales.
7ª Reunião Ordinária	19/09/2013	ACAREAÇÃO/OITIVA	Presentes os depoentes prestaram depoimento perante a CPI por 8 hs sobre o sistema de bilhetagem eletrônica, processamento e contratos.
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	02 Requerimentos deliberados de autoria do Ver. Adilson Amadeu.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA AVERIGUAR PLANILHAS
DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

(PROCESSO RDP nº 08 – 034 / 2013) – Relatora Vereadora EDIR SALES

Evento/Local	Data	Proposição/Assunto	Depoimento/outros/status
8ª Reunião Ordinária	26/09/2013	OITIVA/DEPOIMENTO <ul style="list-style-type: none">• NOXXON• MOBIBRASIL• CITTATI	Presentes os depoentes das empresas NOXXON SAT TELECOM, MOBIBRASIL e CITTATI prestaram depoimento perante a CPI por 3hs sobre o AVL/GPS e Mobibrasil sobre sua área de atuação em São Paulo como empresa integrante do sistema.
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	Foram aprovados 21 requerimentos dos vereadores.
MESA REDONDA	27/09/2013	MESA REDONDA com Movimentos sobre transporte: <ul style="list-style-type: none">• Movimento Passe Livre• ANEL Associação dos Estudantes• Rede Nossa SP• Eng. Lucio Gregori	MESA REDONDA com os Movimentos Sociais e profissionais de transporte da cidade presentes os Senhores: Horácio Augusto Figueira/Rede Nossa São Paulo – Engenheiro Lucio Gregori – Monique Félix/Movimento Passe Livre – Ariel Moreira/Associação Nacional Dos Estudantes Livres
9ª Reunião Ordinária	03/10/2013	OITIVA/DEPOIMENTO Consórcios de empresas de ônibus EMTU: Consórcio Intervias – Consórcio Anhanguera	Reunião cancelada por falta de quórum para abertura dos trabalhos.
4ª Reunião Extraordinária	04/10/2013	OITIVA/DEPOIMENTO Consórcios de empresas de ônibus da área metropolitana – EMTU: Consórcio Unileste – Consórcio Internorte.	Presentes os Gestores Operacionais do Consórcio Unileste Sr. Virgílio Gonçalves e do Consórcio da Internorte Sr. Arnaldo Caputo Gomes. Assim, foram dispensados por não serem os presidentes e agendada para nova oitiva com os Presidentes das empresas e não apenas os representantes dos consórcios.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA AVERIGUAR PLANILHAS
DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

(PROCESSO RDP nº 08 – 034 / 2013) – Relatora Vereadora EDIR SALES

Evento/Local	Data	Proposição/Assunto	Depoimento/outros/status
9ª Reunião Ordinária	10/10/2013	OITIVA/DEPOIMENTO CARTEL: Siemens do Brasil TEMOINSA do Brasil TTRANS do Brasil	Presentes o Presidente da Simens Brasil Sr Paulo Stark e os diretores Presidentes da TTRANS e TEMOINSA prestaram depoimento à CPI por 8hs.
10ª Reunião Ordinária	17/10/2013	OITIVA/DEPOIMENTO CARTEL: TEJOFRAN – Daimler Chrysler apresentada como MERCEDES-BENS	Presente os representantes da Daimler Chrysler foi constatado que essa empresa é a Daimler Chrysler RAIL SYSTEM que atualmente é a Bombardier. Ainda assim os vereadores tomaram o depoimento da Mercedes como fornecedora de Chassis para a cidade.
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	Foram aprovados 6 requerimentos dos vereadores.
11ª Reunião Ordinária	24/10/2013	OITIVA/DEPOIMENTO CARTEL: IESA PROJETOS MITSUI & Co.	Presentes os depoentes da MITSUI ficou adiado esse depoimento pela falta do presidente. Ouvido o depoimento da IESA PROJETOS na pessoa de seu presidente.
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	Foram aprovados 6 requerimentos dos vereadores.
12ª Reunião Ordinária	31/10/2013	OITIVA/DEPOIMENTO MICROSOFT DO BRASIL; PRODATA – José Carlos Martinelli	Ausente o Sr. José Carlos Martinelli da PRODATA o mesmo requereu nova data da oitiva em Dezembro, pedido indeferido pelos Vereadores. Presentes os representantes da Microsoft prestaram depoimento a CPI por 4 hs.
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	Foram aprovados 12 requerimentos dos vereadores membros da CPI. CPI do transporte coletivo de SP.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA AVERIGUAR PLANILHAS
DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

(PROCESSO RDP nº 08 – 034 / 2013) – Relatora Vereadora EDIR SALES

Evento/Local	Data	Proposição/Assunto	Depoimento/outros/status
13ª Reunião Ordinária	07/11/2013	OITIVA/DEPOIMENTO ALSTOM e José Carlos Martinelli.	O Presidente da Alstom não prestou depoimento alegando mal estar. O Sr. José Carlos Martinelli prestou depoimento a CPI como prestador de serviços da Prodata e ex-funcionário da SPTRANS.
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	9 requerimentos aprovados dos senhores vereadores da CPI.
Reunião no Ministério Público Federal	11/11/2013	Pauta: Objeto da CPI	Em reunião com os membros do Ministério Público Federal o seu presidente informou a CPI que está a disposição se houver algo ou crime federal que envolva a competência do órgão federal.
14ª Reunião Ordinária	28/11/2013	OITIVA/DEPOIMENTO ALSTOM	Presente o presidente da ALSTOM prestou depoimento a CPI sobre as denúncias de Cartel e aspectos que atingem a planilha de custo da cidade.
		➤ DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS	Não houve deliberação.
5ª Reunião Extraordinária	02/12/2013	OITIVA/DEPOIMENTO REDE PONTO CERTO	Cancelada a oitiva por motivo de doença grave justificada por representante do depoente que está internado em unidade hospitalar.
6ª Reunião Extraordinária	09/12/2013	OITIVA/DEPOIMENTO MITSUI & Co do Brasil Consórcio TRIAL (Tejofran/Egypt/Façon)	Presente o presidente e o Diretor Comercial da Mitsui do Brasil realizou-se oitiva sobre as denúncias de Cartel no Estado de São Paulo e aspectos que atingem a planilha de custo do transporte da cidade. Consórcio Trial dispensado pela ausência do presidente da Tejofran.



COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA AVERIGUAR PLANILHAS
DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

(PROCESSO RDP nº 08 – 034 / 2013) – Relatora Vereadora EDIR SALES

Evento/Local	Data	Proposição/Assunto	Depoimento/outros/status
MESA REDONDA	13/12/2013	Mesa Redonda com representante da SPTRANS, da BHTRANS, da EMT de Madri, Espanha e a Secretária Municipal de Trânsito de Curitiba	MESA REDONDA com o tema “NOVO MODELO DE GESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO”; Com a participação do Chefe de gabinete da Sptrans Ciro Biderman , Diretor de Transporte da BHTrans Daniel Marx Couto Sergio Fernandez Balaguer Chefe de Projetos da EMT Madrid Realizou-se a presente Mesa Redonda, ausentes Secretário Jilmar Tatto e Luiza Simonelli Secretaria de Trânsito de Curitiba.
PRAZO FINAL de reuniões	03/02/2014	ULTIMA REUNIÃO	15 dias para nova reunião de deliberação do RELATÓRIO DA CPI Sendo em 18/02/2014 a data final.
REUNIÃO DE DELIBERAÇÃO DO RELATÓRIO	13/02/2014	DELIBERATIVA DO RELATÓRIO	Apresentação do Relatório, Conclusões da relatora Vereadora EDIR SALES e VOTAÇÃO.

VII. SÚMULA (ATAS) DA RELATORA SOBRE CADA REUNIÃO DA CPI

REUNIÃO DE INSTALAÇÃO DE 28/06/13

A hora regimental com a presença dos vereadores, Presidente Paulo Fiorilo, Edir Sales, Milton Leite, Dalton Silvano, Nelo Rodolfo, Eduardo Tuma e Adilson Amadeu a Sessão foi aberta e o presidente declarou instalada a Comissão Parlamentar de Inquérito para Averiguar Planilhas de Custos do Transporte Coletivo no Município de São Paulo, com prazo de 120 dias (Processo RDP n° 08-0034/2013). Foi deliberado pelos srs. Membros da CPI encaminhamentos dos trabalhos. O presidente Vereador Paulo Fiorilo colocou em votação a possibilidade dos trabalhos da CPI durante o recesso parlamentar a partir do dia 01 a 31 de julho, o que foi aprovado por unanimidade pelos vereadores. O presidente definiu por acordo entre os vereadores presentes que a próxima reunião da Comissão seria na data de 02 de julho para eleição do Vice-presidente e do Relator, definição de dia e horário das reuniões e outros itens. Nada mais havendo a tratar o presidente encerrou a reunião.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA REUNIÃO:

- Instalada a CPI do Transporte Coletivo
- Iniciado o prazo dos trabalhos da CPI e sua contagem se dá a partir dessa reunião de 28 de junho de 2013.
- Aprovado a continuidade dos trabalhos durante o recesso de Julho pelo período de 01 a 31 de julho de 2013.
- Convocada reunião já no recesso para deliberação de requerimentos dos vereadores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito.

1ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE 02/07/13

ELEIÇÃO DO VICE e RELATOR

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu e Milton Leite, ausentes até o momento os Vereadores Nelo Rodolfo e Dalton Silvano. Havendo quórum o Presidente indicou o nobre Vereador Eduardo Tuma para o cargo de Vice-presidente. Em votação por unanimidade foi aprovado a indicação a Vice-presidência. O Vereador Eduardo Tuma se manifestou sobre a Vice-presidência e firmou que nesse cargo poderá substituir o presidente nas ausências e no que for possível contribuir nos trabalhos da CPI. Após foi indicada a Vereadora Edir Sales para a Relatoria dos trabalhos da CPI. Em votação os presentes votaram favorável a indicação, exceto o Vereador Eduardo Tuma que se absteve alegando ser desejo de seu partido compor a relatoria. O Vereador Nelo Rodolfo registra presença nesse momento. Foi proposto pelo Presidente que a próxima reunião da Comissão seria ainda em caráter extraordinário para o dia 18 de julho. O Vereador Adilson Amadeu se manifestou contrário por agendamentos e compromissos previamente assumidos para a ocasião. O Presidente sugeriu a data de 19 de julho o que foi acolhido por unanimidade pelos Srs. Vereadores. Ficou aprovada a data de 19 de julho às 11h, no Auditório Prestes Maia a próxima reunião. Não ficou definida às reuniões ordinárias. O presidente agendou com os membros da CPI uma reunião com o Presidente do Tribunal de Contas do Município de São Paulo Senhor Conselheiro Édson Simões para 11 de julho as 11h30, na sede do TCMSP. O presidente solicitou ao vereador Milton Leite para secretariar os trabalhos com a leitura dos requerimentos apresentados pelos Vereadores Milton Leite, Adilson Amadeu, Eduardo Tuma e da relatora Vereadora Edir Sales. Em leitura e deliberação

41 requerimentos foram discutidos e aprovados que versam sobre planilhas de custo, planilhas de cálculos, requerem cópia de documentos e contratos diversos correlatos, contratos de concessões e permissões relativos a todo o transporte coletivo do município de São Paulo aos órgãos correlatos, bem como a convocação de técnicos do TCMSP (Tribunal de Contas do Município de São Paulo), do Metrô, da SPTRANS, da EMTU e da CPTM; documentos esses a serem encaminhados aos autos da CPI. Apenas um requerimento de autoria do Vereador Eduardo Tuma foi adiado. O requerimento adiado versa sobre o acompanhamento na próxima sessão por representante do Ministério Público na pessoa do Promotor de Justiça do Patrimônio Público e Social da capital paulista, Saad Mazloum. Após, o presidente ressaltou que os requerimentos aprovados seguem aos órgãos competentes para que até a próxima reunião já estejam a disposição dos membros da CPI para análise. O Sr. Presidente colocou em deliberação a possibilidade de que em reunião de oitava não se aprove requerimentos e que seja convocado reunião com objeto específico para tal fim, o que foi aprovado em unanimidade. O Vereador Ricardo Young se manifestou solicitando informações acerca da possibilidade da apresentação de requerimentos à CPI. O presidente respondeu que regimentalmente os vereadores que não fazem parte da Comissão apresentam seus requerimentos e a Comissão delibera se aceita e após põe em votação o mérito da proposição sendo de autoria conjunta o requerimento deliberado. O Vereador Floriano Pesaro se manifestou no mesmo sentido do Vereador Ricardo Young. Pela Ordem, a Vereadora Edir Sales se pronunciou que na qualidade de relatora se propõe a ouvir e receber os requerimentos de vereadores que não são da CPI para propor em plenário da comissão o mérito do requerimento e lembrou que os requerimentos aprovados na data de hoje sendo encaminhado até a próxima reunião, essa CPI já poderá ter um panorama do objeto tratado pela Comissão Parlamentar. Nada mais havendo a tratar o presidente encerrou os trabalhos.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA REUNIÃO:

- Eleito como vice-presidente da CPI o Vereador Eduardo Tuma
 - Eleita como Relatora da CPI a Vereadora Edir Sales
 - Deliberados 41 requerimentos, sendo 40 aprovados e 1 adiado.
-

REUNIÃO NO TRIBUNAL DE CONTAS EM 11/07/2013

Com a presença dos Senhores Vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Vereadora Edir Sales e Vereador Adilson Amadeu, os membros da Comissão Parlamentar de Inquérito foram recebidos pelo Presidente do Tribunal de Contas do Município de São Paulo Excelentíssimo Senhor Conselheiro Edson Simões. Reunidos no tribunal à hora definida os vereadores solicitaram informações correlatas à CPI e auxílio técnico para que pudesse disponibilizar ao menos um auditor para acompanhamento nas reuniões da Comissão Parlamentar nos dados técnicos e análise das planilhas de custo do transporte coletivo da municipalidade.

2ª REUNIÃO NO TRIBUNAL DE CONTAS EM 18/07/2013

Com a presença dos Senhores Vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Vereadora Edir Sales e Vereador Eduardo Tuma, os membros da Comissão Parlamentar de Inquérito foram recebidos pelo Presidente do Tribunal de Contas do Município de São Paulo Excelentíssimo Senhor Conselheiro Edson Simões. Reunidos no tribunal à hora definida os vereadores assistiram a uma exposição por Auditor do Tribunal sobre a Legislação Municipal de Transportes, contratos, concessões e permissões, conceitos e questões correlatas ao transporte público municipal.

2ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE 19/07/13

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS

O presidente abriu a segunda reunião extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo. Processo RDP 08-034/2013, com a presença dos Vereadores membros: Paulo Fiorilo, Presidente, Edir Sales relatora, Adilson Amadeu, Milton Leite e Gilson Barreto, substituindo o Vereador Eduardo Tuma nesta reunião, com quórum para deliberações. O Vereador Dalton Silvano encaminhou a presidência ofício informando a sua saída da Comissão e indicando que os membros de seu partido encaminharão o nome do substitutivo. O presidente informou que a Comissão recebeu ofício do Vereador Roberto Tripoli que na qualidade de Vice-Líder do PV informou que fará parte da CPI como membro titular e os vereadores Abou Anni e Gilberto Natalini como substitutos. O presidente deferiu em parte o ofício informando que só o Vereador Abou Anni será o substituto não cabendo dois substitutos regimentalmente. O presidente informou que na data de 18/07/2013 recebeu documentação enviada à CPI pela SPTRANS constando mais de 6 mil folhas e pen drive com as respostas de ofícios dos requerimentos aprovados pelos membros da Comissão e que encaminhará aos membros toda a documentação na forma digital. Sobre a mesa o presidente leu alguns requerimentos do Vereador Nelo Rodolfo (ausente). Após debate sobre os requerimentos o presidente adiou de ofício para poder conversar com o autor dos mesmo acerca do objeto de cada requerimento. O presidente propôs um encaminhamento até para que não incorra na duplicidade de informações. Já encaminhamos aqui, como deliberação, que os requerimentos serão apresentados com antecedência para que haja cruzamentos e análises desta Comissão. Então, o presidente sobrestou três requerimentos do Vereador Nelo Rodolfo. O vereador Gilson Barreto ponderou que em casos de excepcionalidade que sejam aceitos requerimentos na reunião como pé de pauta. A

sugestão foi aceita pelos membros presentes. É lido outros requerimentos da Vereadora Edir Sales. Em votação foram aprovados. O presidente apresentou calendário de reuniões ordinárias deliberativas e de oitivas. Dia 1º de agosto, às 10h, vamos deliberar requerimentos e encaminhamentos administrativos; dia 8 de agosto, convidamos o Presidente da EMTU; dia 15 de agosto, o Presidente da CPTM. No dia 22, se necessário, teremos outra reunião deliberativa. Dia 29 de agosto, Diretoria do Metrô; em seguida são das datas de setembro, que a Comissão ainda vai deliberar sobre quem serão convidados ou convocados e quais os documentos necessários, a saber: dias 5, 12, 19 e 26 de setembro. Para outubro serão nos dias 3, 10, 17 e 24 de outubro. Todas as reuniões ocorrerão às 10h da manhã e não necessariamente neste Plenário. Vou informar aqui, mas a secretaria da Comissão ficará responsável por divulgar. No dia 26 de julho, reunião neste plenário para oitiva com o Sr. Adauto Farias da SPTRANS (São Paulo Transportes) empresa que faz o gerenciamento do transporte coletivo da municipalidade. Os vereadores Toninho Vespoli e Ricardo Young se manifestaram na reunião e solicitaram que os dados da CPI sejam abertos. O presidente esclareceu preceitos regimentais sobre a fala de vereadores na CPI. Após o presidente deu por encerrada a reunião.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA REUNIÃO:

- Recebido mais de 6 mil documentos relativos a planilha de custo do Transporte Coletivo de São Paulo enviado pela SPTrans junto com pen drive.
- Aprovado calendário de trabalhos e reuniões ordinárias da CPI.
- Aprovados 3 requerimentos da relatora.
- Encaminhamentos e procedimentos da CPI.

REUNIÃO NO MINISTÉRIO PÚBLICO COM DR. SAAD MAZLOUM EM 31/07/2013

Cancelada a pedido do referido promotor, justificado por problemas de saúde.

3ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE 26/07/13

OITIVA: SPTRANS (ADAUTO FARIAS)

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma e Milton Leite. Ausentes os vereadores Adilson Amadeu e Nelo Rodolfo. A vereadora Edir Sales solicitou a palavra pela ordem e questionou o presidente acerca do andamento e prazo de entrega dos requerimentos aprovados na reunião anterior. O presidente informou que foram encaminhados os requerimentos e que o prazo é de 15 dias. O presidente convidou o Sr. Adauto Farias – Diretor Gestor da Sptrans (São Paulo Transporte), depoente para que tomasse assento na mesa de depoimentos. O presidente concedeu a palavra ao depoente para na qualidade de Gestor da SPTRANS explanasse acerca dos detalhes e informações da planilha de custo e transporte municipal de São Paulo. Adauto Farias explicou que um dos principais motivos de questionamentos ao sistema, refere-se aos subsídios pagos pela Prefeitura às empresas de ônibus (subsídio correlato ao usuário do sistema). Apenas em 2013, a prefeitura deverá gastar R\$ 1,4 bi em subsídios ao sistema de transporte, em 2005 eram apenas R\$ 224 milhões. Segundo Adauto, um dos motivos dos subsídios existentes hoje é o fato de a Prefeitura deixar de arrecadar por ano os R\$ 524 milhões comparados com 2005. Adauto, explicou que a partir de 2005 as condições de tarifação se tornaram idênticas às atuais, já que em 2004 surgiu o Bilhete Único, disse ainda que a partir de 2005, vieram novas mudanças no sistema e na demanda que fizeram cair a arrecadação, caso da possibilidade de o passageiro fazer integração entre ônibus e trens, o que fez dividir entre governo do estado e Prefeitura a tarifa paga, o aumento de integrações entre ônibus e o aumento de gratuidades e viagens de estudantes. O Diretor da Sptrans exemplificou a conta. Considerando o usuário que paga: “1 passageiro pagante” e um estudante que paga meia “0,5 passageiro pagante”.

conclui-se que o número de passageiros pagantes por mês em 2005 era 120 milhões. No mesmo ano, eram feitas por mês 209 milhões de viagens. Assim, fazendo as contas, cada passageiro pagava na verdade R\$ 1,15 do total da passagem de R\$ 2, cerca de 57%. Já em 2012, o número de passageiros transportados subiu para 243 milhões por mês, enquanto o total arrecadado pelos passageiros pagantes subiu em menor proporção, para R\$ 125 milhões. No total, os pagantes cobriam 51,55% da tarifa de R\$ 3, antes eram 57%. Se a proporção da tarifa paga em 2005, de 57%, fosse mantido hoje com a tarifa a R\$ 3, o sistema estaria recebendo mais R\$ 524 milhões. “Do ponto de vista de gerar receita, hoje se gera menos receita por passageiro transportado do que em 2005. Como o pagamento que a Prefeitura faz é por passageiro transportado, se a gente trouxesse as condições de 2005 para 2013 o sistema estaria arrecadando mais R\$ 527 milhões” por ano. Sobre soluções para o transporte para Adauto, a solução é fazer o usuário do transporte individual ajudar a financiar o transporte público. "Se você tem seis faixas numa avenida para o carro e duas para o ônibus, evidente que a velocidade do ônibus cai", afirmou. Ele cita a proposta da Prefeitura de São Paulo de cobrar um imposto sobre a gasolina direto da bomba, uma espécie de Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) municipal. Outro dado apresentado pelo diretor da SPTrans diz respeito ao crescimento da tarifa desde 2001. O preço da tarifa subiu de R\$ 1,40 em 2001 para R\$ 3 em 2013, um aumento de 140%. No mesmo período o índice de inflação tido como oficial do governo para diversas outras áreas, o IPCA, cresceu 133,31%. Com a integração gratuita entre ônibus, e com os trens e metrô, controlados pelo Estado, os ônibus perderam arrecadação. A Arrecadação dos contratos, segundo a SPTrans é de 18%. Após 40 minutos de exposição o presidente abriu a palavra a relatora Edir Sales que sugeriu um encaminhamento que os vereadores membros usassem da palavra que ao final a relatora encaminharia seus questionamentos. Os vereadores Milton Leite, Eduardo Tuma, Paulo Fiorilo e a Relatora Edir Sales fizeram questionamentos e indagações ao depoente sobre a planilha de custo e questões correlatas ao transporte público municipal das 11:30hs as 18:50hs. O Diretor de Gestão contou como funciona a receita tarifária, mostrou a evolução da frota e de passageiros transportados por dia e detalhou outros dados de forma a dar mais

clareza sobre os números do sistema aos vereadores. Durante a exposição, o diretor da SPTrans reconheceu que as planilhas são bem feitas e claras para um técnico entender, mas seu conteúdo pode mesmo parecer complicado para muitos leigos. Questionado sobre a possibilidade de tornar a linguagem das planilhas mais acessível às pessoas que não são especialistas em números, Adauto Farias informou estar estudando uma forma de fazer isso por meio da divulgação dos conteúdos no Portal da Transparência da Secretaria Municipal de Transportes (SMT) e da SPTrans. Ouvido e encerrado o depoimento do representante da Sptrans o presidente encerrou a reunião.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- A SPTrans informou que falta qualidade nos ônibus da capital, e ressaltou que o fator (qualidade) não é fiscalizado e apontou que o aumento da velocidade dos ônibus pode ser a forma principal de barateamento do sistema.
- As empresas de ônibus perderam 175 milhões de passageiros desde 2005. Em 2013, a prefeitura deverá gastar R\$ 1,4 bi em subsídios ao sistema de transporte, em 2005 eram apenas R\$ 224 milhões.
- A diminuição de passageiros representa cerca de R\$ 524 milhões entre a projeção de lucro dos contratos em vigência em relação ao que é pago.
- A tarifa subiu de R\$ 1,40 em 2001 para R\$ 3 em 2013, um aumento de 140%.
- Com a integração gratuita entre ônibus, e com os trens e metrô, controlados pelo Estado, os ônibus perderam arrecadação.
- Além disso, o crescimento de passageiros que usufruem da gratuidade (idosos, por exemplo) e dos estudantes, que pagam meia, a margem de arrecadação das empresas diminuiu de 57%, em 2005, para 51% por passageiro hoje.
- A arrecadação total dos contratos é de 18%. Adauto Farias informou estar estudando uma forma de tornar as planilhas mais fáceis de entendimento e com mais clareza de informações.

1ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 01/08/13

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Roberto Trípoli, Nelo Rodolfo e Milton Leite. O vereador Roberto Trípoli com a palavra pela ordem se pronunciou como membro da Comissão em substituição ao Vereador Dalton Silvano e apresentou propostas que fará por escrito. Sobre a mesa 11 requerimentos de vereadores membros da CPI os quais foram deliberados, discutidos e aprovados. A vereadora Relatora Edir Sales sugeriu que antes da próxima reunião de oitiva com o Diretor da CPTM em 08/08/2013 se realizasse uma reunião entre os membros da CPI para encaminhamentos para a próxima quarta-feira 07/08/13 após o fim das sessões plenárias. O presidente deferiu a solicitação e os membros concordaram. Os vereadores dialogaram e pontuaram aspectos da oitiva com o Sr. Adauto Farias, Diretor de Gestão da São Paulo Transporte (SPTRANS). Os vereadores dialogaram também sobre o encaminhamento de convite ou convocação aos depoentes, que essa CPI deveria e pode convocar qualquer cidadão brasileiro sendo ele ocupante de qualquer cargo seja municipal, estadual ou federal na condição de testemunha, o que o obriga a estar presente, caso contrário, será feito o uso da força policial. Nada mais havendo a tratar o presidente encerrou a reunião.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA REUNIÃO:

- 11 Requerimentos dos vereadores da CPI foram discutidos e aprovados.
- Os vereadores deliberaram sobre outras reuniões de trabalho da CPI além da Reunião Ordinária para discussão e análise das planilhas e outros encaminhamentos que antecedem as oitivas.

2ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 08/08/2013

(ADIADA PARA 15/08/2013)

Reunião Adiada. Tendo recebido o Memo CPI-TRANSPORTE nº009/2013, por signatário o Presidente da CPI Vereador Paulo Fiorilo o qual informa que o Governo do Estado de São Paulo não ofereceu nenhum nome para a oitiva nesta data, que faria explanação sobre a integração da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) e o Sistema Metropolitano de Transportes com o municipal de São Paulo.

1ª REUNIÃO DE TRABALHO DE 08/08/2013

REUNIÃO DE TRABALHO

Com a presença dos Senhores Vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Vereadora Edir Sales, Adilson Amadeu e Nelo Rodolfo, reunidos na Sala da Liderança do PTB na Câmara Municipal de São Paulo, às 11hs do dia de hoje, os membros da CPI analisaram os autos da CPI contendo as planilhas da SPTRANS e outros documentos anexados. Os vereadores dialogaram sobre encaminhamentos e diretrizes para as próximas reuniões na averiguação das planilhas de custo do transporte coletivo do município de São Paulo. Em análise a documentação enviada pela SPTRANS os vereadores concluíram a necessidade de diversas oitivas para tratar do Transporte Coletivo do Município de São Paulo.

2ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 15/08/13

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: EMTU (RAUL SHIMEGUITSU SUNAO)

OITIVA: METRO DE SÃO PAULO (JOSÉ CARLOS BAPTISTA DO NASCIMENTO)

OITIVA: CPTM (ROSEMEIRE SALGAO PISANE) DA SECRETÁRIA DE TRANSPORTES
METROPOLITANOS DO ESTADO DE SÃO PAULO

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Roberto Trípoli, Nelo Rodolfo e Milton Leite. O presidente solicitou que os depoentes se identificassem para início da oitiva com os representantes da EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos), da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) e METRO (Metropolitano de São Paulo). Compareceram a oitiva os Srs. Raul Shimeguitsu Sunao, o qual ocupa o cargo de Gerente de Logística da EMTU, a Sra. Rosimeire da Secretaria Estadual dos Transportes Metropolitanos para falar sobre a CPTM, o Sr. José Carlos Baptista do Nascimento o qual ocupa o cargo de Gerente do METRO. Todos leram o compromisso de falar a verdade perante a Comissão Parlamentar de Inquérito sob juramento. Iniciado as exposições o Sr. Raul Shimeguitsu Sunao apresentou slides com informações sobre aspectos técnicos e logísticos da EMTU, de suas linhas intermunicipais e trajetos na municipalidade de São Paulo. No sistema gerenciado pela EMTU transportamos na região metropolitana 50 milhões; na Baixada quase seis milhões e na região metropolitana de Campinas quase cinco, em um total de quase 62 milhões de passageiros. Média de dia útil 2,4 passageiros. Viagem realizadas: 1 milhão 600 mil; quilometragem percorrida nessas quatro regiões de 40 milhões 60 mil; Linhas em operação, um total de 886, sendo 590 em São Paulo, 62 na Baixada Santista, 162 em Campinas e 72 no Vale do Paraíba. Frota cadastrada nessas quatro regiões: em torno de 5 mil na região de região de São Paulo, 500 na região da Baixada, 575 em Campinas, Vale do Paraíba, 256, total: 6.200 veículos. Atuam na região de São Paulo, quatro consórcios e 19 permissionárias. Na região da baixada Santista são cinco permissionárias; Campinas, 9 e no Vale do Paraíba, dez empresas. Um total de 47. Gerenciamos

também um sistema de fretamento, num total, cadastrado nas quatro regiões, em torno de 17 mil veículos. Um ponto importantíssimo que a EMTU cuida, que é o transporte escolar metropolitano. O que envolve? Cadastramento, inspeção, fiscalização desses serviços, em um total de 643 veículos cadastrado com a gente. Gerenciamos também algumas pontes Orca, ligações feitas entre o zoológico e estação Jabaquara do Metrô. Serviço de grande aceitação do público, que diariamente visitam o zoológico. Na sequência o Sr. José Carlos Baptista do Nascimento apresentou dados técnicos e informações sobre o sistema de funcionamento do Metro de São Paulo. O Metrô, hoje, possui linhas em operação no total de 65 quilômetros, uma rede com 58 estações, 150 trens na sua frota patrimonial. Em 2010, foi inaugurado o primeiro trecho da Linha 4, a primeira linha em regime de PPP, e quem opera é a concessionária Via Quatro. Essa linha, atualmente, opera com seis estações com 8,9 quilômetros de extensão e com frota patrimonial de 14 trens. A malha atual, então, tem 74 quilômetros de extensão com 64 estações. Considerando que temos uma integração livre, uma transferência livre de todos os nossos usuários entre Metrô e CPTM, considerando essa rede metro ferroviária, dispomos de 335 quilômetros de extensão de rede metro ferroviária. Diariamente, transportamos no Metrô cerca de 4,5 milhões de usuários que percorrem, nessas quatro linhas operadas pelo Metrô, 21 milhões de quilômetros, toda a nossa frota comercial em operação. Nos últimos dez anos, houve um aumento de 51% no total de quilômetros rodados pelos nossos trens. Hoje nós contamos com 9.378 colaboradores diretos, com vínculo empregatício, e no último exercício o Metrô apurou uma receita total de R\$ 1,9 bilhão. Alguns dados operacionais: A nossa velocidade comercial gira em torno de entre 33 e 41 km, variando entre as quatro linhas operadas pelo Metrô de São Paulo. O tempo médio de viagem dos nossos usuários está por volta de 15 minutos, e a distância média percorrida pelos nossos usuários é de 7,4 km. Atualmente o Metrô de São Paulo desenvolve um processo de expansão intenso, no qual temos hoje em obras de expansão o prolongamento da linha 05. A linha 05 opera hoje do Capão Redondo até o Largo XIII, e o prolongamento da Linha 05 irá até a Estação Chácara Klabin, uma estação da Linha 02 – Verde, ocorrerá mais uma integração com a Linha 02. Essa Linha 05

também terá integração com a Linha 17 – Ouro, e a Linha 17 – Ouro também é uma nova expansão da rede num modal diferenciado, de monotrilho. Essa Linha 17 – Ouro ligará o Aeroporto de Congonhas à Estação Morumbi e, posteriormente, irá até a Estação Jabaquara na Linha 01, num sentido; e no outro sentido, até a Estação Morumbi, ligando a Linha 04. Também no modal monotrilho estamos implantando a Linha Prata, que ligará Ipiranga até Cidade Tiradentes. Num primeiro trecho, operaremos até o final desse ano o trecho entre Vila Prudente e Oratório, depois faremos um prolongamento até São Mateus para, numa terceira etapa, concluirmos até Cidade Tiradentes. Também estamos finalizando a implantação da Linha 04 – Amarela, que terá mais cinco estações. A nossa projeção, então, para o final de 2014, é operar com mais 24 estações em ampliação para mais de 100 quilômetros metroviários. Entrando especificamente na nossa questão principal, que é a planilha tarifária, apresentamos então aqui a estrutura, encaminhamos as nossas solicitações à Secretaria de Transportes Metropolitanos. A definição da tarifa de transporte metroferroviário é realizada e de competência do Secretário de Transportes Metropolitanos. O Metrô de São Paulo submete uma planilha, uma sugestão, uma recomendação de reajuste da tarifa baseado na estrutura de custos praticados pela companhia. Inicialmente são apresentados os custos praticados pela companhia, e aqui apresentamos a planilha que foi submetida ao Sr. Secretário para a definição da tarifa inicialmente fixada em 02 de junho a R\$ 3,20. Nessa planilha, podemos verificar que os custos de operação representam 40% dos custos do Metrô, 40% dos custos de manutenção; os demais itens: Administração geral, na ordem de 17%, e arrecadação em 03%. Dessa forma, submetemos esses dados ao Sr. Secretário, sugerindo, recomendando, um reajuste tarifário baseado nos limites dos índices inflacionários e utilizamos como referência, nos últimos exercícios, a variação do IPC/ FIPE. E, dessa forma, recomendamos um reajuste tarifário nessa proporção. Temos esse demonstrativo que apresenta que, na fixação de uma tarifa de R\$ 3,20, o Metrô de São Paulo não apresentaria um equilíbrio financeiro de cobertura dos seus gastos. Com uma tarifa de R\$ 3,20. O Metrô de São Paulo teria somente 93,6% dos seus custos cobertos. Podemos ver que essa tarifa, demonstrada de uma outra forma, é representada por 64%, é destinada a pagamento dos salários e encargos de todos

os nossos empregados; 7% é destinado ao pagamento do consumo de energia elétrica; 3% aos diversos materiais de manutenção e reposição; despesas gerais na ordem de 21%; e 5% de tributos recolhidos pelo Metrô na sua atividade. Quando da decisão de retomarmos o patamar da tarifa de R\$ 3,00, tivemos nesse meio tempo – entre a fixação da tarifa, no dia 02 de junho, e a retomada da tarifa de R\$ 3,00, em 24 de junho – nós tivemos ocorrência da desoneração do PIS/ Pasep e Cofins pela medida provisória 617. Dessa forma, a estrutura de custos do Metrô fica modificada, tendo a sua participação mantida no caso da aplicação dos recursos de custo de operação em 40%, e manutenção também, e administração geral com 17%. Porém, com a redução da tarifa, a cobertura dos gastos dos custos do Metrô, eles passam para um patamar de 90,3%. A condição financeira para a cobertura com o pagamento somente da tarifa ficou prejudicada. Da mesma forma, podemos verificar numa outra estrutura que, com o pagamento de R\$ 3,00 da tarifa básica, nós temos uma participação de 66%. Esses recursos serão destinados para pagamentos de salários e encargos na ordem de 66%; a energia elétrica num patamar de 7%; materiais em 3%; os gastos gerais em 22%; e os tributos em 2%. Aqui podemos identificar o quanto representou a redução por conta da desoneração de PIS/Pasep e Cofins. Foi um impacto significativo. São esses os dados que nós temos a apresentar com relação à tarifa. Por fim a representante da Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos Sra. Rosimeire teceu informações sobre os trens da CPTM e a forma do funcionamento das linhas e estações. O Gerente do Metrô José Salgado disse que o Metrô e a CPTM preparam uma licitação para promover uma nova auditoria no sistema de cobrança do Bilhete Único, atingindo todos os participantes do sistema. O gerente financeiro do Metrô disse que as perdas de cerca de R\$ 13 milhões ao mês provocadas pela redução da tarifa de R\$ 3,20 para R\$ 3 em junho estão sendo bancadas graças a um colchão financeiro formado por compras antecipadas de créditos do Bilhete Único. Esse colchão, segundo ele, alcança cerca de R\$ 100 milhões ou um mês de arrecadação, mas tem data para acabar. Segundo Nascimento, o único ressarcimento do governo do estado ao Metrô é aquele que cobre as gratuidades para idosos, estudantes, deficientes. "O Bilhete Único promove um venda antecipada de viagens porque no momento em que os usuários adquirem

os créditos eles adquirem com valor acima da tarifa. Temos um colchão formado por esses recursos que são adquiridos pelos usuários", afirmou. Segundo ele, o Metrô não tem nenhum estudo de reajuste, mas promove ajuste para contenção de gastos. Entre Metrô e ônibus existe uma "folga" de mais de R\$ 70 milhões ao ano para o Metrô, conforme a integração nos sistemas. Sobre a EMTU o Sr. Raul disse que A EMTU está vinculada à Secretaria de Transportes Metropolitanos e responsável pelo planejamento, fiscalização, controle e expansão da infraestrutura no que se refere a pneus. Após aberto aos vereadores para questionamentos aos depoentes pela ordem indagaram simultaneamente na oitiva os Srs. Vereadores Milton Leite, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, a relatora Edir Sales, Nelo Rodolfo e o presidente Paulo Fiorilo sobre questões pontuais do transporte metropolitano, linhas urbanas e intermunicipais, sistema de funcionamento e gerenciamento do metrô da cidade de São Paulo e das linhas da CPTM. Na audiência a relatora Vereador Edir Sales se pronunciou sobre as oitivas de hoje e considerou insatisfatórias as respostas dadas pelo gerente de logística integrada da Secretaria de Transportes Metropolitanos, Raul Shiguemitsu Sunao, pela coordenadora de Transportes Coletivos da CPTM, Rosimeire Salgado, e pelo gerente de controle financeiro do Metrô, José Carlos Batista do Nascimento. Consignou que ao ouvir os representantes das três empresas, não foi capaz de responder a todos os questionamentos com clareza e muitas perguntas ficaram sem respostas principalmente no caso da empresa CPTM e todos os depoentes não apontaram soluções quanto aos custos do transporte público na capital, objeto da CPI. O vereador Milton Leite e Vereadora Edir Sales ficaram também insatisfeitos quando questionaram sobre quais são as empresas que prestam serviços de manutenção à CPTM e ao Metrô, e os depoentes afirmaram não saber. Rosimeire Salgado admitiu que a Siemens e a Alstom têm contratos com a CPTM, mas disse desconhecer a natureza dos acordos. O vereador Milton Leite se pronunciou no mesmo sentido de insatisfação com os depoimentos e propôs convite aos diretores da Siemens e Alstom, multinacionais envolvidas nas denúncias de corrupção nas licitações de trens e metrôs que atingem o governo do Estado de São Paulo nos últimos 20 ano justificando que essas informações são fundamentais para o entendimento da composição dos preços das tarifas, já que os serviços se integram

com os ônibus da SPTrans e um dos maiores custos das estatais é o de manutenção. “Se o custo de manutenção tiver sido superfaturado, ou se houve irregularidades nos contratos que afetem os valores das tarifas, isso reflete na cidade de São Paulo. Nós queremos saber todos os pormenores”, disse Milton Leite. O vereador Milton Leite apresentou sobre a mesa quatro requerimentos de convocação de representantes de empresas e documentos. O Presidente Paulo Fiorilo recebeu os requerimentos e sobrestou-os para a próxima reunião deliberativa da Comissão Parlamentar de Inquérito conforme calendário aprovado de reunião de oitiva e reunião deliberativa. A vereadora Edir Sales solicitou que esses requerimentos devam ser aprovados com urgência e poderiam ser feitos na presente reunião, mas aguardará a te a próxima reunião a qual requer celeridade dos trabalhos nessa aprovação. Nada mais havendo a tratar o presidente deu por encerrada a reunião.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- NA EMTU: Atuam na região de São Paulo, quatro consórcios e 19 permissionárias.
- No sistema gerenciado pela EMTU transportamos na região metropolitana 50 milhões.
- EMTU: Gerenciamos também um sistema de fretamento, num total, cadastrado nas quatro regiões, em torno de 17 mil veículos. Um ponto importantíssimo que a EMTU cuida, que é o transporte escolar metropolitano.
- METRÔ: O Metrô não tem nenhum estudo de reajuste para este ano o ou próximo, mas promove ajuste para contenção de gastos.
- METRÔ: O Gerente do Metrô José Salgado disse que o Metrô e a CPTM preparam uma licitação para promover uma nova auditoria no sistema de cobrança do Bilhete Único, atingindo todos os participantes do sistema.
- METRÔ: O Metrô, hoje, possui linhas em operação no total de 65 quilômetros, uma rede com 58 estações, 150 trens na sua frota patrimonial.

- Diariamente, transportamos no Metrô cerca de 4,5 milhões de usuários que percorrem, nessas quatro linhas operadas pelo Metrô, 21 milhões de quilômetros, toda a nossa frota comercial em operação.
- Nos últimos dez anos, houve um aumento de 51% no total de quilômetros rodados pelos nossos trens. Hoje nós contamos com 9.378 colaboradores diretos, com vínculo empregatício.
- No último exercício o Metrô apurou uma receita total de R\$ 1,9 bilhão.
- METRÔ: Dados operacionais: A velocidade comercial gira em torno de entre 33 e 41 km, variando entre as quatro linhas operadas pelo Metrô de São Paulo.
- METRÔ: Não há subsídio no Metrô de São Paulo.
- Rosimeire Salgado admitiu que a Siemens e a Alstom têm contratos com a CPTM.
- Entre Metrô e ônibus existe uma "folga" de mais de R\$ 70 milhões ao ano para o Metrô, conforme a integração nos sistemas.

3ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 22/08/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: DIGICON (SERGIO QUEIROZ)

OITIVA: PRODATA (RONALDO PAIVA e LEONARDO SERAGIOLI)

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Roberto Trípoli, Nelo Rodolfo e Milton Leite. O presidente perguntou aos presentes na reunião se os convocados para as oitivas das empresas DIGICON e PRODATA que são responsáveis pela implantação e, atualmente, pela manutenção do Bilhete Único e integração com os sistemas municipal e estadual de transporte coletivo estavam presentes. Responderam que se faziam representar o presidente da PRODATA os Srs. RONALDO PAIVA e LEONARDO SERAGIOLI. Representando o presidente da DIGICON o Sr. SÉRGIO QUEIROZ que ocupa o cargo de Gerência e Gestor de

Projetos na empresa Digicon. O vereador Adilson Amadeu autor do requerimento para a oitiva se manifestou contrário a ouvir os representantes da PRODATA que não seja na pessoa de seu presidente. O Presidente da CPI consultou o requerimento do vereador Adilson Amadeu e no teor do mesmo constava a solicitação de comparecimento de representantes de ambas as empresas sem especificação de cargo. O presidente da CPI suspendeu a sessão para reunião de trabalho e encaminhamentos da Comissão por 5 minutos em sala apartada. Reaberta a sessão o presidente da CPI dispensou os representantes da PRODATA e requereu a permanência do representante da DIGICON o qual será ouvido em depoimento perante a CPI. Pela ordem o vereador Adilson Amadeu expos as razões pelas quais deseja ouvir o presidente da PRODATA. Sobre a mesa o presidente da CPI colocou em deliberação diversos requerimentos dos Srs. Vereadores membros da CPI. Pela Ordem o Vereador Adilson Amadeu apresentou requerimento o qual requer a presença do Presidente da PRODATA em data oportuna para oitiva perante a CPI. Foram deliberados e aprovados 15 requerimentos dos Srs. Vereadores. Convocado o Sr. Para a leitura do termo de compromisso de falar a verdade perante a CPI. Iniciada as oitivas da PRODATA os Srs. RONALDO PAIVA e LEONARDO SERAGIOLI foram dispensados pelos vereadores pois houve um entendimento entre os membros da CPI de se tomar o depoimento do Presidente da Prodata o Sr. JOÃO RONCO. Após ingressou-se na oitiva do Sr. SÈRGIO QUEIROZ DA DIGICON. Os questionamentos pelo vereador Adilson Amadeu, seguido por Nelo Rodolfo, pela Relatora Vereadora Edir Sales, Eduardo Tuma e pelo Presidente Paulo Fiorilo, todos indagaram o depoente acerca de questões profissionais, históricas, contratuais da empresa DIGICON, do relacionamento dessa empresa com a PRODATA e os órgãos do governo municipal, sobre bilhetagem, sobre a confecção dos cartões, saldo, conta sistema, fraude, clonagem, desvios, transferência dos créditos nos ônibus no fim do dia para o sistema e se é possível fraudes nesse procedimento, sobre o lucro e o quanto a empresa recebe para a execução do contrato e soluções que a empresa pode oferecer ao transporte do município de São Paulo. Queiroz admitiu que o sistema não oferece 100% de segurança e que existe possibilidades de falha no sistema. “A tecnologia evolui muito e a Digicon tem ferramentas para contornar

possíveis fraudes. Hoje, poderia dizer que, talvez, tenhamos 5% de possibilidade de fraude. Mas o sistema é muito seguro”, afirmou. Segundo Queiroz, aconteceram apenas dois episódios de tentativas de fraudes. “As pessoas passavam os cartões pela janela do próprio ônibus para que outras entrassem sem pagar e também um grupo de hackers que conseguiu adicionar créditos ao bilhete”, lembrou o gerente. A companhia recebe R\$ 150 mil por mês da Prefeitura para a manutenção do sistema. De acordo com Queiroz, a empresa tem cinco colaboradores para cuidar do sistema. “Esses funcionários ficam “full time” na SPTrans para fazer a manutenção do sistema e também para atualizar o software”, explicou o gerente, que ainda acrescentou que existe toda uma equipe que “ em uma eventualidade pode dar suporte a esses outros”. Após 4 horas de depoimentos satisfeitos os vereadores na oitiva, nada mais havendo a tratar o presidente deu por encerrada a reunião.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- O sistema de bilhetagem se iniciou em 2001 com a Digicon através do desenvolvimento de cartão com software e diversas camadas de inteligência e segurança até 2008.
- Em 2008 a DIGICON assinou um novo contrato com a SPTRANS exclusivamente de manutenção do sistema.
- A Digicon é a responsável pela emissão do cartão de bilhetagem eletrônica.
- O cartão de bilhete único possui muitas camadas de segurança que o torna praticamente inviável aos hackers a violação para fraudes e clonagens para utilização em passagens urbanas uma vez que fica caro demais a fraude e o retorno é muito baixo.
- O bilhete único não faz integração com o sistema intermunicipal da EMTU e não há previsão dessa interligação entre os sistemas.
- Os cartões de Bilhete único são homologados pela SPTRANS.
- A partir da homologação a fiscalização é de responsabilidade da SPTRANS

- A remuneração da Digicon pela Sptrans é na ordem R\$150.000,00/mês com 5 cinco funcionários disponibilizados para a manutenção no sistema dos validadores.
- Os relatórios dos serviços prestados são entregues a SPTRANS no início do mês, sempre na 1ª semana, onde é feita a medição do relatório.
- Nunca houve multa contratual imposta a DIGICON.
- Todos os cartões tem a mesma tecnologia e vêm sendo renovada com atualizações que permitem que cartões antigos funcionem no validador.
- Os validadores nos ônibus são de responsabilidade da PRODATA.
- A PRODATA detêm mais de 90% dos validadores instalados nos concessionários e permissionários.
- Os permissionários afirmaram da plateia que pagaram R\$5.000,00 por cada validador e atualmente pagam R\$100,00 de manutenção/mês.
- Queiroz admitiu que o sistema não oferece 100% de segurança e que existe possibilidades de falha no sistema. “A tecnologia evolui muito e a Digicon tem ferramentas para contornar possíveis fraudes. Hoje, poderia dizer que, talvez, tenhamos 5% de possibilidade de fraude. Mas o sistema é muito seguro”, afirmou.

4ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 29/08/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DE SÃO PAULO (WAGNER PALMA MOREIRA/CARLOS ALBERTO FERNANDES RODRIGUES DE SOUZA/ANTONIO SAMPAIO AMARAL FILHO)

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, e Abou Anni substituto do Vereador Roberto Trípoli ausente. Registraram presença logo após os vereadores, Nelo Rodolfo e Milton Leite. Sobre a mesa 3 requerimentos de autoria dos Vereadores Milton Leite e Adilson Amadeu, discutidos e aprovados. Os

vereadores Eduardo Tuma e Abou Anni apresentaram requerimentos. O presidente suspendeu a Sessão por 10 minutos para encaminhamentos. Reaberta a reunião o presidente da CPI informa que a presente reunião é de oitiva e não deliberativa. O Vereador Milton Leite apresentou um encaminhamento que os requerimentos aprovados na presente reunião só tenham efeitos a partir da próxima reunião. Deferido. A Relatora Vereadora Edir Sales e os vereadores Nelo Rodolfo e Milton Leite solicitaram o adiamento e leitura dos requerimentos para a próxima sessão. Em votação, adiaram-se todos os requerimentos apresentados na data de hoje. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. Presentes na qualidade de representantes da **SP-URBANUSS** (Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo) os Senhores CARLOS ALBERTO FERNANDES RODRIGUES DE SOUZA/ANTONIO SAMPAIO AMARAL FILHO/WAGNER PALMA MOREIRA, os quais simultaneamente prestaram depoimento perante a CPI. O Senhor Economista e funcionário do Sindicato WAGNER PALMA MOREIRA prestou explanação por 20 minutos acerca de aspectos da planilha, funcionamento do transporte e corredores municipais e dados do sindicato. A primeira delas é uma evolução do número de passageiros transportados, considerando aí o período de 2005 a 2012 – o período anterior a 2005 ainda estava num processo que o Bilhete Único ainda estava sendo implantado, estava num processo ainda de maturação da implantação desse Bilhete Único; em 2005, ele já estava um pouco mais consolidado. E aí mostra, na evolução do passageiro por tipo, que os passageiros que pagam as tarifas integrais uma redução considerável – da ordem 17,6% –, e abaixo dessa linha são os passageiros que possuem algum tipo de integração, como o estudante, que tem 50% de desconto na tarifa, a integração com os trilhos, que custa 74% da tarifa, e, abaixo, as integrações gratuitas. Ali, quando se vê o número absoluto de passageiros, que aumentou em 16%, nós vemos que esse aumento foi mais de passageiros que possuem alguma gratuidade – portanto, tem um custo para o sistema –, do que esses passageiros que pagam uma tarifa integral. O idoso e o deficiente físico participam com 9%; as integrações com ônibus, em média, um terço; aqui, abaixo, temos os trilhos, com 13%; o estudante, com 50%.

tem 6% de participação. E quem paga uma tarifa integral é na ordem de 39%. A composição da demanda onde a gente calcula o chamado “passageiro equivalente”. Ou seja, os pagantes em dinheiro, comum e vale-transporte, são considerados como um passageiro; o estudante é considerado como 0,5% passageiro; a integração do metrô e a ferrovia. Na verdade, ela tem uma tarifa de 4,65, da qual o Município recebe R\$2,22, numa câmara de compensação o Metrô recebe R\$2,43. E os integrados, que são contados como zero, e os deficientes físicos e os idosos. Então, portanto, temos aí um percentual equivalente de 51,55% de todo o carregamento paga uma tarifa integral. Este quadro mostra, de uma forma até simples e prática, a questão do aumento significativo da oferta de lugares, e até mesmo, por que não, da qualidade do serviço. Ali, nós estamos pegando dados de planilhas tarifárias, planilhas de custos que foram publicadas pela Secretaria no Diário Oficial. Então ali nós temos uma composição da frota no ano de 2005, e uma composição da frota no ano de 2013. Disse ainda o representante do sindicato que na primeira coluna nós temos os tipos de veículos que tem no sistema e a capacidade de carregamento que cada um desses veículos possui. Quando a gente observa, diante dessa capacidade, com a frota que tinha em 2005, comparada a 2003, nós verificamos que a oferta absoluta – e ali nós estamos considerando toda a frota, evidentemente – aumentou da ordem de 28%, mais ou menos. Disse ainda que: por exemplo, que aí não foi só um acréscimo, uma substituição simples de veículos usados por veículos novos. Nesse processo, por exemplo, você tinha 8.352 veículos considerados básicos, com motor dianteiro, e ele caiu hoje para 4.280. O veículo Padron, que você tinha 506 veículos, subiu para 3.980. 5.200 veículos totalmente acessíveis e, em breve, teremos o total da frota acessível. O período de questionamentos e debates com os depoentes se iniciou pelo Vereador Milton Leite, seguido da Relatora Vereadora Edir Sales, Eduardo Tuma, Abou Anni, Nelo Rodolfo e Paulo Fiorilo. Havendo nova rodada de questionamentos pelos membros da CPI que outrora se inscreveram. O Vereador Milton Leite indagou os representantes do Sindicato em questões pontuais acerca de critérios de atuação do sindicato e questões intermunicipais das linhas de ônibus e das empresas. A relatora Vereadora Edir Sales apresentou questionamentos acerca dos direitos sociais e trabalhistas dos trabalhadores vinculados as empresas

sindicalizadas, questões sobre a planilha de custo, remuneração do sistema, multas de trânsito, multas contratuais, dívidas com a Receita Federal, subsídio no transporte coletivo e diversificação da remuneração por área e atuação no Sistema de Transporte Coletivo. Em questionamento elaborado pela relatora Vereador Edir Sales os Diretores do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss) afirmaram que consideram injusta a remuneração paga pela São Paulo Transportes (SPTrans) às empresas de ônibus. O diretor Carlos Alberto Fernandes ponderou que houve uma queda no número de passageiros pagantes de tarifa integral ao longo dos últimos sete anos. “Hoje recebemos o valor integral correspondente a 51,55% dos passageiros embarcados. O restante a prefeitura complementa com os subsídios”, Segundo os dados apresentados pelos diretores, o número de passageiros integrais por ano, entre 2005 e 2012, caiu de 1,387 bilhões para 1,142. No mesmo período, os estudantes aumentaram de 123,3 milhões para 173,6 ao ano. E as gratuidades, de 161,1 para 200 milhões. “Não estamos simplesmente querendo mais dinheiro, mas é preciso reduzir o custo de operação, melhorar a eficiência do sistema, para atrair mais passageiros e com isso melhorar a remuneração”, defendeu Moreira. Moreira ainda informou que o contrato assinado em 2003 pela Prefeitura para a concessão do sistema de ônibus da cidade previa inclusão da qualidade do serviço oferecido no cálculo de remuneração das empresas, mas essa cláusula nunca foi aplicada pela Prefeitura. Os depoentes responderam a oitiva por aproximadamente 7 horas. Não havendo nada mais a tratar o presidente deu por encerrada à reunião.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- Houve uma grande evolução do número de passageiros transportados, considerando aí o período de 2005 a 2012.
- Porém, na evolução do passageiro os que pagam a tarifa integral há uma redução considerável – da ordem de 17,6% –, e abaixo disso estão os passageiros que possuem algum tipo de integração, como o estudante, que

tem 50% de desconto na tarifa, a integração com os trilhos, que custa 74% da tarifa.

- **COMPOSIÇÃO DO PASSAGEIRO EQUIVALENTE:** O idoso e o deficiente físico participam (usam do sistema) com 9%; as integrações com ônibus, em média, um terço; os trilhos, com 13%; o estudante, pagando 50%, tem 6% de participação; E quem paga uma tarifa integral é na ordem de 39% da participação na composição.
- O estudante é considerado como 0,5% passageiro.
- Na integração (METRO/CPTM - Ônibus) tarifa de R\$4,65, da qual o Município recebe R\$ 2,22, o Governo do Estado recebe R\$2,43.
- 5.200 veículos totalmente acessíveis e, em breve, será em toda a frota.
- Segundo os dados apresentados pelos diretores, o número de passageiros integrais por ano, entre 2005 e 2012, caiu de 1,387 bilhões para 1,142.
- Os estudantes aumentaram de 05-12: de 123,3 para 173,6 milhões ao ano.
- As gratuidades de 2005 a 2012: de 161,1 para 200 milhões de passageiros.
- Moreira ainda informou que o contrato assinado em 2003 pela Prefeitura para a concessão do sistema de ônibus da cidade previa inclusão da qualidade do serviço oferecido no cálculo de remuneração das empresas, mas essa cláusula nunca foi aplicada pela Prefeitura. Também complementou que a rede licitada, o número de corredores de ônibus e terminais de transferências previstos, nunca se realizaram.
- Foi informado pelos diretores que houve uma significativa renovação da frota de ônibus, com a aquisição de veículos de maior capacidade, acessíveis e movidos a energia mais limpa.
- A melhoria do sistema de transporte coletivo na Cidade de São Paulo se dará com investimentos em infraestrutura viária, com a construção de corredores exclusivos (tipo BRT), terminais de transferência e reorganização da rede de linhas.

5ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 05/09/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: SINDLOTAÇÃO – SINDICATO DOS PROPRIETÁRIOS DE VEÍCULOS
PROFISSIONAIS AUTÔNOMOS QUE TRABALHAM NO TRANSPORTE DE
PASSAGEIROS LOTAÇÃO EM SÃO PAULO E GRANDE SÃO PAULO – LEVI
ARAUJO/MARCELO AVELAR.

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, e Abou Anni substituto do Vereador Roberto Trípoli, Milton Leite e George Hato em substituição ao vereador Nelo Rodolfo. Registrou presença durante a reunião o vereador Roberto Trípoli. Sobre a mesa 3 requerimentos de autoria. Em discussão os requerimentos o Vereador Milton Leite propôs o encaminhamento de inversão da pauta para ingresso na oitiva e ao término a volta da análise dos requerimentos sobre a mesa. Aprovado. A Relatora Vereadora Edir Sales agradeceu a presença maciça no plenário de integrantes e sindicalizados do SINDLOTAÇÃO, além dos coordenadores de Cooperativas e trabalhadores do setor na reunião da CPI. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. Presentes na qualidade de representantes do SINDLOTAÇÃO os Senhores Levi Araujo, Técnico em Transporte e Marcelo Avelar advogado do Sindicato. Pelo tempo instituído o Senhor Levi Araujo apresentou exposição aos vereadores e demais presentes acerca da situação dos permissionários no Sistema de Transporte Municipal de São Paulo trazendo gráficos, planilhas e ilustrações devidamente elaboradas, além de apresentar as contas do sistema permissionário na cidade de São Paulo, em comparação com o estrutural (concessionários). Explicou ainda o Sr. Levi Araujo aos vereadores da CPI que enquanto o sistema permissionário transporta em média 18 mil pessoas por veículo/mês, o sistema estrutural atinge 16 mil passageiros. Os permissionários tem uma frota de 5982 veículos, com idade média de 3 anos e oito meses de circulação. A diferença é maior ao comparar a composição da frota, uma vez que os permissionários trabalham, em grande parte, com veículos de capacidade média de

48 passageiros, contra 89 passageiros do outro sistema. O sistema permissionário corresponde às lotações, operadas por cooperativas, só podem operar em vias menores. Já o estrutural é o concessionário, da administração direta, o único que pode operar em grandes vias. Ao mesmo tempo, os permissionários recebem R\$ 1,47 da tarifa paga, enquanto os outros recebem mais de R\$ 2,20. Afirmou ainda que segundo dados consolidados os permissionários operam 44% das viagens no Sistema da Cidade de São Paulo e recebem 33% da remuneração total dos operadores, ou seja quase a metade do sistema e recebem pouco mais de 1/3 como remuneração. Segundo Marcelo Avelar, advogado do Sindlotação, embora a Prefeitura respeite os acordos coletivos da categoria e, portanto, os salários sejam similares em permissionários e concessionários, as cooperativas não recebem as quantias equivalentes para encargos trabalhistas. "A consequência é muito simples: operadores trabalham sem registro, e as cooperativas levaram ações trabalhistas até o Ministério Público de Trabalho ser notificado. Agora foi firmado um TAC (Termo de Ajustamento de Conduta)", disse Marcelo, que também afirmou que a SPTrans aplica reajustes à remuneração do sistema estrutural, sem fazer o mesmo para as cooperativas. Segundo Levi, não houve opção a não ser assinar o TAC. Entretanto, ele afirmou que os pagamentos que precisam ser feitos, encargos e indenizações, vão danificar o funcionamento do sistema. Ficou esclarecido ainda que os antigos perueiros que circulavam nas linhas como clandestinos são os mesmo que atuam hoje em linhas determinadas e classificados como permissionários. Os permissionários transportam 105 milhões de passageiros que representa um total de 44% do sistema e gera uma receita atual de R\$162 milhões e repassa a SPTRANS aproximadamente R\$6 milhões, diferentemente das Concessionárias que arrecadam R\$209 milhões e recebem ainda de subsídio R\$104 milhões por mês. Segundo Levi é preciso mais 1.200 carros para dar atendimento à periferia para agilizar e diminuir a espera por viagens. Afirmou ainda Levi que o sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo ainda se demonstra desorganizado, é preciso uma reestruturação uma vez que há linhas onde o permissionário concorre com o concessionário no mesmo trecho e destino com poucas diferenças. Não é adotado aos permissionários o regime da CLT e cada permissionário responde

individualmente perante a Justiça do Trabalho com seu respectivo colaborador. Os presentes no plenário solicitaram em alta voz por mudanças no Sistema dos permissionários uma vez que muitos praticamente pagam para trabalhar tendo em vista que o lucro para o sistema local é baixíssimo beirando a 1% ao mês, e ainda arcam com os custos da manutenção transportando mais passageiros em veículos mais leves e frágeis em comparação com os concessionários que transportam menos e recebem diariamente valores e remuneração sobre a manutenção dos ônibus. Afirmou ainda que a Federação das Cooperativas sempre teve participação efetiva e atuante nas solicitações e demandas dos permissionários, sendo essa vez a primeira que falo em nome do Sindicato, e as outras foram em nome da Federação, disse Levi. A Relatora Vereadora Edir Sales indagou o Sindicato do porquê as permissionárias não podem trafegar nos corredores e faixas exclusivas de ônibus. O Sr. Levi respondeu que não há explicação para tal fenômeno apenas a proibição por Decreto e que se o executivo desejar pode fazer a qualquer momento. Afirmou ainda os presentes no plenário em alta voz que pagaram R\$5.000,00 (cinco mil reais) às empresas de bilhetagem (Digicon e Prodata) para inclusão do Validador em seus veículos e ainda que pagam mensalmente R\$100,00 (cem reais) para manutenção. Sobre a bilhetagem não há diferenças entre os sistemas o procedimento é o mesmo tanto de validação quanto de transferência do validador à SPTRANS. Atualmente, segundo o sindicato, as cooperativas representam cerca de 44% dos usuários transportados no sistema municipal de transporte, somando cerca de 105 milhões de passageiros/mês. A frota dos permissionários é de 5.982 veículos, divididos em oito consórcios, 400 linhas bases de atendimentos. Questionado pelo presidente da CPI Paulo Fiorilo (PT) se o sistema local suporta a demanda de pessoas embarcadas, Araújo respondeu positivamente, mas ressaltou que há dificuldades. “O ideal seria aumentar a frota para 8 mil veículos o que facilitaria bastante a vida dos usuários principalmente os da periferia”, comentou. A categoria reclamou do Resam (Regulamento de Sansões e Multas). Segundo os representantes, as empresas são multadas mensalmente em R\$ 3 milhões, média. “Sabemos que existe o regulamento e não estamos fugindo de nosso compromisso, o que é complicado são esses valores

exorbitantes descontados do cooperado” finaliza Araújo. Nada mais havendo a tratar o presidente encerrou a reunião.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- Defasagem na remuneração: Aumento na remuneração do sistema local que hoje está em R\$1,47 em contrapartida com o Sistema Estrutural que recebe no mínimo mais que R\$2,20 por passageiro transportado.
- Para que não haja o repasse do arrecadado e que se a participação dos permissionários é de 44% do sistema que a remuneração seja equivalente e não mais apenas os 33% como o que está em vigor.
- Os permissionários não recebem remuneração para manutenção dos veículos e nem renovação de frota.
- Os empregados das permissionárias não são registrados diferentemente das concessionárias que tem vínculo e direitos trabalhistas.
- Há Termo de Ajuste de Conduta (TAC para sejam feitos esses registros trabalhistas dos empregados até 2014.
- As multas que são descontadas em folha reverterem para remuneração do sistema como um todo e não para melhorias do sistema.
- Sempre que há aumento na tarifa os permissionários não recebem automaticamente, a planilha do sistema local não recebe reajuste.
- A Cesta de Índice é composta por diversas variáveis como combustível, peças de reposição, descumprimento do contrato.
- É necessário reajuste de 20% na remuneração dos permissionários para se tornar justa a remuneração.
- Deve se levar em conta que o sistema local tem os mesmo problemas que o sistema estrutural e muitas vezes até maiores, porque o local não trafega em corredores e faixas exclusivas com pistas devidamente capeadas e muitas vezes por ruas e vias altamente danificadas e esburacas o que compromete a manutenção diária do veículo.

- Multas do RESAM devem ser revistas à forma. Atualmente o veículo sofre duas multas pela mesma infração num mesmo ponto determinado pela CET e pela SPTRANS : mas geralmente as multas são mantidas. RESAM (as empresas são multadas mensalmente em R\$ 3 milhões, média).
- Desautorizar esse modelo com a SOCICAM de que as multas são lavradas posteriormente.
- Segundo o Sindicato o Sistema está desorganizado, é preciso uma reestruturação uma vez que há linhas onde o permissionário concorre com o concessionário no mesmo trecho e destino com poucas diferenças havendo sobreposição.
- Deve haver esse ajuste do item anterior sem a exclusão dos trabalhadores reestruturando sem desemprego.
- Viabilidade de porta esquerdo nos permissionários para que esses possam trafegar nos corredores e faixas exclusivas da cidade.
- Disponibilidade de remuneração para renovação da frota dos permissionários.

REUNIÃO NO MINISTÉRIO PÚBLICO COM DR. SAAD MAZLOUM EM 09/09/2013

Com a presença do Sr. Vereador Paulo Fiorilo em reunião no Ministério Público Estadual acerca do objeto da CPI recepcionado pelo promotor Dr. Saad Mazloum este informou a CPI que a competência e atuação investigativa da área em que ele atua é sobre a qualidade do transporte na cidade de São Paulo. Sobre a análise das planilhas do Sistema de Transporte Coletivo da Cidade junto a SPTRANS, as concessionárias, as permissionárias e demais empresas e participantes do Sistema de Transporte da cidade essa Comissão Parlamentar de Inquérito para averiguar o Transporte Coletivo de São Paulo deveria se reunir com outro setor do Ministério Público o qual tem por atuação as planilhas do transporte de São Paulo. Nada mais havendo a tratar, encerrou-se a reunião.

6ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 12/09/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: APB PRODATA/NOXXON SAT TELECOM/MOBIBRASIL/CITATI/TELECOM GRUPO METROPOLITANA DE VIAÇÃO – JOÃO RONCO JUNIOR (PRODATA)

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Nelo Rodolfo e Abou Anni substituto do Vereador Roberto Trípoli. Registrou presença durante a reunião o vereador Milton Leite. Sobre a mesa diversos requerimentos para deliberação. Em discussão os requerimentos os vereadores aprovaram alguns requerimentos adiando-se os demais para após a oitiva como solicitado pela relatora Vereadora Edir Sales. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. Presentes todos os convocados das empresas da NOXXON o Sr. Regis Freitas como Diretor Gerente Operacional, da CITATI o Sr. Edson Kuwalawa como Diretor Presidente, e da MOBIBRASIL o Sr. Honório Granches como Diretor Executivo. Da PRODATA o Sr. JOÃO RONCO JUNIOR, Diretor Presidente da empresa no Brasil detentor de 65% do capital e com 35% o Sr. Franck Carlones dono da PRODATA da Bélgica. Dispensados e adiado o depoimento de todas as oitivas das empresas Noxxon, Citati e Mobibrasil com anuência dos depoentes para a reunião ordinária de 26/09/2013. Chamado o Sr. João Ronco Junior para leitura do termo de falar a verdade sob juramento a CPI. Iniciado o depoimento prestou informações a CPI por uma explanação inicial de 15 minutos. A PRODATA fornece software e equipamentos de bilhetagem como validadores do cartão, a confecção é por responsabilidade da DIGICON que cria as camadas de segurança. Informou o Sr. João Ronco que a Prodata não foi contratada pela SpTrans mas sim pelas empresas de ônibus e permissionárias. São 14.500 validadores instalados nos ônibus e 44 garagens. Disse ainda que há dez anos comercializou esse validadores por R\$3.800,00 e hoje custa cerca de R\$5.000,00. Os validadores presentes hoje nos ônibus são de alta qualidade tanto é que são os mesmos de 2003 até hoje. Informou que o maior cliente da PRODATA são as concessionárias, que a SPTRANS apenas

homologa e a Prodata implementa a manutenção mensal. A Prodata é pioneira no sistema de bilhetagem eletrônica, são 325 funcionários no Brasil e outros na América latina e na Bélgica há a Matriz. A Prodata fará o novo software já adaptado para os bilhetes e os validadores para o Bilhete Mensal que será implantado logo em breve na cidade de São Paulo. A Prodata faz manutenção em 10.390 validadores ao custo de R\$29,17 por mês. A empresa teve um faturamento em 2012 de R\$77 milhões de reais e R\$3,6 milhões em São Paulo. Possui diversos concorrentes em São Paulo, no Brasil e no mundo; principais concorrentes Kubic, Xerox, Transdata, Digicon, Aultran, Passo, Fugitec entre outras. A Prodata não participou de licitações em São Paulo, mas comercializa seus produtos as empresas de ônibus. A empresa não tem conta no exterior e nem o sócio majoritário do Brasil. A EMTU tem contrato de manutenção com a Prodata em 200 validadores. Sobre as fraudes afirmou que é quase impossível haver fraudes no sistema. Já houve clonagem de cartões, mas o cartão clonado só funciona por um dia no dia seguinte é automaticamente bloqueado o seu uso, o que torna inviável a confecção diária de cartões clonados. A Prodata atende em outros locais no Brasil como Belém, Recife, Maceió, Rio de Janeiro, Niterói, Porto Alegre, Aracaju, entre outras cidades e o custo da manutenção por validador tem variação e mínimo de R\$27,00 chegando a R\$32,00. A SPTrans faz o gerenciamento dos dados contidos nos validadores com chave de segurança com processadores de altíssima capacidade e internet veloz. Não há como haver e nunca houve fraudes nesse procedimento uma vez que são diversos os processadores da UOL DIVEO hospeda os servidores e a segurança é contra incêndios, furtos, desastres e com outras redes de comunicação interligadas a SPTRANS como funciona nas redes bancárias. A SPTRANS cobra para manutenção dos validadores o valor de R\$41,00. A Digicon desenvolveu todo o sistema da Sptrans, a Prodata desenvolveu os validadores os quais são totalmente controlados pela Sptrans. A UOL DIVEO recebe para execução desse serviço o valor de R\$24.000.000,00 por ano. 8 milhões de transações passa pelos validadores. O cartão do cobrador faz com que este tenha o dever de repassar o dinheiro recebido no ônibus quando chega na garagem. É possível mas custa caro a instalação de GPS e serviço de transmissão via satélite para que as informações dos ônibus seja

instantânea ao uso e passagem do cartão pelo validador. O validador tem uma identificação/plaquinha que identifica o número do ônibus e suas informações o que evita fraude. O sistema de Bilhetagem criado pela Prodata e Digicon funciona em duas partes o Back Office composto pela SPTRANS: Emissão de Cartões e respectivos créditos, emissão do chip de segurança – SAM, cadastro, controle de vendas e do uso dos créditos, clearing; UOL DIVEO: Centro de Processamento de Dados com servidores e banco de dados e a Rede de Comunicação de dados com os links de comunicação. Tudo isso desenvolvido e manutenção pela DIGICON – O Front Office é a distribuição para funcionamento do sistema e estão: METRÔ e CPTM, as Redes de Venda Credenciada como a Caixa Econômica Federal/Lotéricas, a Rede Ponto Certo, a Prodata, a Perto/Digicon, Sodexo, Servlot, Get-Net e Planinvest; a Rede Própria como Lojas da SPTrans com terminais e paradas de ônibus e Lojas; o cadastro de usuários especiais e o todo o sistema processado nas Garagens ao todo 44 garagens e seus sistemas de coleta. Hoje em dia diminui cada vez mais os passageiros que pagam avulso, em função da integração entre os transportes metropolitanos. A auditoria feita é no Sistema de Transporte e não na Prodata, é sobre a emissão do cartão. A PRODATA atua ainda na venda de créditos com 19 pontos instalados nas estações do Metrô de São Paulo e tem um faturamento médio de R\$150 mil. De acordo com diretor da companhia, há outras empresas homologadas pela Prefeitura para realizarem o serviço (referindo-se a tudo que a Prodata presta). Ele atribui a grande concentração em sua empresa ao nome que possui no mercado mundial de validadores. No mundo, a Prodata atua em 176 cidades. O Bilhete Único mensal será por controle biométrico que identificará o dono do cartão. A Relatora Vereadora Edir Sales propôs ao presidente da Prodata que a manutenção dos validadores seja R\$27,00 ao invés dos R\$29,17 caindo R\$2 em contribuição a incentivo a diminuição e redução da tarifa de ônibus na municipalidade. Nada mais havendo a tratar o presidente encerrou a reunião.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- A PRODATA fornece software e equipamentos de bilhetagem como validadores do cartão, a confecção é por responsabilidade da DIGICON que cria as camadas de segurança.
- A PRODATA não tem licitação ou qualquer espécie de contrato com a SPTRANS e seus clientes são as concessionárias e permissionárias do serviço público de São Paulo.
- 8 milhões de transações diárias passam pelos validadores.
- A PRODATA detém 95% dos validadores instalados.
- São 14.500 validadores instalados nos ônibus e vans e atuação em 44 garagens do setor.
- A Prodata faz manutenção em 10.390 validadores ao custo de R\$29,17 por mês, os demais são por outras empresas e pela SPTrans que cobra R\$41,00.
- A SPTRANS faz o gerenciamento dos dados contidos nos validadores.
- O validador hoje custa R\$5.000,00 ao concessionário ou permissionário.
- O sistema de bilhetagem é dividido em dois: o Back Office e o Front Office.
- A UOL DIVEO é a empresa que hospeda os servidores faz o back Office que é a transferência dos dados das garagens via wifi – aglutina as informações recebidas dos ônibus e envia para a SPTRANS.
- A UOL DIVEO recebe R\$2 milhões/mês e R\$24 milhões/ano.
- É possível, mas custa caro a instalação de GPS e serviço de transmissão via satélite para que as informações dos ônibus seja instantânea ao uso e passagem do cartão pelo validador.
- Ronco afirmou que o sistema tem 99% de segurança e que existem possibilidades mínimas menores que 1% de fraudes no sistema, o que contraria o depoimento do representante da DIGICON que disse esse percentual é de 5%.
- O Bilhete Único mensal será por controle biométrico que identificará o dono do cartão e está em fase de desenvolvimento do software para conclusão e disponibilização nos próximos meses.

7ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 19/09/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

SEGUNDA OITIVA CONJUNTAMENTE PARA: PRODATA/DIGICON

OITIVA: UOL DIVEO

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Nelo Rodolfo e Abou Anni substituto do Vereador Roberto Trípoli. Sobre a mesa diversos requerimentos. Em deliberação rejeitou-se um requerimento do Vereador Eduardo Tuma e adiado os demais para o fim da reunião. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. Presentes todos os convocados das empresas DIGICON o Sr. Peter Richard Elblin como Diretor Presidente acompanhado do Sr. Wilson Biancardi Lopes como Gerente Comercial da Digicon e Sergio Queiroz, da PRODATA o Sr. JOÃO RONCO JUNIOR, Diretor Presidente da empresa no Brasil, exceto GIL TORQUATO - PRESIDENTE da UOL DIVEO que enviou o Diretor Geral Sr. Marco Américo Deneszcz. Iniciada a oitiva o Sr. Peter Richard Elblin apresentou uma exposição sobre suas funções no Sistema de Transporte Coletivo por 15 minutos. Foi explanado que entre a Digicon e a Prodata existe apenas uma relação competitiva de mercado, e a Prodata tem os validadores embarcados nos veículos dos concessionários e permissionários e a Digicon implementa o software central do Back Office. As empresas se reúnem na SPTRANS para tratar de assuntos inerentes ao Sistema. Tanto a Digicon quanto a Prodata negaram que as empresas mantenham qualquer tipo de diálogo com objetivo de monopolizar o serviço. "A Digicon e Prodata tem uma relação de concorrência bastante forte", disse Peter Richard Elbling, da Digicon. As chaves de segurança do sistema de transporte municipal de São Paulo são de propriedade da Digicon. Durante o depoimento, o gerente comercial e de projetos da Digicon, Wilson Lopes, afirmou que os módulos de segurança são de propriedade da empresa. "É importante que os códigos não fiquem disponíveis a qualquer pessoa que possa estar trabalhando no sistema", disse. No entanto, o gerente ainda explicou que "faz parte

do contrato da Digicon com a Sptrans que esses códigos fiquem depositados em um sistema para que a SPTrans possa ter acesso caso não tenha continuidade dos serviços. Nenhuma das três empresas UOL DIVEO, DIGICON e PRODATA passaram por licitação e essa é uma das maneiras de rever o custo do sistema. O Presidente da DIGICON reiterou que a remuneração da empresa pela Sptrans é por volta de R\$160.000,00 por mês e 5 (cinco) funcionários da empresa ficam a disposição *full time* para manutenção dos softwares a qualquer momento. A Digicon informou que a SPTRANS detém apenas os direitos de uso do software e não a sua continuidade se a empresa sair do sistema, assim ocorrendo é necessário uma nova plataforma e software para se manter em funcionamento o sistema de bilhetagem. O Representante da UOL DIVEO Sr. Marco Américo explanou a CPI acerca do funcionamento e execução de seu contrato junto a SPTRANS. A contratada pela SPTrans UOL DIVEO é responsável por processar e armazenar as informações do sistema do Bilhete Único. Marco Américo, diretor de operações da empresa, explicou que a companhia não tem acesso aos dados que ficam em seus servidores. "O processo acontece em sistemas desenvolvidos pela Digicon e nesses sistemas as informações são processadas", detalhou. Assim como a Prodata e a Digicon, a UOL Diveo foi contratada pela SPTrans sem licitação. "Na época, não existiam empresas com a mesma capacidade", justificou Marco Américo. Ele ainda afirmou que a SPTrans é apenas um de seus clientes, e não é o maior contrato da empresa. A UOL Diveo atende varejistas, como a B2W, a Petrobras, a Prefeitura de São Caetano do Sul, entre outros. Os vereadores questionaram o contrato da Prefeitura com a UOL Diveo. Além do valor que a empresa recebe – cerca de R\$ 2 milhões mensais e R\$24 milhões por ano, o vereador Nelo Rodolfo (PMDB) defendeu que o serviço fosse executado pela Prodam. Segundo Marco Américo, o preço se justifica pelas licenças de software, equipamentos exclusivos, entre outros. "Se ganharmos a próxima licitação, só em licenças vamos gastar R\$ 50 milhões", observou. O contrato da Prefeitura com a UOL Diveo venceu em maio de 2012. Desde então, eles prestam serviços por meio de contratos emergenciais, renovados anualmente. Sobre os validadores a DIGICON informou que também comercializa por R\$4300,00. A PRODATA reafirmou que são 14.500 validadores instalados nos ônibus e 44

garagens dos seus produtos, disse ainda que há dez anos comercializou esse validadores por R\$3.800,00 e hoje custa cerca de R\$4.200,00, o que contraria ao depoimento da última reunião quando o Sr. João Ronco disse que era R\$5.000,00, agora ele disse que esse valor se refere aos novos. Em debate a Vereadora Edir Sales solicitou informações as duas empresas PRODATA E DIGICON para que explicassem sobre a segurança do sistema de bilhetagem uma vez que o Sr. Sérgio Queiroz da DIGICON informou na sua oitiva que era de 95% a segurança e o Sr. Ronco da PRODATA afirmou que o sistema tem 99% de segurança e que existem possibilidades mínimas menores que 1% de fraudes no sistema, o que contraria o depoimento do representante da DIGICON que disse esse percentual é de 5%. Em acareação o Sr. Ronco reafirmou a Segurança em mais de 99% e citou um único caso de clonagem que não valia apenas pelo alto custo de investimento diário uma vez que o sistema detecta diariamente as fraudes. O Presidente Elblin da DIGICON não se manifestou pontualmente sobre um percentual. O Sr. Sérgio Queiroz de posse das notas taquigráficas da reunião que prestou depoimento tentou demonstrar que não havia dito isso. A Vereadora Edir Sales com as notas taquigráficas em mão da primeira oitiva da DIGICON apontou nas folhas de nº 63/64/65 e outras as falas do Sr. Sérgio Queiroz dizendo que o sistema tinha entre 95% e 99% e num outro momento dizia 95%. Sobre o novo bilhete mensal a PRODATA informou que está em fase de conclusão de inclusão do mesmo no sistema de bilhetagem do transporte municipal de São Paulo. Sobre o subsídio da manutenção dos validadores o Sr. João Ronco da PRODATA encaminhou a CPI cópia de documento que extraiu da Internet do site da SPTRANS o qual aponta que a gestora paga as concessionárias e permissionárias um subsídio para a manutenção dos validadores. As três empresas PRODATA, DIGICON e UOL DIVEO afirmaram que a segurança do sistema é totalmente fechada uma vez que exclusivamente a SPTRANS é detentora das senhas de acesso aos números contidos nos validadores e nas transferências e nenhuma das empresas possui acesso a essas informações sigilosas, apenas a SAFEDATA empresa que gerencia essa segurança do sistema.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- Peter Elblin da Digicon afirmou que a Digicon e a Prodata tem uma relação de concorrência bastante forte, “Eles são melhores do que nós.”
- Ronco reafirmou que o sistema tem 99% de segurança e que existem possibilidades mínimas menores que 1% de fraudes. A DIGICON informou agora que esse número é relativo e pode ser maior ou menor que esse.
- UOL DIVEO, DIGICON e PRODATA nenhuma dessas empresas passaram por licitação são contratos direto com as empresas.
- Segundo Marco Américo da UOL DIVEO, o preço se justifica (24 milhões/ano) pelas licenças de software, equipamentos exclusivos, entre outros. “Se ganharmos a próxima licitação, só em licenças vamos gastar R\$ 50 milhões”
- Digicon informou que a SPTRANS detém apenas os direitos de uso do software e não a sua continuidade se a empresa sair do sistema, é necessário uma nova plataforma de software.
- DIGICON reiterou que a remuneração da empresa é de R\$160 mil/mês e 5 (cinco) funcionários ficam a disposição *full time* para manutenção dos softwares a qualquer momento.
- Sobre o subsídio da manutenção dos validadores o Sr. João Ronco da PRODATA encaminhou a CPI cópia de documento que extraiu da Internet do sitio da SPTRANS o qual aponta que a gestora paga as concessionárias e permissionárias um subsídio para a manutenção dos validadores.
- As três empresas PRODATA, DIGICON e UOL DIVEO afirmaram que a segurança do sistema é exclusiva da SPTRANS que detém as senhas de acesso ao sistema de bilhetagem e todos os seus créditos e nenhuma das empresas possui acesso, apenas a SAFEDATA empresa que gerencia a segurança do sistema.
- O Tribunal de Contas do Município enviou a CPI documentos sobre processos da DIGICON e da PRODATA sobre seus contratos os quais foram julgados irregulares.

8ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 26/09/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: NOXXON SAT TELECOM-REGIS FREITAS ROBERTO DE OLIVEIRA /CITTATI
– EDSON ISSAO KUWABARA/MOBIBRASIL – HONÓRIO GONÇALVES DA SILVA
NETO

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Milton Leite, Nelo Rodolfo e Abou Anni substituto do Vereador Roberto Trípoli. Sobre a mesa diversos requerimentos. Em deliberação requerimentos dos srs membros da comissão. Ficou adiado para o fim da sessão a deliberação dos requerimentos. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. Presentes todos os convocados das seguintes empresas NOXXON SAT TELECOM, presente o Sr. REGIS FREITAS ROBERTO DE OLIVEIRA – Gerente Operacional, da empresa CITTATI, presente o Sr. EDSON ISSAO KUWABARA– Diretor Presidente, e da empresa MOBIBRASIL, presente o Sr. HONÓRIO GONÇALVES DA SILVA NETO – Diretor Executivo. Iniciado a fase de oitiva o representante da Noxxon Sat Telecom apresentou uma explanação sobre sua atuação no mercado de transporte público na cidade de São Paulo com a venda de sistemas de monitoramento e rastreamento por AVL e desenvolvimento de software e hardware. A Noxxon não presta serviços a SPTRANS e sim as empresas concessionárias e permissionárias do sistema de transporte coletivo de São Paulo com a comercialização de equipamentos de rastreamento. Foram vendidos aproximadamente 9100 rastreadores desde 2007. A NOXXON presta serviços também de manutenção a esses rastreadores e executa esse serviço em 8800 equipamentos. O valor de cada rastreador sai por R\$2400,00 e a manutenção por R\$30,00. A empresa CITTATI não fez apresentação. E durante o depoimento esclareceu que sua atuação no mercado é discreta na cidade de São Paulo e comercializa sistemas de monitoramento e rastreamento por AVL e desenvolve software. A CITTATI não desenvolve hardware. Esclareceu também que a CITTATI é empresa do grupo MOBIBRASIL e presta seus serviços exclusivamente ao

Grupo Mobibrasil onde fornece o software já no hardware adquirido de outras empresas e presta a manutenção necessária. A MOBIBRASIL representada pelo Sr. Honório prestou depoimento a CPI e informou que a empresa entrou no Sistema de Transporte Coletivo de São Paulo com a aquisição da empresa Paratodos na área 6 – Zona Sul e atua exclusivamente nessa área nas mesmas linhas que adquiriu quando entrou no sistema. A MOBIBRASIL faz parte de um grupo de empresas com sede no Estado do Pernambuco e comandado por três mulheres que são as sócias majoritárias nas diversas empresas que possuem inclusive com atuação em outras cidades brasileiras e paulistas, inclusive na região metropolitana em Diadema com empresa credenciada na EMTU. A NOXXON SAT afirmou que detém 65% do mercado de monitoramento no sistema de transporte coletivo de São Paulo e o restante se perfaz com outras empresas de pequeno porte. Esclareceu-se que os rastreadores instalados nas frotas do transporte coletivo eles não bloqueiam o veículo em caso de furto, eles apenas são para detecção da localização do veículo em sua linha e trajeto urbano, controle de velocidade e outros itens que estão instalados no AVL porém não estão sendo utilizados. Uma solicitação da SPTRANS em 2011 obrigou os permissionários a adquirirem novos rastreadores AVL com especificações técnicas e menu específico com acelerômetro, redcam, e outros fornecido apenas pela NOXXON SAT TELECOM, porém até hoje os recursos específicos do menu e da solicitação jamais foram implementados. A MOBIBRASIL na cidade de São Paulo opera 318 ônibus e 12 vans do sistema ATENDE. O Sr. Honório da Mobibrasil informou que para a empresa dele o Sistema Atende não é lucrativo e já tentou diversas vezes o seu descredenciamento desse serviço mas sempre foi recusado pela SPTRANS, disse ainda que recebe por volta de R\$400,00 dia para implementação do serviço totalizando R\$14.000,00/mês porém tem que ter a disposição dois motoristas/dia além dos custos de manutenção e deslocamento sendo que faz viagens de Parelheiros ao Hospital das Clínicas quase que diariamente. E que está há 2 anos sem aumento de tarifa para o sistema ATENDE, e que não tem frota reserva, sendo que se uma Van não atende a empresa recebe uma multa diária de R\$340,00. A Mobibrasil está renovando a sua frota do Atende por um veículo 2011 e os demais 2013. A Mobibrasil informou que utiliza os validadores da PRODATA e também

implementa a manutenção com a mesma e paga por volta de R\$29,00 a manutenção. A MOBIBRASIL afirmou que quando adquiriu a PARATODOS, adquiriu a empresa com todos os encargos, e que não há nenhuma pendência ou dívida trabalhista, fiscal, tributária da antiga empresa e que tudo está em dia, inclusive que aceitou todos os funcionários até os que estavam no INSS. A empresa Mobibrasil concede benefícios por sistema de produtividade e metas quando não há reclamação, nem falta, nem multas e esse sistema é por mês/semestre e anual, e o funcionário ganha a cada semestre 20% e anualmente mais 20% da remuneração. 60% dos motoristas concluem as metas como incentivo ao funcionário e boa direção. A MOBIBRASIL recebe de remuneração para atuação na área 6 do Sistema de Transporte Coletivo de São Paulo o valor de R\$2,46 por passageiro.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- A NOXXON não presta serviços a SPTRANS e sim as empresas concessionárias e permissionárias do sistema de transporte coletivo de São Paulo com a comercialização de equipamentos de rastreamento.
- Foram vendidos aproximadamente 9100 rastreadores desde 2007.
- A NOXXON presta serviços também de manutenção a esses rastreadores e executa esse serviço em 8800 equipamentos.
- O valor de cada rastreador é de R\$2400,00.
- A manutenção implementada pela NOXXON tem um custo as empresas e permissionários de R\$30,00/mês.
- A MOBIBRASIL afirmou que quando adquiriu a PARATODOS, adquiriu a empresa com todos os encargos, e que não há nenhuma pendência ou dívida trabalhista, fiscal, tributária da antiga empresa.
- A MOBIBRASIL na cidade de São Paulo opera 318 ônibus e 12 vans do sistema ATENDE.
- A MOBIBRASIL no sistema ATENDE, recebe uma multa diária de R\$340,00 caso não disponibilize um veículo para uso, e tem remuneração mensal de aproximadamente R\$14.000,00 por veículo/mês.

- A CITTATI é uma empresa do Grupo Mobibrasil e comercializa sistemas de monitoramento e rastreamento por AVL e desenvolve software e não desenvolve hardware, tudo com exclusividade a Mobibrasil e empresas do grupo.
- A NOXXON SAT afirmou que detém 65% do mercado de monitoramento no sistema de transporte coletivo de São Paulo.
- Por solicitação da SPTRANS em 2011, obrigou os permissionários a adquirirem novos rastreadores AVL com especificações técnicas e menu específico com acelerômetro, redcam, e outros fornecido apenas pela NOXXON SAT TELECOM, porém até hoje os recursos específicos do menu e da solicitação jamais foram implementados.
- A MOBIBRASIL informou que utiliza os validadores da PRODATA e também implementa a manutenção com a mesma empresa e paga por volta de R\$29,00 a manutenção.
- A MOBIBRASIL recebe de remuneração em média na área 6 o valor de R\$2,46 por passageiro.

REUNIÃO MESA REDONDA – TARIFA ZERO – DE 27/09/2013

MESA: HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA/REDE NOSSA SÃO PAULO – ENGENHEIRO LUCIO GREGORI – MONIQUE FÉLIX/MOVIMENTO PASSE LIVRE – ARIEL MOREIRA/ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS ESTUDANTES LIVRES

Com a presença dos vereadores Paulo Fiorilo presidente da CPI a relatora Vereadora Edir Sales, Adilson Amadeu e presentes os vereadores Ricardo Young e Orlando Silva iniciou-se os trabalhos da Mesa Redonda com o Engenheiro Lucio Gregori, e representantes do Movimento Passe Livre representado pela Monique Félix, Associação Nacional dos Estudantes Livres–ANEL representada pela Ariel Moreira e Rede Nossa São Paulo representada pelo Sr. Horácio Augusto Figueira. Com a palavra cada convidado por até 10 minutos para apresentação e aspectos que desejarem propor para a CPI. **O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA** destacou que:

Eu sou um colaborador voluntário da Rede Nossa São Paulo já há alguns anos, quando os conheci. A questão do transporte público passa pela minha vida desde os tempos de estudante, eu fiz faculdade indo e voltando de ônibus, numa situação muito pior do que a que a gente tem hoje. Profissionalmente desde minha passagem pelo Metrô, há mais de 30 e tantos anos, que não tem, na minha cabeça não tem outra alternativa que não passe pelo transporte coletivo, seja o trilho quando convier, ou sobre pneus, que dá para permear toda cidade. A gente ficou 40 anos, jogamos na cidade de São Paulo o sistema de ônibus às traças, com raras exceções, em algumas gestões a gente teve algumas medidas de privilégio ao transporte coletivo por ônibus. Então o que a gente fez foi um grande crime de iludir as pessoas: “Compre seu automóvel”. Inclusive é um erro do Governo Federal de estar isentando IPI de automóveis. Hoje as pessoas têm três celulares, não sei como elas conseguem falar, porque a gente só tem duas orelhas, eu já vi pessoas com três celulares. O celular é mais fácil de guardar, você põem no bolso, na malinha e resolveu. O carro, as pessoas estão comprando sem saber o que é custo operacional, o que é depreciação, o que é remuneração. Estão comprando uma baita ilusão. Muitos não estão conseguindo pagar, estão devolvendo, estão perdendo para as financeiras, e aí fica o mico, porque não vai ter onde andar, não vai ter onde estacionar, o estacionamento é uma lei de mercado, o Poder Público não tem que ficar preocupado com a vaga de nenhum automóvel, nem como o meu nem com o de ninguém, isso é um problema de cada um, e ele vai pagar cada vez mais caro, cada vez mais caro. Em São Paulo hoje, os preços de estacionamento são preços de uma refeição. Então, acabou. Quer dizer, você quer ter carro, você vai pagar caro por isso. E as pessoas estão sendo iludidas. E a moto veio, entre aspas, como uma solução para a mobilidade. E aí você conversa com os médicos do HC, pega os dados do DPVAT e a gente fica falando em guerra do Iraque, tsunami. Isso tudo é brincadeira. As motos, no ano passado, foram responsáveis por 69% das indenizações por mortes e invalidez neste país. Então, vocês do Passe Livre, vocês têm que ir para a rua para brigar por outras coisas além do que vocês estão brigando, que eu estou de acordo, que é no sentido de a gente ter uma mobilidade segura. Quem está comprando moto está comprando passaporte ou para ficar

mutilado ou para partir deste Planeta. Não tem muita alternativa. Em São Paulo, a coisa está catastrófica. Nordeste, então, nem se fala. Lá as pessoas dirigem descalças, de havaianas, sem capacete e tal, até porque o Poder Público é conivente com o processo. Então, a gente está vivendo uma total deformação do transporte urbano neste país. Automóvel em São Paulo, os motoristas de automóveis, inclusive amigos meus, estão bravíssimos com as faixas exclusivas de ônibus; alguns. Alguns, acho que vão fazer protesto até na ONU contra isso, porque estão revoltados, perderam espaço. Só que eles não raciocinam que cada faixa de ônibus consegue levar dois, três, quatro, cinco vezes mais clientes do que o mesmo espaço que só tinha automóvel antes. Então, é uma questão de democratização inteligente e eficiente de uso do espaço viário. Bom, depois deste discurso, então vamos falar da questão de como financiar o transporte público. Na Rede Nossa São Paulo – e eu também tenho essa opinião fechada, senão não estaria aqui nem conseguiria defender –, nós somos a favor da municipalização da Cide, quer dizer, a volta da Cide, e que o dinheiro seja carimbado integralmente para o sistema de ônibus de cada cidade. Então, lá na cidade tem uma determinada arrecadação com a gasolina. Então, pelo estudo feito pela Fundação Getúlio Vargas, é possível de você aumentar o preço da gasolina e diminuir, desde que o dinheiro vá carimbado exclusivamente para financiar o transporte coletivo por ônibus para que a gente tenha redução dessa tarifa. Então, é possível você ter inclusive, segundo a GV, uma deflação. Isso a nível nacional. Então, qual a ideia? Não é São Paulo, não, é o País inteiro. Então, se a gente quiser mudar a mobilidade para passar para uma mobilidade segura, que polua menos, que cause menos impacto na vida urbana, que cause menos acidentes, a gente tem que acabar com essa mentirinha de falar assim: “Ah, todo mundo tem que ter direito ao carro”. Direito até vai ter. Vai comprar, mas depois não vai conseguir usar, não vai ter como manter, onde estacionar e onde circular. Tem cidades aqui do Estado de São Paulo, ricas, que estão vivendo um problema seríssimo, porque todo mundo tem carro e não tem mais onde andar, onde parar. Então, as pessoas ficam olhando umas para as outras e buscando quem é o culpado. O culpado somos todos nós que estamos insistindo, como criança birrenta, nesse modelo que para mim é suicida. A tarifa zero é uma coisa que a Rede Nossa São Paulo apoia, mas para idoso e estudante.

Acho que a gente tem fase da vida que a gente tem que... Você está economicamente ativo, você tem que contribuir, sim, com a sua renda para movimentar a economia. Senão, quem vai pagar a conta? Quer dizer, não existe, na minha opinião, almoço grátis. Se uma parte não paga, seja o idoso ou o estudante, ou o desempregado, quem está usando... Hoje eu vim de metrô e ônibus para cá, eu estou pagando tarifa integral. Então, eu estou subsidiando internamente o sistema. Então, eu pagante, subsidio o estudante que não paga ou o empregado ou o idoso que não paga. Então, essa conta precisa ser muito bem fechada. A Cide é uma forma de baixar a tarifa, e o subsídio passa a ser cruzado. Quer dizer, quem tem carro ou eu tenho automóvel, quando usar, a gasolina vai pagar, ajudar a financiar o transporte por ônibus. Só para fechar, essa proposta é minha, mas eu conversei até com o Maurício ontem, por telefone, ele não pôde estar aqui hoje – eu não sou economista, se eu falar alguma besteira e tiver algum economista, me perdoe –, mas eu fiquei pensando o seguinte: como diminuir psicologicamente o impacto de aumento de 50% no preço da gasolina? Eu não faria de uma vez. Eu faço pesquisa, estudo de mercado. Eu faria isso gradual, talvez diluído em seis ou doze meses. Todo mês você subiria aí R\$0,04 centavos, R\$0,05 centavos o preço da gasolina. Num período de um ano, ela subiria os cinquenta centavos e, mês a mês, a tarifa do ônibus iria caindo proporcionalmente. Isso eu acho que daria um impacto psicológico tranquilo na sociedade. As pessoas não iriam nem sentir, seria uma coisa diluída. Eu não sei se, no frigar dos ovos, dá na mesma, mas eu acho que, em termos psicológicos, seria uma coisa mais interessante. É isso que eu queria colocar. **O SR. LÚCIO GREGORI:** vou diretamente passar para o assunto Passe Livre, tarifa zero. Em primeiro lugar, esclarecer que tarifa zero não é uma proposta de transporte gratuito. Isso é uma visão pequena daquilo que foi e ainda é a proposta. Na verdade, a proposta é de transformação da mobilidade urbana, que é hoje significativamente importante na humanidade como um todo – 85% dos brasileiros vivem em área urbana –, como um direito e não como algo tratado em termo de, aspas, mercado. Depois nós voltamos a discutir isso. Então, o transporte como um direito que hoje tem representada na Constituição a PEC 90, de iniciativa da ex-Prefeita Luiza Erundina, hoje Deputada Federal, que vai transformar, pelo menos como proposta, o

transporte coletivo urbano e metropolitano como um direito social, tal como educação, saúde, segurança pública, direito à maternidade, moradia decente, *etc*, e outros direitos do artigo 6º da Constituição Federal. Isso é uma das propostas que estão contidas na ideia da tarifa zero. A outra é que a proposta da tarifa zero pressupõe uma nova forma de contratação dos serviços feitos para transporte coletivo urbano, sobretudo sobre pneu. Hoje ainda sob a forma de concessões em que a tarifa é o fiel do equilíbrio econômico e financeiro de um contrato. Portanto, isso dá origem a uma série de distorções, que não é o caso de discutir, mas que hoje é objeto até de uma CPI aqui na Câmara Municipal e que vocês vão ter oportunidade de ver as múltiplas distorções causadas por esse modelo absolutamente anacrônico e que faz com que o sistema de transporte coletivo urbano seja tratado quase como capitânicas hereditárias, empresas de 80, 90 anos operando as mesmas áreas, o que, obviamente, é um desestímulo até mesmo em termos capitalistas ao que se chama competição ou inovação. Resultado disso é o que vocês conhecem, apesar das melhorias extremamente lerdas, extremamente lentas e desproporcionais ao nível de contemporaneidade do restante da sociedade brasileira. Basta vocês compararem os sistemas de transportes coletivos sobre pneus no conjunto do País – não vale só pensar em São Paulo – versus, por exemplo, o nível de condições de contemporaneidade do transporte aéreo brasileiro. Só para dar um exemplo de comparação. O terceiro ponto de proposta de tarifa zero é que se espera, com isso, se vai exigir um novo padrão de qualidade do serviço. O que quer dizer isso? E eu tenho uma proposta que está contida no livro *Pensando São Paulo*, feito pela Câmara Municipal, pela Escola do Parlamento, que é a instituição de códigos de desempenho do transporte coletivo, que infelizmente não foi contemplado quando do Código Nacional de Trânsito. Esse Código vai dizer quais são as especificações de desempenho desse transporte, que tem que ser de melhor qualidade. A contemporaneidade exige que todos os ônibus, salvo as exceções geográficas e topográficas, deverão ser com câmbio automático, sim, e todos deverão ter ar condicionado, sim. Isso não é mais luxo, gente. No século XXI, em país tropical, isso não é mais luxo. Então, câmbio automático, ar condicionado, suspensão pneumática ou a ar, pisor e baixado, *etc*. Eu não vou entrar aqui no mérito de todas

as especificações. Número de passageiro por metro quadrado: seis eu considero muito; quatro na hora de pico ou em qualquer horário. E assim por diante. Tempo de espera máxima nos pontos de parada de cinco minutos. E assim por diante. Especificações que não é o caso de detalhar aqui, mas que vão significar, no limite, o que um padrão de qualidade que aí, sim, o transporte coletivo será efetivamente competitivo, para usar a palavra do sistema econômico que nós vivemos, competitivo efetivamente com o transporte individual motorizado. Não que todo mundo vá migrar, mas, obviamente, ele terá um poder de competição que se fecha no limite. Com esse padrão de qualidade, o que vai acontecer? Se hoje ele custa R\$3,00, apesar dos R\$3,20, porque baixou, com essas especificações que eu estou dizendo a vocês, provavelmente o custo desse serviço iria a R\$4,00, R\$5,00, R\$6,00, o que tornaria ainda absolutamente inacessível. Ou seja, há uma incompatibilidade em eu aumentar radicalmente a qualidade sem ter uma política necessariamente de subsídio à tarifa. Esse conjunto de propostas no limite é a da tarifa zero. E a tarifa zero dá um salto de qualidade ao final, que é quase que o princípio da dialética de transformação da quantidade em qualidade, se me permitem citá-lo. É diferente uma tarifinha de uma tarifa zero, por variadas razões. A tarifinha custa para arrecadar, a tarifinha, ainda assim, representa uma limitação para alguns, que não vão poder pagar sequer a tarifinha e, no limite, o transporte deixaria de ser um direito social, tal como a educação, a saúde, *etc.* Esse conjunto é o que se chama proposta tarifa zero. Com esse nome tarifa zero, que é um nome forte, que é um nome de fantasia, que foi inventado quando do lançamento dessa proposta em 1990, dá impressão de que dá origem a essas interpretações – é claro que no debate depois eu vou cutucar o Horácio Figueira, e ele vai me cutucar também, isso faz parte das mesas de discussões –, dá origem a considerações do tipo: não existe sanduíche de graça. Eu estou querendo saber quem paga o sanduíche. A discussão, portanto, nos remete a quem paga o sanduíche. Quem paga o sanduíche, no Brasil, é quem trabalha e ganha pouco. Pasmem os senhores, no Brasil, existe uma política tributária limite regressiva. Paga mais imposto quem ganha menos. Quem ganha até dois salários mínimos no Brasil paga cerca de 56% do que ganha sobre forma de imposto. E quem ganha de 20 a 30 salários, paga de 24 a 26% do que ganha sobre

forma de imposto. Se eu ganhar R\$10.000,00 por mês, eu pagarei de imposto de renda, pelo trabalho, 27,5%, fora a parte que eu não pago. Mas se eu aplicar a juros no Tesouro direto ou em qualquer aplicação a juros, passados 18 meses, eu pago 15% de imposto de renda exclusivamente na fonte, que inclusive não entra no progressivo da declaração final do imposto de renda. Ou seja, temos uma estrutura de imposto no País, em todos os níveis, regressiva no fundo. Somem-se a isso as isenções fiscais, tais como estão ocorrendo hoje. Para diminuir a tarifa, o que se faz? Faz isenção de imposto daquilo e daquilo. Não sou contra isenção de imposto de consumo para a população que utiliza o ônibus, mas na outra parte vai ter que ter a compensação da perda dessa receita de um Estado no conjunto nacional, em todos os níveis, um Estado que tem pouco dinheiro para realizar todos os serviços públicos. Como é que abre mão de receita sem ter a compensação de receita adicional? Tanto isso é verdade que a Frente Nacional de Prefeitos já está começando a reclamar da perda de arrecadação dos fundos de participação do Estado e do município pelas isenções, inclusive sobre IPI, sobre automóvel, agora o Reitup, que vai repercutir também. E outras isenções que vêm por aí. Portanto, a proposta da tarifa zero pressupõe, no limite, tarifa zero igual à reforma tributária, e isso é o que causa todo esse impacto e discussão quando se discute a questão da tarifa zero, porque, no Brasil, está todo mundo com medo de mexer na reforma tributária, indispensável. Um esquema de tributação nacional, em todos os níveis, feito pelo Sr. Roberto Campos, em 1966, na ditadura ainda, em que é fundamental impostos indiretos, aqueles que incidem, tanto faz seja você pobre, rico ou remediado, incide igualmente. Por isso mesmo tenho dúvidas sobre determinadas propostas que são feitas. É claro que a FGV fez aí uma conta de inflação a ser comprovada ainda, mas, na verdade, cria-se uma situação de neurose nacional. De um lado faz-se o estímulo para comprar o automóvel, a prestação a 60 meses. A cada três minutos de televisão, um anúncio das maravilhas do automóvel. Nunca vi propaganda mostrando automóvel enroscado no tráfego. Então, estimula-se o cidadão, sobretudo hoje aquele que entrou na chamada indevidamente classe média, que vai adquirir o seu carro 1.0, e aí se cobra gasolina dele mais cara. Gasolina é também imposto indireto, senhores. Paga igualmente o cidadão que tem um carro

de 1.0 do cidadão que tem um BMW. IPVA, não. IPVA é imposto sobre propriedade, aí paga mais quem tem mais; paga menos quem tem menos e não paga quem não tem. Então, é preciso ter muita clareza da proposta da tarifa zero e saber como fazer socialmente justa uma forma de quem paga o sanduíche, porque, no momento, está pagando o sanduíche o cidadão que ganha menos e está comendo o sanduíche, sim, não um só, vários sanduíches, é quem ganha mais. Isso é uma discussão política, não passa pela tecnicidade do sistema de transportes. Isso é fundamental também discutir. Tecnicamente, podemos discutir tudo, mas, se não enfrentarmos esse touro pela frente, nós vamos fazer aquilo que eu acho, gozadoramente, soluções meia-boca, que parecem ter uma quase que tradição nacional de soluções meia-boca por falta de enfrentamento dos problemas, onde eles efetivamente estão. Além de tudo, é preciso entender que existem, até simbolicamente, senhores... Catraca, em francês, não sei se o senhores sabem. A palavra catraca em francês é torniquete. E acho que ela exprime tudo. É absurdo que o Brasil, sexto PIB do Planeta, São Paulo, uma das 10 cidades mais ricas do mundo, ainda tenha cidade catracada. Senhores, não se usa mais esse objeto medieval para controlar sequer a arrecadação de tarifa. Então, a catraca, além de tudo, tem esse símbolo, a meu modo de ver, de um país atrasado, apesar de tudo aquilo que nós, hoje, euforicamente, dizemos ser um país emergente. Mas vivemos debaixo de catracas ainda nas cidades brasileiras. É isso que eu queria falar. **A SRA. MONIQUE FÉLIX** – Bom dia. A gente foi chamado para um debate sobre tarifa zero e passe livre e a gente entende que, no fundo, na verdade, este debate é sobre a questão do financiamento do transporte coletivo. O entendimento do movimento, há muito tempo, mas eu acho que agora está consolidado na opinião pública esse debate, é que a questão do financiamento do transporte coletivo não é uma questão técnica e sim uma questão política. Acho que junho deixou isso bastante claro para o conjunto da sociedade. Junho evidenciou isso no sentido de quantas vezes a gente ouviu durante os atos, durante toda a jornada de mobilizações do Prefeito e mesmo desta Casa que era tecnicamente impossível revogar o aumento da tarifa, de que não havia dinheiro para isso ser feito, e a mobilização popular conseguiu obrigar, conseguiu impor essa vitória sobre o Executivo tanto municipal

quanto estadual e promover, enfim, conquistar a revogação do aumento. Então, isso deixa bastante claro que a questão do financiamento do transporte coletivo não passa por uma viabilidade, entre aspas, técnica, por um debate estritamente técnico, mas sim passa por uma questão de vontade política e de força política para proceder a uma organização do transporte, a um financiamento do transporte que seja socialmente justo. Não é a toa que a gente viu, pós junho, o Prefeito Haddad começar uma série de discussões a nível municipal sobre as impossibilidades ou as dificuldades para se ter um serviço dentro do espectro da mercadoria nem dentro de uma lógica... como um benefício. Não é um benefício social, não é um serviço, mas é um direito social de toda a população. Por isso que a gente acha que é fundamental abrir esse debate sobre a efetivação do direito à Cidade a partir... Que, na verdade, o transporte está envolvido tanto na efetivação do direito à Cidade como na efetivação de todos os outros direitos sociais. A gente sabe que todos os outros direitos sociais acabam sendo mediados pelo transporte coletivo numa cidade do tamanho de São Paulo. Então, a saúde, a educação, a cultura, todos esses outros direitos passam pelo transporte coletivo em São Paulo. E ter um transporte individualmente tarifado e não indiretamente pago, como é a proposta da tarifa zero, faz com que todos esses outros direitos sejam cortados, sejam na verdade negados praticamente pela existência da tarifa. Então, por isso que a gente não acredita em fazer um debate, que para a gente retrocede, na verdade pedindo um benefício que vai atender um ou outro segmento da população. Porque, na verdade, a massa que se pôs nas ruas em junho estava exigindo uma medida que iria impactar toda a sociedade, que é que o transporte coletivo é. Ele impacta o todo na Cidade, não impacta um ou outro setor social. Por isso que a gente vê com, na verdade, algum receio a questão de se colocar questões como passe livre para desempregados ou para passe livre para estudantes como a conquista de um direito. A gente entende que isso não é a conquista de um direito; isso é um benefício que atende setores da população, que, na verdade, em muitos lugares veio como uma tentativa de atender aos anseios da população que estava colocada nas ruas na verdade para tentar conter uma certa mobilização e que não à toa foi no Congresso Nacional colocado por um dos bastiões mais conservadores, Renan Calheiros propondo um projeto nacional de

passage livre estudantil. Então, a gente acha que a luta que foi construída em junho não passa por atender um ou outro benefício de um ou outro setor, porque a gente sabe que inclusive essas propostas de passe livre setoriais como benefício, não como direitos, inclusive sofreu uma série de limitações em vários lugares em que ele foi implementado. A gente sabe de muitas cidades em que as pessoas, quando têm o passe livre social... o passe livre estudantil associado ao social, que só os estudantes pobres teriam direito, a questão da burocracia para se ter acesso a esse benefício se torna tão grande que muitas pessoas que realmente teriam direito ou muitas pessoas que pleiteiam esse benefício nunca conseguem alcançá-lo. Por isso é que para a gente o debate que foi aberto em junho passa pela necessidade de se colocar o transporte como um direito social de toda a população, já que impacta na vida de toda a população. Ficou claro... Eu acho que a mobilização de junho e a mobilização que a gente vê do conjunto da sociedade deixou claro que a questão do transporte não tarifado está na pauta da sociedade, que as pessoas entendem que é possível sim e que é possível ter um outro transporte que seja pago pelos setores mais ricos, e não pago pelo usuário, como é hoje. Não à toa, essa semana o portal R7 mostrou os resultados de uma pesquisa que dizia o seguinte: 34% dos paulistanos acham que a tarifa zero é a melhor solução para o transporte coletivo em São Paulo; 46% dos paulistanos acham que é uma medida possível e, além disso, 56% defendem que talvez não a tarifa zero, mas que seria necessária uma tarifa intermediária, que o Poder Público financiasse mais o transporte coletivo e procedesse a uma redução da tarifa. Nesse sentido, a gente acredita que é fundamental, então, fazer essa discussão de, já que a gente tem 37 milhões de brasileiros que são excluídos do transporte por não ter dinheiro para pagar a tarifa, e já que a gente tem hoje, depois de toda a leva de mobilizações que a gente tem há muitos anos por transporte público na Cidade – quase a metade da Cidade acreditando na tarifa zero como uma medida possível e tanta gente acreditando na tarifa zero como a melhor solução, a gente acredita que é mais do que fundamental que o Legislativo e o Executivo paulista comecem a repensar as formas de financiamento no transporte coletivo a fim de atender o conjunto da sociedade, a fim de atender o melhor funcionamento do transporte coletivo, que, no nosso entender, passa pela tarifa zero. Porque é uma questão de

justiça social, a gente sabe o quanto as pessoas não têm dinheiro para pagar a tarifa, mas também é uma questão de entender quem tem que ser realmente financiador do transporte coletivo se hoje a gente tem um funcionamento do sistema que faz com que o usuário pague 70% da tarifa. Isso impacta na realidade das pessoas, mas também impacta no funcionamento do sistema de transporte. O transporte tarifado diretamente não significa só muita gente excluída do transporte coletivo, mas significa também esse sistema de transporte precário, que o empresariado torna o transporte na verdade uma humilhação cotidiana, uma tortura cotidiana para seus usuários, com os ônibus lotados, com os trancos, com a falta de ônibus aos finais de semana. Tudo isso coloca o transporte dentro de uma lógica puramente dentro do lucro, e não dentro do interesse da população. A gente acha que esses debates são importantes, mas mais importante que tudo isso é a mobilização popular, que está mostrando que não vai mais aceitar que o transporte seja tocado como mercadoria, como está sendo. A gente pode fazer os debates que for: enquanto não tiver mobilização popular pressionando o Legislativo ou o Executivo, a gente não vai conseguir mudanças no transporte coletivo. A gestão do transporte tem que passar pela própria população. A gente sabe que tem muitas medidas que tecnicamente são as melhores, mas que não estão de acordo com o interesse da população. Então, só a população organizada consegue vitórias e consegue construir um transporte que esteja realmente de acordo com os interesses da Cidade, de uma cidade que seja para os trabalhadores, para os de baixo, e não uma cidade e um transporte coletivo que sirva para os lucros. Por isso é que a gente defende que a tarifa zero vai ser conquistada pela mobilização popular. A gente tem um projeto de iniciativa popular de defesa da tarifa zero – a Nina está aqui na primeira fila, está com algumas folhas se o pessoal tiver interesse de assinar – e estamos construindo mobilizações nos bairros para dizer que a gente acredita que tem muitas questões técnicas que perpassam o transporte coletivo, mas que acima de tudo isso tem uma questão política e que a mobilização popular vai deixar claro que não aceita mais esse transporte mercadoria, esse transporte voltado aos lucros dos poucos empresários que operam o sistema de transporte de São Paulo há tantos anos. Então, é isso. Continuamos na mobilização e estamos abertos aos debates, mas temos que parar

com essa lógica de que a técnica que rege o transporte coletivo... Junho já deixou claro que é uma questão política, e a população não aceita mais o transporte mercadoria. Obrigada. A **SRA. ARIELLI TAVARES MOREIRA** – Queria, em primeiro lugar, agradecer o convite. Acho que para a gente começar o nosso debate aqui nós temos que partir de uma afirmação que tem que ser dada com a gravidade que ela tem, que é a avaliação de que hoje existe um caos no transporte público em São Paulo, que leva a uma tendência a que se tenha uma grande crise a explodir na nossa cidade. E partir dessa afirmação diz respeito a, em primeiro lugar, compreender que uma cidade que privilegia o transporte individual em detrimento do transporte coletivo; em que a média de tempo que as pessoas gastam de suas casas para o trabalho é de duas horas; em que um terço dos trajetos é feito a pé não só pelo fato de a tarifa ser muito cara, mas também pela falta de acesso que a maior parte da população tem ao transporte público, a gente tem hoje na cidade de São Paulo uma cidade que leva a uma tendência a que se tenha uma paralisação de fato por conta do crescente número de carros, que cada vez mais vem sendo adquiridos por parte da população e principalmente o recado que junho deu nas mobilizações de rua. É uma crise que explodiu em junho, que foi um alerta do conjunto da população de São Paulo de que não vai mais aturar a situação como é tratada todos os dias no transporte público. E essa crise, ao contrário do que se poderia esperar, não foi resolvida com a redução da tarifa. Nesse sentido, o transporte público precisa, de uma vez por todas, ser tratado com um direito – como foi colocado aqui pelos companheiros, que eu reivindico –, mas também o Poder Público precisa começar a dar respostas que sejam não só respostas paliativas, mas principalmente respostas que possam mudar de qualidade a situação que a gente enfrenta hoje. Isso passa, em primeiro lugar, por fazer uma mudança na lógica do sistema. Aqui na cidade de São Paulo, não dá para a gente fazer um debate sobre o transporte sem entrar fundo no que significa hoje a verdadeira máfia dos transportes, que está instalada na nossa cidade. Se trata de empresas de transporte público, que hoje lucram bilhões de reais com um direito da população, em que apenas uma empresa – para dar um exemplo –, consegue controlar 57% das viagens viárias que existem na Cidade. E mais do que isso: a gente tem hoje uma CPI instalada nesta Casa para

poder investigar o que são de fato as planilhas de lucros que são colocadas por essas empresas, em que a gente já tem uma situação que já é por si bastante alarmante, em que o lucro em média das empresas de transporte em São Paulo é muito maior do que a média nacional. A gente encontra aqui um lucro de 6,8% na média aqui em São Paulo, onde no conjunto do País essa média abaixa 2%, ela é de 4%. Nesse sentido, na nossa opinião, não há saída para o transporte público que não seja encarar de frente o problema que hoje existe aqui, da gente utilizar um direito da população como uma mercadoria que é explorada por essas empresas. E, nesse sentido, a única saída possível, a única saída viável é a gente caminhar para, de fato, a estatização do transporte público para que ele possa de fato ser tratado como um direito. E, nesse sentido, reivindicamos todas as posições que dizem respeito a medidas que vão nesse sentido. Então, todas as que foram colocadas aqui significativamente à proposta de uma mudança na reforma tributária, no tema da tarifa zero, mas principalmente queremos tomar e colocar aqui também um debate acerca de um setor da população, que na nossa opinião tem sim que ser debatido de forma especial. Junho teve uma marca significativa da juventude que foi às ruas. E se é uma realidade que o transporte público é uma penalização para o conjunto da população, é uma realidade que a juventude é o setor que mais sofre nesse sentido. Hoje, o transporte público representa o consumo de 22% do orçamento familiar, e isso significa para os jovens quem, muitos deles, esses são os que têm que caminhar para poder ir até as escolas. São esses os que não conseguem ter acesso à Cidade, não conseguem ter acesso à cultura, porque não têm dinheiro para conseguir custear o transporte na Cidade, ainda mais numa cidade do tamanho da cidade de São Paulo, e que concretamente, do ponto de vista da educação, tem um aspecto bastante grave. Hoje um quarto das causas de evasão escolar por parte da juventude diz respeito a não ter dinheiro para conseguir dar conta do transporte entre suas casas e a escola. Isso é bastante grave porque significa que o conjunto do Poder Público está deixando de dar não só direito à Cidade a esses jovens, mas, principalmente, ao fazê-los com que abandonem a escola, abandonem a educação, também consiga de uma forma ou de outra com que abandonem o seu direito ao

futuro. Nesse sentido, o passe livre para estudantes é uma realidade em diversas cidades hoje no nosso país – todas com limitações, mas, de uma forma ou de outra, existem em várias capitais do País como Rio de Janeiro, Distrito Federal, Cuiabá. Também existe o passe livre como um direito dos estudantes, e é garantido inclusive como parte da Lei de Diretrizes e Bases da Educação como um dever do Estado de garantir que os estudantes tenham acesso ao transporte para ir e vir de suas escolas. Nós aqui estamos pautando esse debate porque nós achamos que hoje aqui na cidade de São Paulo a gente tem um número de estudantes que utiliza o transporte público por ano, inclusive a partir da planilha da própria SPTrans, que é em torno de 173 milhões de estudantes que utilizaram o transporte público de 2012. Isso significa um impacto na receita total das empresas de transporte, que é de 5,7% da receita total que hoje é arrecadada no transporte público aqui em São Paulo. Nós acreditamos que a margem de 5% de receita total das empresas é uma margem que é muito possível sim de ser discutida com o Poder Público para ser absorvida como uma forma de, em primeiro lugar – assim como é o objetivo da CPI de transportes que está sendo colocada hoje aqui nesta Casa –, retirar do lucro dos empresários para que os jovens possam ter acesso à Cidade. Isso em nada diz respeito a fatiar setores da população ou algo nesse sentido; ao contrário: significa avançar em uma demanda da juventude de acesso à Cidade, de acesso à cultura, de acesso à educação e também de conseguir de fato questionar cada vez mais o transporte público como um direito do conjunto da população. Aproveitando a nossa presença aqui, inclusive a presença do Presidente da CPI de transportes e tudo o mais, eu acho que é muito importante que a gente já consiga responder algumas questões que ficam de fato muito vagas para nós e acho que tem que ser parte das respostas inclusive que a própria CPI dê para o conjunto da população. Em primeiro lugar, qual é, de fato, o lucro que as empresas de transporte têm hoje na cidade de São Paulo. Em segundo lugar, qual é a quantidade de repasses que hoje é feito por parte da Prefeitura em forma de diferentes subsídios para essas empresas que garantem, mais do que qualquer outra coisa, seus lucros astronômicos. Nós acreditamos que, para finalizar, essa discussão que, de fato, não é, de forma nenhuma, uma discussão técnica, mas, ao contrário, significa um posicionamento do Poder Público de resolver uma

demanda de um setor da população que foi às ruas em junho, que tem peso, porque significa, nada mais nada menos, os jovens que vão construir de fato este país e que todos os dias vêm tendo um recado de que a única forma de fato conseguir transformar a realidade, de fato conseguir conquistar os nossos direitos, é a partir da mobilização. E não tenham dúvidas que o que aconteceu em junho foi apenas um primeiro sinal. Esse sinal é o sinal de um barril de pólvora que está prestes a explodir nessa Cidade e se o Poder Público não responder as demandas da população, não responder com elementos de fato qualitativos para mudar a situação do transporte aqui na nossa Cidade, nós vamos em pouco tempo viver o que nós vivemos em junho. Então nós acreditamos que é muito importante que haja uma resposta relativa a essa demanda, que é a demanda do passe livre para estudantes e para desempregados. Nós já apresentamos um projeto na última audiência pública que aconteceu aqui há um mês, nesta mesma Casa, e acreditamos que essa própria mesa redonda tem que ser mais um espaço para a gente avançar no sentido desse debate. Muito obrigado. Em resumo ficou destacado na Mesa Redonda que a gratuidade de ônibus e metrô para estudantes é a prioridade. Arielli Moreira, da Assembleia Nacional dos Estudantes, falou em favor da causa, argumentando que “a juventude é o setor que mais sofre com as dificuldades em pagar o transporte”. “Um quarto da evasão escolar é por falta dinheiro para transporte entre casa e escola. O poder público está negando o direito à educação, o que é a garantia de direito a um futuro”, ponderou. Horácio Figueira, da Rede Nossa São Paulo, disse que a instituição apoia a medida para estudantes e idosos. “Mas quando é economicamente ativo tem que contribuir sim”, ressaltou. A relatora da CPI, vereadora Edir Salles (PSD), sinalizou de maneira favorável à proposta. “O transporte gratuito para jovem é importantíssimo, porque é quem tem dificuldade em pagar” afirmou. Já a militante do Movimento Passe Livre, Monique Felix, disse que o grupo vê a medida com receio. “É um benefício que atende a setores da população, como tentativa de conter certa mobilização”, observou. “A gente entende que benefício pode ser retirado caso a conjuntura política mude”, completou.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA MESA REDONDA:

- Concordância de todos os debatedores ou nas falas da necessidade de mudar a forma de remuneração do Sistema de Transporte de São Paulo.
- A cobrança por passageiro foi debatido que talvez não seja a melhor; talvez uma mistura por quilômetro rodado; por passageiro, por qualidade.
- Qualidade na prestação de serviço: E qualidade é um tema que já foi colocado aqui, a necessidade de ter uma qualidade do serviço, não só na questão das mulheres, mas também daqueles que usam o sistema do ponto de vista da lotação, da quantidade por metro quadrado, ou também a questão do custo operacional, que eu acho que é o que foi colocado.
- Para a ANEL em São Paulo há um lucro de 6,8% na média para as empresas de ônibus, onde no conjunto do País essa média é abaixo de 2%, ou de 4%.
- O Engenheiro Lucio Gregori disse: “É absurdo que o Brasil, sexto PIB do Planeta, São Paulo, uma das 10 cidades mais ricas do mundo, ainda tenha cidade catracada”.
- Outro tema de consenso na Mesa Redonda foi a questão da estatização ou da parte da estatização; a questão do lucro, que foi também parte desse debate; a questão do imposto progressivo; a mudança no sistema tributário, que não passa só por São Paulo; a questão de termos outros debates; a questão de rever pagamento dos juros da dívida; a municipalização da Cide, e a questão que o Lúcio para o final, a taxa do transporte com o exemplo da França.
- TARIFA ZERO: Por fim, o debate de ter já a tarifa zero ou o passe livre, que conduziu as várias falas dos presentes na Mesa tanto quanto dos presentes no plenário que utilizaram a palavra, que se manifestaram.
- Um quarto da evasão escolar é por falta dinheiro para transporte entre casa e escola, por isso a necessidade da Tarifa Zero.
- Hoje, o transporte público representa o consumo de 22% do orçamento familiar, e isso significa para os jovens quem, muitos deles, esses são os que têm que caminhar para poder ir até as escolas.

9ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 03/10/2013 (CANCELADA e transferida)

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: PEDRO KASSAB/GESTOR DO CONSÓRCIO EMTU ANHANGUERA –
WILSON SATORU MOTIZUKI/GESTOR DO CONSÓRCIO EMTU INTERVIAS

Com a presença dos vereadores Paulo Fiorilo e Nelo Rodolfo, o presidente da CPI do Transporte Coletivo constatou a ausência regimental de quórum e encerrou os trabalhos agendados.

4ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE 04/10/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: VIRGILIO GONÇALVES/GESTOR DO CONSÓRCIO EMTU UNILESTE –
ARNALDO CAPUTO GOMES/GESTOR DO CONSÓRCIO EMTU INTERNORTE

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Nelo Rodolfo e Abou Anni substituto do Vereador Roberto Trípoli. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. Presentes os convocados das gestões dos consórcios: Virgílio Gonçalves Gestor do Consórcio Emtu Unileste e Arnaldo Caputo Gomes Gestor do Consórcio Emtu Internorte, leram o termo e iniciou-se a oitiva. Com a palavra o Vereador Eduardo Tuma questionou se os depoentes eram presidentes de alguma empresa que atua no sistema da EMTU. Em negativa de resposta o Vereador Adilson Amadeu também apresentou o mesmo questionamento e requereu ao presidente da CPI nova oitiva com os presidentes das empresas consorciadas para elucidação dos fatos com maior clareza de informações. O Presidente da CPI dispensou os convidados, convidando-os para na data com as empresas participarem da nova oitiva. Sobre a mesa diversos requerimentos de autoria dos vereadores membros da CPI. Em deliberação 07 requerimentos. Nada mais havendo a tratar o presidente deu por encerrada a reunião.

9ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 10/10/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: SIEMENS AG/SIEMENS DO BRASIL – PAULO RICARDO STARK / TTRANS –
MASSIMO ANDREA GAIVINA BIANCHI / TEMOINSA DO BRASIL – WILSON DARÉ

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Milton Leite, Nelo Rodolfo e Abou Anni. Sobre a mesa diversos requerimentos. Em deliberação requerimentos dos Srs. membros da comissão. Ficou adiado para o fim da sessão a deliberação dos requerimentos. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. Presentes todos os convocados das seguintes empresas SIEMENS AG/SIEMENS DO BRASIL, representada pelo Presidente Sr. PAULO RICARDO STARK, a empresa TTRANS representada pelo seu Presidente Sr. MASSIMO ANDREA GAIVINA BIANCHI e a empresa TEMOINSA DO BRASIL representada pelo seu Presidente Sr. Wilson Daré. Iniciado a oitiva a Siemens do Brasil efetuou uma curta explanação das atividades da empresa. Nos questionamentos feitos pelos vereadores falou pouco sobre a atuação da empresa e do processo que tramita no CADE alegando o acordo de leniência. Os vereadores ainda questionaram qual a diferença de atuação no Brasil das empresas Siemens AG e Siemens Ltda., se a Siemens Brasil e a Siemens AG fornecem quais equipamentos para o Metrô de São Paulo, quais são os contratos de manutenção que a Siemens tem com o Metrô de São Paulo, Qual o período? Quais linhas são feitas a manutenção, Quantos trens, qual a abrangência e o valor do contrato com o Metrô de SP. Em quais outros países do mundo a Siemens fornece os mesmos equipamentos que vende para o Metro de São Paulo. Em quais outros países do mundo a Siemens efetua manutenção em trens, se tem algum contrato similar com o de São Paulo? Qual o valor desse contrato? Como eram definidas as ofertas de preço para os equipamentos e para a manutenção? Conforme denúncias do CADE e amplamente divulgadas nos noticiários, quais empresas participaram do conluio? Qual a fatia

(percentual) que a Siemens tem em contratos de manutenção com o Metrô de São Paulo em comparação com a Alstom? A Siemens tem contratos em outros Estados brasileiros? Quais? E o valor dos contratos? A todas essas perguntas e outras que poderíamos constar desse relatório que estão presentes nas notas taquigráficas e podem ser consultas, sempre foram respostas vazias de profundo desconhecimento demonstrando que não conhecia a empresa ou não esteve proposto a contribuir e trazer informações para essa Comissão Parlamentar de Inquérito, assim concluíram os vereadores Nelo Rodolfo, Milton Leite e a relatora Edir Sales. A Siemens informou ainda que entregou ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) documentos apontando formação de cartel e outras irregularidades em contratos com o Metrô de São Paulo, como fornecimento de trens, eletrificação e manutenção de linhas, porém em solicitação da Vereadora Edir Sales se a empresa ou os advogados da mesma teriam cópia do termo de leniência para verificação dos vereadores e constar dos documentos da CPI, a Siemens e seus advogados protelaram por 30 minutos para afirmar que não teriam esse documento. Em alguns questionamentos respondidos afirmou que a Siemens possui ainda contratos com o Metrô e com a CPTM, posteriores ao período investigado pelo Cade (2000 a 2007). O órgão, juntamente com o Ministério Público, está analisando a acusação. Stark disse que a investigação em curso impede que ele dê mais informações. Segundo Stark, ainda não é possível dizer se houve superfaturamento nos valores dos contratos e em qual valor. “Nas nossas investigações internas não fomos capazes de detectar e dimensionar dano”. Entretanto, ele afirmou que a empresa poderá fazer acordo com o governo do Estado e até com a Prefeitura. Na Alemanha e nos Estados Unidos, onde a empresa foi acusada de corrupção, houve ressarcimento em valores que ultrapassam R\$ 3 bilhões. O vereador Adilson Amadeu e Milton Leite, sugeriram que a Siemens não aguardasse a decisão judicial para fazer o acordo. “Se os senhores se adiantassem, a população ia apreciar o gesto transparente”, afirmou Milton Leite (DEM) que disse ainda que embora a empresa tenha sido “louvável” em levar a denúncia ao Cade, ela não pode esquecer que os paulistanos foram “saqueados”. O depoimento de Stark não satisfez os membros da CPI. “Responderam de forma evasiva, como se não fosse nada”, disse Leite. Para a relatora, Edir Salles (PSD), o

presidente da Siemens e outros funcionários da empresa “não contribuíram com os trabalhos.” “Eles estão induzindo a CPI a erro”, acusou Edir Sales. Paulo Ricardo Stark, durante a oitiva afirmou que a empresa está disposta a ressarcir os cofres públicos caso fique comprovado o superfaturamento e a formação de cartel nos serviços prestados ao governo do estado. Representantes da T”Trans e da Temoina do Brasil negaram a participação das empresas em qualquer tipo de negociação para fraudar licitações públicas. Ambas as companhias são citadas em documentos entregues pela Siemens ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) no processo em que se investiga a formação de cartel em concorrências realizadas pelo Metrô e pela CPTM e afirmaram categoricamente que foram conduzidas numa chuva de denúncias o nome das empresas deles por serem concorrentes nacionais e com preços mais baratos nas licitações o que faz com que Siemens e Alstom perdessem diversas concorrências pela TTRANS e TEMOINSA. Os Executivos das duas empresas TTRANS E TEMOINSA foram ouvidos pelos membros da CPI do Transporte Público. Questionados pelo vereador Eduardo Tuma (PSDB) sobre a eventual participação das companhias em práticas para direcionar o resultado de concorrências, os executivos Massimo Giavina-Bianchi, da T”Trans, e Wilson Daré, da Temoina, garantiram que as denúncias são falsas. Giavina-Bianchi revelou que no setor ferroviário é comum a realização de reuniões privadas entre representantes das fornecedoras com dirigentes das estatais, mas negou que esses encontros possam influenciar os processos licitatórios. “Antes das licitações sempre são realizadas audiências públicas para que os concorrentes façam questionamentos e sugestões”, afirmou o engenheiro. Ele ressaltou que a T”Trans nunca participou de um consórcio com a Siemens, nem foi subcontratada pela multinacional alemã. Já Daré admitiu que a Temoina foi parceira da Siemens em algumas licitações do Metrô e da CPTM, sendo subcontratada em outras. No entanto, ele alegou que em nenhuma dessas ocasiões a empresa tomou ciência de algum tipo de direcionamento nos processos. A TTRANS informou ainda que tem contrato de trens no valor de 407 milhões de reais, de bilhetagem de 9 milhões e 100 bloqueios de metrô no montante de 4,2 milhões de reais. Afirmou ainda que em questão de bilhetagem de metrô é a maior e única empresa mundial brasileira que detêm o mais seguro e melhor

sistema de bilhetagem para metrô do mundo e está em São Paulo. Disse ainda que a empresa tem mais de 800 funcionários, todos com os seus direitos trabalhistas garantidos, impostos e área fiscal em dia e concede ainda benefícios aos trabalhadores. Disse que no sistema de bilhetagem não há como haver fraudes uma vez que a segurança do sistema é na ordem de 99,9% e menos de 0,01% é a chance de haver fraude. Disse ainda que fez validadores para ônibus em 1998 mas esse negócio não prosperou. Participou da licitação para construir o Fura Fila e em razão desse contrato tem processo na justiça contra a prefeitura de São Paulo uma vez que a TTRANS cumpriu o contrato e não recebeu parte dos valores contratuais devidos. A TTRANS e a TEMOINSA afirmaram que não tem condições de reduzir custos ou contratos uma vez que participam de licitações com edital e nesse momento já apresentam valores abaixo dos concorrentes. As duas empresas afirmaram que hoje podem competir em igualdade com grandes empresas internacionais como a Alstom, Siemens e Bombardier. Afirmaram ainda que sobre doação eleitoral a Temoinisa nunca efetuou já a TTRANS titubeou e ao fim afirmou que doou na campanha de Paulo Skaf e ao candidato a Deputado pelo Rio de Janeiro Sr. Alexandre Farah. A Temoinisa afirmou que faz reformas e manutenção de trens e teve contratos de 38 milhões no ano passado e 34 milhões de reais em 2013.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- Na Alemanha e nos Estados Unidos, onde a empresa foi acusada de corrupção, houve ressarcimento em valores que ultrapassam R\$ 3 bilhões.
- A Siemens informou ainda que entregou ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) documentos apontando formação de cartel e outras irregularidades em contratos com o Metrô de São Paulo, como fornecimento de trens, eletrificação e manutenção de linhas.
- Paulo Ricardo Stark, durante a oitiva afirmou que a empresa está disposta a ressarcir os cofres públicos caso fique comprovado o superfaturamento e a formação de cartel nos serviços prestados ao Governo do Estado.
- TTRANS e TEMOINSA afirmaram categoricamente que foram conduzidas numa chuva de denúncias o nome das empresas por serem concorrentes

nacionais e com preços mais baratos nas licitações o que faz com que Siemens e Alstom perdessem diversas concorrências no país.

- Giavina-Bianchi revelou que no setor ferroviário é comum a realização de reuniões privadas entre representantes das fornecedoras com dirigentes das estatais, mas negou que esses encontros possam influenciar os processos licitatórios.
- A TTRANS informou ainda que tem contrato de trens no valor de 407 milhões de reais, de bilhetagem de 9 milhões e 100 bloqueios de metrô no montante de 4,2 milhões de reais.
- A TTRANS afirmou que no sistema de bilhetagem não há como haver fraudes uma vez que a segurança do sistema é na ordem de 99,9% e menos de 0,01% é a chance de haver fraude.

10ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 17/10/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: DAIMLER CHRYSLER (MERCEDES-BENZ) GILSON MANSUR/MARCELO DO NASCIMENTO/VARLEI MARQUES/EDSON CARLOS BRANDÃO – TEJOFRAN / CLDOMIR RAMOS MARCONDES

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Milton Leite, Nelo Rodolfo e Abou Anni. Sobre a mesa diversos requerimentos. Em deliberação ficou adiado para o fim da sessão a votação dos requerimentos. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. Presentes todos os convocados das seguintes empresas Daimler Chrysler (Mercedes-Benz) Gilson Mansur, Marcelo do Nascimento, Varlei Marques, Edson Carlos Brandão e da empresa Tejofran o Sr. Clodomir Ramos Marcondes. Os representantes da Daimler Chrysler informaram a CPI que em 2006 a empresa MERCEDES BENZ comprou a Daimler Chrysler empresa automotiva e a empresa que está envolvida no Cartel que envolveu diversas

empresas se trata da DAIMLER CHRYSLER RAIL SISTEM que foi adquirida pela BOMBARDIER e não a Mercedes Benz. Os vereadores pela oportunidade uma vez que a Mercedes Benz também vende chassis para as concessionárias e permissionárias do Sistema de Transporte Coletivo de São Paulo tomaram o depoimento dos representantes da empresa nas questões cabíveis e inerentes a comercialização de chassis da Mercedes. Na oitiva o representante da Mercedes Benz afirmou a CPI que donos de duas empresas de ônibus, os grupos Belarmino, Ruas e Abreu também possuem concessionárias da Mercedes-Benz, realizando a venda de chassis de ônibus e micro-ônibus para eles mesmos os concessionários e permissionários. A afirmação foi feita por Gilson Mansur, diretor comercial da Mercedes-Benz. Mansur ponderou ainda que “não é por ser concessionário que ele tem privilégio de todos comprarem dele, nem sempre isso acontece”. Gilson disse que 66% do transporte coletivo na cidade de São Paulo tem chassi fabricado pela Mercedes-Benz, porém há outras concorrentes, como a Volkswagen, a Scania e a Volvo. Sobre as concessionárias, Gilson explicou que a Mercedes-Benz não pode realizar a venda direta, porém nomeia as lojas seguindo critérios de capital e idoneidade. Ainda de acordo com Gilson, uma das fabricantes de carrocerias, a Caio, também tem participação nos grupos Ruas e Abreu. Mansur explicou que, com chassi e carroceria, o ônibus está "pronto para rodar". A Mercedes Benz fornece o chassi pronto e outras empresas a carroceria na especificação solicitada para o chassi. Para o vereador Abou Anni (PV), a CPI agora terá que “analisar se existe superfaturamento na compra desses veículos”.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- Os representantes da Daimler Chrysler informaram a CPI que em 2006 a empresa MERCEDES BENZ comprou a Daimler Chrysler empresa automotiva e a empresa que está envolvida no Cartel que envolveu diversas empresas se trata da DAIMLER CHRYSLER RAIL SISTEM que foi adquirida pela BOMBARDIER e não a Mercedes Benz.
- Na oitiva o representante da Mercedes Benz afirmou a CPI que donos de duas empresas de ônibus, os grupos Belarmino, Ruas e Abreu também possuem

concessionárias da Mercedes-Benz, realizando a venda de chassis de ônibus e micro-ônibus para eles mesmos os concessionários e permissionários.

- Ainda de acordo com Gilson, uma das fabricantes de carrocerias, a Caio, também tem participação nos grupos Ruas e Abreu.
- A Mercedes Benz fornece o chassi pronto e outras empresas a carroceria na especificação solicitada para o chassi.

11ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 24/10/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: IESA PROJETOS / CÉSAR ROMEU FIEDLER NA QUALIDADE DE PRESIDENTE, RICARDO WITOWICZ E LUIS CESAR DA SILVA – MITSUI Co / KAZUIZA OTA – DIRETOR DE PROJETOS E RICARDO NORONHA DE SOUZA

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Nelo Rodolfo e Abou Anni. Sobre a mesa diversos requerimentos. Em deliberação ficou adiado para o fim da sessão a votação dos requerimentos. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. Presentes todos os convocados da empresa IESA PROJETOS os Senhores César Romeu Fiedler na qualidade de Presidente, Ricardo Voitovsky e Luis Cesar da Silva. Da MITSUI Co presentes os Senhores Kazuiza Ota - Diretor de Projetos e Ricardo Noronha de Souza. Os vereadores decidiram adiar oitiva da Mitsui Co para que na mesma oportunidade voltem os depoentes de hoje convocados juntamente com o Diretor Presidente da empresa. Iniciado a oitiva com a Iesa Projetos o seu diretor presidente fez uma apresentação sobre a empresa. Ainda o presidente da empresa IESA, de manutenção e modernização de trens, se defendeu das acusações de fazer parte do cartel do setor metroviário, César Romeu Fiedler disse que a companhia não participou de reuniões e acordos, como o Cade colocou. "Desde 2003 a IESA vem buscando conhecer outros

players mundiais, trazer fabricantes de fora do Brasil. Se cartel é restrição de opção, a IESA, na sua filosofia, aumenta a concorrência e opção de tecnologia", argumentou o presidente, afirmando que a empresa atualmente formou consórcio com a coreana Hyundai - Rotem, e com elas conseguiram contrato para a construção de 30 trens. Os membros da CPI desconfiam que nessa licitação houve a formação de cartel. O presidente do colegiado, vereador Paulo Fiorilo (PT), afirmou que embora não seja o foco dos trabalhos eles irão investigar esse caso, pois ações desse tipo podem influenciar o valor da tarifa. O motivo da desconfiança é que enquanto o consórcio da IESA venceu o lote dos 30 trens, eles perderam para a CAF uma segunda licitação para 35 novos trens, no Lote de 30 trens a IESA cobrou mais barato a unidade/trem porquanto no Lote de 35 trens elevou o seu preço sobremaneira a ponto de que o vencedor a CAF lucrar mais uma vez que todas as unidades/trem nesse lote estavam com o preço bem acima dos praticados na oferta do Lote 1. A argumentação da IESA para não terem oferecido o menor preço para segundo lote é que uma construção desse porte exigiria "investimentos adicionais à infraestrutura", como disse Ricardo Witowicz, vice-presidente de marketing, vendas estratégicas e novos negócios. Fiedler afirmou que vencer a segunda licitação significaria construir uma nova fábrica ou conseguir um local para executar os novos trens. A CAF venceu essa licitação com um valor pouco menor do que o proposto pela IESA. "Está claro que vocês abriram mão de lucro para entrar um player novo, o que não entendo é o valor proposto no lote 2 ser tão próximo ao da empresa vencedora", questionaram os vereadores. Sobre isso, Ricardo disse que a CAF foi "conservadora". "A CAF não imaginava que entraria consórcio. Escondemos até o último momento, o efeito surpresa é muito importante nesses momentos", explicou. A CAF já foi chamada para depor na CPI e não compareceu. O presidente informou que a CAF será intimada novamente. A IESA tem ainda o contrato Boa Viagem no Lote A2 e Lote C4. O Lote C4 já foi entregue com 5 trens no valor de R\$23 milhões, o Lote A2 foi de R\$18,9 milhões, sendo que este Lote está suspenso que previa a entrega de 14 trens onde já se tem 4 prontos e 3 guardados. A empresa também faz recuperação e reforma de trens, sendo que para cada um fica um preço diferente tendo em vista a demanda e orçamento da unidade e os reparos a serem feitos, sendo assim não há

uma previsão de custo inicial é preciso ter em mãos o projeto de reforma a ser feito para após apresentar o custo. A Iesa Projetos vem buscando novos fabricantes para o mercado e assim aumentar a concorrência.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- A IESA tem ainda o contrato Boa Viagem no Lote A2 e Lote C4, Lote A2 suspenso. O Lote C4 já foi entregue com 5 trens no valor de R\$23 milhões.
- A suspeita de Cartel gera na desconfiança enquanto o consórcio da IESA venceu o lote dos 30 trens, eles perderam para a CAF uma segunda licitação para 35 novos trens.
- No Lote de 30 trens a IESA cobrou mais barato a unidade/trem porquanto no Lote de 35 trens elevou o seu preço sobremaneira a ponto de que o vencedor a CAF pode lucrar mais uma vez que todas as unidades/trem nesse lote estavam com o preço bem acima dos praticados na oferta do Lote 1.
- A argumentação da IESA para não terem oferecido o menor preço para segundo lote é que uma construção desse porte exigiria “investimentos adicionais à infraestrutura.
- Fiedler presidente da IESA PROJETOS afirmou que vencer a segunda licitação significaria construir uma nova fábrica ou conseguir um local para executar os novos trens. A CAF venceu essa licitação com um valor pouco menor do que o proposto pela IESA.
- A empresa também faz recuperação e reforma de trens, sendo que para cada pedido é elaborado um orçamento da unidade e os reparos a serem feitos, sendo assim não há uma previsão ou equiparação de custo de reforma.
- A Iesa Projetos vem buscando novos fabricantes para o mercado e assim aumentar a concorrência com a entrada da Hyundai Rotem.

12ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 31/10/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: MICROSOFT BRASIL – CLEUMER RODRIGUES SIQUEIRA E EDUARDO BENINI BRANGELLI

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu e Nelo Rodolfo. Sobre a mesa diversos requerimentos. Em deliberação ficou adiado para o fim da sessão a votação dos requerimentos. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. Presentes todos os convocados da empresa Microsoft do Brasil o Sr. Cleumer Rodrigues Siqueira e Eduardo Benini Brangelli. A MICROSOFT explicou que os contratos que mantêm com a SPTrans, desde 2003, através dos quais são responsáveis pelo sistema de monitoramento dos ônibus em São Paulo. Segundo o diretor da companhia, não houve licitação para o serviço. O diretor da empresa, Eduardo Brangeli, explicou como funcionam os serviços que Microsoft presta ao município. "O ônibus transmite posição e qual linha está fazendo. O sistema sabe que saiu de determinado ponto e em qual horário. Isso pode gerar depois informações", disse. Esse sistema foi desenvolvido para a SPTrans pela empresa, que não possui contrato com outros municípios. A criação do sistema de monitoramento foi feita por meio de um contrato assinado com a SPTrans em 2003, sem licitação. Ele durou até 2008, quando a Microsoft foi novamente contratada, para suporte e manutenção evolutiva. Ambos, foram feitos sem licitação. "Não sabemos se a SPTrans fez pesquisa de mercado, nem o motivo de conseguirem a dispensa de licitação. A SPTrans fez a proposta e negociou com o departamento comercial, a SPTrans fez a proposta e negociou com o departamento comercial", explicou Cleumer Siqueira, diretor comercial da Microsoft. Concorrentes, como a Oracle e a IBM, não foram consultados. O contrato de desenvolvimento do software SIM, de monitoramento, custou cerca de R\$ 18 milhões para a Prefeitura. Em serviços de manutenção, já são mais de R\$ 10 milhões. Com o contrato de 2008 vencido, a Microsoft trabalha com o município por meio

de aditivos anuais. Os representantes da empresa disseram não saber se haveria outras companhias capacitadas para prestar esse tipo de serviço. A Microsoft é a proprietária do código-fonte do sistema SQL, linguagem de programação de bancos de dados. Antes da Prefeitura, eles tinham experiência na transferência de dados com bancos, Tribunal de Justiça de São Paulo, Secretaria da Fazenda, e outros. Apenas a Microsoft pode fazer alterações no sistema, segundo Cleumer, porém ele afirma que não há um controle, pois "o sistema é desenvolvido em cima de dados que são de propriedade da SPTrans". O presidente da CPI, vereador Paulo Fiorilo (PT) comentou que "a Prefeitura comprou um carro que não sabe dirigir". Os representantes da Microsoft afirmaram que os técnicos da Prefeitura não receberam cursos nem foram certificados para "abrir o cofre" do SQL. Para o vereador Eduardo Tuma (PSDB), o erro dos contratos sem licitação, como o da Microsoft e das prestadoras de serviços do Bilhete Único foi da Prefeitura, e não das empresas. Ele defende que os responsáveis por esses contratos na época em que foram assinados sejam chamados à CPI. A empresa recebe uma média mensal de R\$140 mil. Existem 4 funcionários da Microsoft disponibilizados para a SPTRANS e ocasionalmente a uma rotatividade. A Microsoft nunca foi multada por infração ou descumprimento contratual. A prefeitura tem um site chamado OLHO VIVO que é o suporte especializado em monitoramento e o SIM (Sistema de monitoramento) são alimentados pela Microsoft, então o ônibus transmite a posição/localização de onde está e o site faz a apresentação desse posicionamento geográfico na cidade de São Paulo de todas as linhas e ônibus em circulação, sem exceção.

◊ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- A Microsoft faz monitoramento desde 2003 para a SPTRANS, através dos quais são responsáveis pelo sistema dos ônibus em São Paulo.
- "Não sabemos se a SPTrans fez pesquisa de mercado, nem o motivo de conseguirem a dispensa de licitação. A SPTrans fez a proposta e negociou com o departamento comercial" disse o diretor da MICROSOFT.
- Concorrentes, como a Oracle e a IBM, não foram consultados.

- O contrato de desenvolvimento do software SIM, de monitoramento, custou cerca de R\$ 18 milhões para a Prefeitura.
- Segundo o diretor da companhia, não houve licitação para o serviço foi por dispensa.
- Em serviços de manutenção, já são mais de R\$ 10 milhões para a empresa.
- A Microsoft é a proprietária do código-fonte do sistema SQL, linguagem de programação de bancos de dados.
- A empresa nunca foi multada por infração ou descumprimento contratual.
- A prefeitura tem um site chamado OLHO VIVO que é o suporte especializado em monitoramento e o SIM (Sistema de monitoramento) são alimentados pela Microsoft, então o ônibus transmite a posição/localização de onde está e o site faz a apresentação desse posicionamento geográfico da localização.

13ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 07/11/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: JOSÉ CARLOS MARTINELLI/PRODATA E ALSTOM DO BRASIL PRESIDENTE
MARCOS COSTA

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Milton Leite, Abou Anni e Nelo Rodolfo. Sobre a mesa diversos requerimentos, adiados para o fim das oitivas. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. O advogado da Alstom Sr. Pedro Estevam Serrano informou que dispensou seu cliente por conta própria ao ver que Marcos Costa ao chegar ao prédio da Câmara Municipal teve uma aparente queda de pressão. Não passou por posto de saúde ou avaliação médica, foi dispensado pelo advogado por este entender que o cliente não teria condições de estar na CPI dando o depoimento. A vereadora Edir Sales, líder do PSD na Câmara e relatora da CPI, afirmou no plenário estar

insatisfeita com o andamento da comissão. “A ausência do presidente da Alstom foi injustificada, não trouxe nem atestado médico. Se ele não vier dia 28, vou pedir a convocação coercitiva dele”, prometeu. Os vereadores deliberaram que o depoimento do presidente da Alstom, Marcos Costa, à CPI dos Transportes da Câmara Municipal de São Paulo, agendado para hoje (07/11/2013), seja transferido para o próximo dia 28 de novembro de 2013, o que foi aceito e ratificado pelo advogado Dr. Pedro Estevam que garantiu que na próxima data o executivo estará presente. Acompanhariam o presidente no depoimento os Srs. representantes da Alstom, Marco Aurélio Machado (diretor financeiro) e Marco Contin (diretor geral de Transporte), e não foram realizados porque, segundo o advogado eles prestariam depoimento em conjunto, assessorando o presidente. Presente o outro convocado Sr. José Carlos Martinelli leu o termo de compromisso de falar a verdade a CPI e informou o quanto se segue. O Sr. José Carlos Martinelli, é engenheiro de uma das empresas que opera a bilhetagem eletrônica em São Paulo, a Prodata. Ele foi questionado a respeito de possíveis benefícios que a empresa teria tido por conta dos seus contatos no Executivo, ou seja na SPTRANS onde trabalhou de 2005 a 2009. “Considero absolutamente normal minha contratação pela Prodata. Fui funcionário celetista na SPTrans e trabalho em empresa que foi parceira da SPTrans por muitos anos”, defendeu-se. “Quando eu estava na SPTrans os dois fornecedores de validadores (Prodata e Digicon) já estavam homologados, assim permaneceram e continuam até hoje”, completou. Informou ainda que a Prodata fornece validadores para cerca de 95% da frota de ônibus da cidade de São Paulo. Já a Digicon é responsável pelo sistema que processa as informações dos validadores e garagens. Questionado a respeito de fraudes no sistema, ele disse que as poucas que ocorreram foram solucionadas. “Nunca vi nenhum indício de fraude no sistema de bilhetagem, apenas aquelas de comportamento do usuário, como passageiros que passavam o cartão pela janela do ônibus”, observou. O presidente da CPI, vereador Paulo Fiorilo (PT), também buscou com Martinelli esclarecimentos do valor que é cobrado pelas empresas para a manutenção dos validadores. O parlamentar observou que, embora nas planilhas conste R\$39 por equipamento, a Prodata cobra R\$29 pelo serviço. Sobre isso, Martinelli disse que a Prodata não influencia o que é relatado na planilha

de custos. Ele disse ainda que “a planilha reflete com absoluta fidelidade o que eles acreditam que seja os custos do transporte, mas como todo modelo, não é um espelho perfeito” Para Fiorilo, “todos os fatores que compõem a planilha podem ter equívocos”. “Temos aqui o caso do validador, mas podem ter outros no diesel, por exemplo”, disse. A Vereadora Edir Sales relatora da CPI questionou Martinelli acerca de sua situação trabalhista se e o mesmo era funcionário da PRODATA. O Sr. Martinelli informou que ele presta serviços a Prodata e é empresário e sua empresa recebe da Prodata por esses serviços, e sua empresa chama-se LM47, referente a siglas do nome de um ex-sócio. Afirmou ainda que sobre a divisão do valor da tarifa de integração R\$4.65, onde para o Estado fica R\$2,43 e para o município R\$2,22, disse que sobre essa divisão acredita que essa partição foi feita em atendimento à alguma legislação vigente a época da assinatura do termo de partição da integração entre as administrações públicas.

◇ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- Presidente da Alstom passa mal e não comparece a Reunião Ordinária da CPI.
- José Carlos Martinelli diz que a Prodata fornece validadores para cerca de 95% da frota de ônibus da cidade de São Paulo.
- A Digicon é responsável pelo sistema que processa as informações dos validadores e garagens.
- Afirmou ainda que a divisão do valor da tarifa de integração R\$4.65, onde para o Estado fica R\$2,43 e ao município R\$2,22, acredita que essa partição foi feita em atendimento à alguma legislação vigente a época da assinatura do termo de partição da integração entre o Estado e o Município.
- O Sr. Martinelli informou que ele presta serviços a Prodata e é empresário e sua empresa recebe da Prodata por esses serviços, através da empresa LM47.
- Martinelli observou que, embora nas planilhas conste R\$39 por equipamento, a Prodata cobra R\$29 pelo serviço de manutenção.
- Sobre fraudes no sistema de bilhetagem Martinelli disse que nunca viu nenhum indício de fraude, apenas aquelas de comportamento do usuário, como passageiros que passavam o cartão pela janela do ônibus.

**REUNIÃO NO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL NO ESTADO DE SÃO PAULO DE
11/11/2013**

PROCURADORES: PEDRO BARBOSA PEREIRA NETO/ISABEL CRISTINA GROBA
VIEIRA/JANICE BARRETO ASCARI

Com a presença dos Senhores Vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Vereadora Edir Sales e Vereador Eduardo Tuma, reuniram-se no Ministério Público Federal com o Senhor Procurador Presidente Dr. PEDRO BARBOSA PEREIRA NETO e Procuradora Federal Dra. ISABEL CRISTINA GROBA VIEIRA e Procuradora Federal Dra. JANICE BARRETO ASCARI. O presidente do Ministério Público Federal, abriu a reunião e se colocou a disposição da CPI. O Presidente da CPI do Transporte Coletivo fez uma breve explanação sobre o objeto e foco da CPI, demonstrando os trabalhos já realizados, a colheita de documentos e oitivas com os depoentes sobre as planilhas do transporte público municipal e no que concerne ao Estado relativamente as planilhas. O Dr. Pedro Barbosa e as procuradoras informaram que a princípio o Ministério Público Federal não tem competência para atuação no município. Informaram ainda que para haver uma ação efetiva do Ministério Público Federal será necessário que se constate se há crime da esfera federal ou algum convênio federal com o município que envolva essa questão dos transportes, caso contrário a competência acreditam que seja do Ministério Público Estadual e/ou Municipal, assim sendo não há como o MPF acompanhar os trabalhos dessa CPI. Nada mais havendo a tratar o presidente da CPI e os vereadores presentes agradeceram a disponibilidade do Ministério Público Federal e deu por encerrada a reunião.

14ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE 28/11/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: ALSTOM DO BRASIL/ MARCOS COSTA/MARCO AURÉLIO MACHADO/MARCO COUTINHO/ROBERTO TELHADA/PEDRO ESTEVAM SERRANO

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Adilson Amadeu, Milton Leite, Abou Anni e Nelo Rodolfo. Sobre a mesa diversos requerimentos, adiados para o fim das oitivas. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. A Alstom se pronunciou nessa quinta-feira. Os dirigentes da Alstom afirmaram que o ex-presidente da empresa, José Luiz Alqueires, ainda faz parte do conselho da empresa. O parlamentar disse ainda que o depoimento dos representantes da Alstom não foi suficiente para esclarecer as denúncias de propina e formação de cartel nas licitações do Metrô, negadas pela empresa. Além de não justificarem o motivo de Alqueires permanecer no conselho da empresa. Costa argumentou que as acusações de que haveria acordo entre as empresas para dividirem os contratos do Metrô e CPTM não ocorre. Ele confirmou que a Alstom subcontrata outras empresas do setor, como a Bombardier, a Mitsui e a Temoinsa, mas disse que esses procedimentos são comuns no setor. "Algumas concorreram à licitação com outros consórcios, mas perderam no valor total. É normal tentar venderem o produto que fabricam para o grupo vencedor da licitação", ponderou.

Sobre consultoria o presidente da Alstom afirmou que todos os contratos de consultoria são absolutamente legais e foram pagos pelos serviços prestados por essas empresas. Costa admitiu também que Sérgio Teixeira e Artur Gomes Teixeira prestaram consultoria à Alstom. Mas disse que em nenhum momento se ofereceram ao pagamento de propinas. "A Alstom não paga propina. Contratos de consultoria têm objetivos específicos: avaliação de mercado, elaboração de proposta, estimativa de custos, serviços comuns", afirmou, acrescentando: "Os consultores prestaram seus serviços e nós não temos nenhuma informação de irregularidade." O executivo também confirmou que a empresa subcontrata empresas perdedoras nas licitações

para prestação de serviços ou fornecimento de material. A conduta estaria no cerne do esquema de cartel que a multinacional Siemens denunciou ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Costa, no entanto, afirmou que a subcontratação é um procedimento normal. “Nós não fazemos conluio. Não fizemos parte de nenhum esquema para determinar vencedores em licitação, nem para subcontratar empresas perdedoras. Esse sistema de contratação é comum para obter serviços ou equipamentos que a vencedora não possui ou não domina.” O presidente da multinacional no Brasil negou ainda que conhecesse Jorge Fagali Neto, que seria intermediador do esquema e é investigado pelo Ministério Público por enriquecimento ilícito.

◊ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- Costa argumentou que as acusações de que haveria acerto entre as empresas para dividirem os contratos do Metrô e CPTM não ocorre.
- O presidente da Alstom confirmou que a empresa subcontrata outras empresas do setor, como a Bombardier, a Mitsui e a Temoinsa, mas disse que esses procedimentos são comuns no setor.
- "Algumas concorreram à licitação com outros consórcios, mas perderam no valor total. É normal tentar venderem o produto que fabricam para o grupo vencedor da licitação", disse Marcos Costa.
- “A Alstom não paga propina. Contratos de consultoria têm objetivos específicos: avaliação de mercado, elaboração de proposta, estimativa de custos, serviços comuns”, afirmou o presidente da Alstom, acrescentando: “Os consultores prestaram seus serviços e nós não temos nenhuma informação de irregularidade”.
- “Nós não fazemos conluio. Não fizemos parte de nenhum esquema para determinar vencedores em licitação, nem para subcontratar empresas perdedoras.

5ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE 02/12/2013 (REUNIÃO CANCELADA)

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: REDE PONTO CERTO / NELSON MARTINS

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores Presidente Paulo Fiorilo e a Relatora Edir Sales. Sobre a mesa laudo médico apresentado pelo advogado do Sr. Nelson Martins o qual apresenta diagnóstico de doença e justifica a ausência do depoente para a oitiva da presente data em razão de internação hospitalar. Nada mais havendo a tratar o presidente deu por encerrada a reunião.

6ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DE 09/12/2013

DELIBERATIVA DE REQUERIMENTOS/OITIVA

OITIVA: MITSUI & Co. / CONSÓRCIO TRIAL (Tejofran/Egypt/Façon)

O presidente abriu a reunião na hora regimental com a presença dos vereadores Presidente Paulo Fiorilo, Relatora Edir Sales, Eduardo Tuma, Milton Leite e Abou Anni. O presidente questionou o plenário se os convocados estavam presentes para início da oitiva e leitura do termo de compromisso de falar a verdade sob juramento. Leram o juramento de falar a verdade os Senhores Shinsuke Fujii – presidente da Mitsui & Co Brasil e o Diretor Comercial Sr. Kasuhisa Ota. O presidente e o diretor da multinacional, Shinsuke Fujii e Kazuhisa Ota, respectivamente, prestaram depoimento à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Transporte Coletivo e afirmaram que a empresa japonesa Mitsui, seria uma subcontratada da Alstom e negou qualquer envolvimento com a formação de cartel e fraude nas licitações de trens do Estado de São Paulo. “Possuímos regras de conduta bastante rígidas no cumprimento de normas e princípios éticos. Fazemos todos os esforços para que a regra de conduta seja cumprida. Quanto à formação de cartel, não há existência disso. Não estou em condições de comentar as perguntas feitas com base em hipóteses. Não tenho conhecimento de qualquer tipo de cartel ou de envolvimento ilícito da empresa”, disse o presidente Fujii. Assim como os representantes da Alstom,

que também negaram qualquer envolvimento ilícito, o presidente da Mitsui afirmou cooperar com as investigações e nega fazer a chamada delação premiada, ação adotada pela francesa Siemens. “Não temos nenhum conhecimento sobre delação premiada, não sabemos nada. A única coisa que podemos afirmar é que a empresa colabora de forma honesta com as investigações”, disse.

Os vereadores argumentaram que empresas que perderam licitações estão sendo subcontratadas pelas vencedoras para prestar os serviços que perderam de fazer na concorrência. Ota, porém, desconversou sobre o tema. “Não tenho resposta para essa pergunta, mas dependendo do projeto, quando envolve muitas áreas de trabalho, uma única empresa não consegue arcar com todas as responsabilidades, então tem que montar um consórcio e atender ao cliente”, disse Ota. Ouvido os advogados representantes do Consórcio Trial, compareceu o Gestor do Contrato Sr. Carlos que não é o presidente da empresa TEJOFRAN. Os vereadores decidiram dispensar o depoente pela necessidade de se ouvir o presidente da empresa que poderá ser acompanhado pelo gestor do contrato em data oportuna.

◊ PRINCIPAIS ASPECTOS E PONTOS ABORDADOS NA OITIVA:

- O presidente Shinsuke Fujii e Kazuhisa Ota, afirmaram que a empresa japonesa Mitsui, seria uma subcontratada da Alstom e negou qualquer envolvimento com a formação de cartel e fraude nas licitações de trens do Estado de São Paulo.
- Disse Ota: “Possuímos regras de conduta bastante rígidas no cumprimento de normas e princípios éticos. Fazemos todos os esforços para que a regra de conduta seja cumprida.
- Quanto à formação de cartel, não há existência disso. Não estou em condições de comentar as perguntas feitas com base em hipóteses.
- Não tenho conhecimento de qualquer tipo de cartel ou de envolvimento ilícito da empresa”, disse o presidente Fujii.
- Assim como os representantes da Alstom, que também negaram qualquer envolvimento ilícito, o presidente da Mitsui afirmou cooperar com as

investigações e nega fazer a chamada delação premiada, ação adotada pela francesa Siemens.

- “Não temos nenhum conhecimento sobre delação premiada, não sabemos nada. A única coisa que podemos afirmar é que a empresa colabora de forma honesta com as investigações”, disse.
- Em questionamento Ota desconversou sobre o tema de que empresas que perderam licitações estão sendo subcontratadas pelas vencedoras para prestar os serviços que perderam de fazer na concorrência.

REUNIÃO MESA REDONDA – TARIFA ZERO – DE 13/12/2013

MESA: SPTRANS/CIRO BIDERMAN – BHTRANS/DANIEL MARX COUTO – SERGIO FERNANDEZ BALAGUER/EMT DE MADRID, ESPANHA

O presidente abriu a reunião na hora regimental com os vereadores membros da CPI e confirmada a presença dos participantes convidados iniciou-se a Mesa Redonda com CIRO BIDERMAN da SPTRANS, com DANIEL MARX COUTO da BHTRANS e Sr. SERGIO FERNANDEZ BALAGUER/EMT DE MADRID, ESPANHA. Explanaram o seguinte os participantes da Mesa Redonda: **CIRO BIDERMAN** – Obrigado Paulo pela oportunidade de falar aqui um pouco. Vou tentar fazer em até menos, para deixar mais tempo para o Sergio, que é o nosso convidado externo e que pode adicionar. Também para Belo Horizonte que são onde a gente tem mais para aprender. Não sei se vou adicionar muito, porque vocês fizeram um trabalho excelente, estão conhecendo muito bem já os transportes em São Paulo. Como é conhecido, a gente tinha feito um primeiro edital de concessão que estava na rua e, em função dos acontecimentos, e também em função de uma reavaliação realizada, tanto pela Secretaria como pelo próprio Prefeito, a gente achou por bem cancelar o edital que estava na rua, para ter mais tempo para repensá-lo com cuidado e, no fundo – que acho que é o tema desta mesa de debates –, pensar num novo modelo de concessão. Isso é um... No edital que estava na rua já havia inovações que estavam abertas e que provavelmente vão aparecer de novo e acho que é algo que

vai ser relevante para nós. Graças aos acontecimentos também o transporte, a mobilidade, veio para o centro do debate. Isso para a gente é visto com muito bom grado, porque até então parecia que as pessoas esqueciam esse tema da mobilidade, que é um tema tão relevante para qualquer grande cidade, em particular, para a nossa aqui, como acabou ficando claro. Por que as pessoas vêm morar numa cidade deste tamanho? É justamente para estarem próximas umas das outras, é justamente para estarem próximas dos empregos. As empresas vêm para estarem próximas dos trabalhadores, só que proximidade não é obrigatoriamente a proximidade física, a proximidade em quilômetros, mas a proximidade em tempo. Então, se os tempos desapareceram realmente a gente não tem como ser competitivos, não tem como dar uma boa qualidade de vida se você precisa de duas, até três, quatro horas para se deslocar da sua casa para o trabalho, ou para o local de estudo. Então, esse é um tema que tem a ver com todo o bom andamento do Município, então, não é um tema para nada pequeno. É um tema extremamente grande, é muito bom ver esta Casa envolvida nisso, estudando, discutindo e debatendo. Bom o que nós temos em termos de concessão de transportes? A gente vai aprender com o Sergio, tenho a impressão de que Madri não é um sistema concedido, que eu saiba, ele é gerido direto pela própria prefeitura, pela EMT, ela gere diretamente, mas isso vou deixar para o Sergio comentar. Aqui nós temos um sistema concedido. As concessões já existem antes da criação da SPTrans, mas antes a gente tinha a CMTC, uma empresa de excelência e que ela própria fazia a operação do sistema, concedendo parte das linhas. Esse modelo foi alterado e agora a SPTrans, que é o novo nome da CMTC, que continua a CMTC, ela tem uma função mais de reguladora, de monitoramento, fiscalização, planejamento das linhas, deixando a operação, de fato, para os concessionários e permissionários, ou seja, o sistema é operado por terceiros, o sistema é operado por entes privados enquanto a SPTrans tem essa função de planejamento, controle e assim por diante. Esse é o modelo atual que a gente tem. Bom, dentro desse modelo, há muitas formas de se conceder o serviço. Então, uma das questões relevantes é a maneira como vai se remunerar o operador. Isso é algo crucial dentro do sistema. A maneira como se remunera o operador, há algum tempo e em alguns lugares ainda é assim, a remuneração do operador está ligada

diretamente à tarifa. Esse não é o caso de São Paulo, a gente desmembrou tarifa de remuneração. Isso é muito relevante, porque permite, por exemplo, que haja uma definição de tarifa em função de uma decisão de política pública, não em função de garantir que as empresas não quebrem. Não há nenhum interesse em quebrar os operadores do sistema, isso seria o pior dos mundos para o sistema. Então, há sempre uma preocupação de manter o sistema saudável, e isso não pode ser deixado de se levar em consideração. Dada essa desvinculação, ainda assim você pode remunerar o operador de três maneiras, grosso modo. Uma maneira que se encontra em muitos lugares é a atrelada ao número de passageiros transportados, esse é o modelo atual, a remuneração depende e tão somente do número de passageiros transportados. Outra maneira de definir a remuneração é por custo fixo. Então você paga um valor fixo, por ônibus, dependendo obviamente do tipo do ônibus, você paga um valor fixo, por mês. Existe ainda uma terceira maneira que depende de variáveis operacionais. Então isso você pode definir que você vai por um componente da qualidade do serviço, que vai influenciar na remuneração, aumentando ou diminuindo a remuneração. Você pode fazer a remuneração por quilômetro rodado e assim por diante. Há três formas básicas de se remunerar.

Mas, existe também a possibilidade de você combinar essas três formas de alguma maneira. Na nova concepção o nosso caminho é por uma combinação dessas três formas de remuneração. Por que isso? Porque quando você remunera baseado somente no passageiro, você gera um incentivo à busca de passageiros. Isso é bom, você não quer retirar esse incentivo do operador de ir atrás do passageiro. É um incentivo no sentido correto. Qual que é o problema da remuneração por passageiro? O problema por remuneração por passageiro é que você incentiva a superlotação de um veículo, porque o custo não aumenta e o operador consegue aumentar a sua remuneração. Essa, por outro lado, é a grande vantagem de um sistema de remuneração fixo, não há nenhum incentivo a superlotar o veículo. Só que, por outro lado, você tem o desincentivo à busca de passageiros. Isso para dar um exemplo desses três modelos de remuneração. Então, uma combinação desses pode chegar num ponto de combinar os incentivos ideais para os operadores que vão trabalhar, em termos de conseguir ofertar os serviços, de acordo com esses

parâmetros. Então, isso já é uma tentativa de inovação que vem sendo discutida pela Administração. Em termos de variáveis operacionais, também é algo muito importante, você conseguir exigir parâmetros mínimos operacionais que precisam ser cumpridos. Abaixo desses parâmetros os operadores seriam punidos; acima desses parâmetros, os operadores poderiam ser premiados. A gente sabe que é necessário ter um certo número de partidas, que a gente chama, por hora, mas sabemos também que essas partidas precisam ter os intervalos entre elas também são fundamentais. Então, certamente, a nova concessão vai caminhar o sentido de criar esses parâmetros de excelência, gerando tanto penalidades como prêmios para os operadores, em função do cumprimento das metas operacionais. Esse é um outro desafio a ser realizado. É um desafio, porque, por exemplo, você não pode penalizar um operador por conta de problemas de velocidade na via. O operador não tem acesso à velocidade no viário, isso tem que ser responsabilidade do Município, no caso, da Secretaria de Transportes. Então, há que se pensar em mecanismos, nós estamos pensando nesse sentido, que garantam que o operador será penalizado se ele não cumprir algo que esteja ao seu alcance. Será premiado se cumprir acima do mínimo que se espera. Mas nunca será penalizado senão por questões que não estejam ao seu alcance. Acho que isso é um conceito genérico relevante para o modelo da nova concessão. A gente está contratando, os envelopes serão abertos na segunda-feira, uma verificação do sistema que vai, além de eximir essa questão de que existe um lucro extraordinário no sistema, que foi levantado por muitas pessoas – não sabemos se isso é verdade, o quanto isso é verdade ou não, por isso vale a pena verificar se isso é verdade ou não –, mas também vai nos fornecer parâmetros muito mais precisos para orientar a nova concessão. Essa vai ser também uma inovação, os parâmetros não virão das famosas planilhas, mas sim os parâmetros virão de um estudo detalhado, aprofundado para o qual a gente espera contar com o apoio tanto do Tribunal de Contas, quanto desta Casa, após todos os estudos que eles fizeram, de toda a sociedade, enfim, para ajudar a passar para a empresa que venceu o certame o seu conhecimento já acumulado, para que eles não tenham que inventar a roda e possam, de fato, avançar no conhecimento sobre o perfil operacional, tanto das empresas, como da própria SPTrans, e, com isso, a gente alcançar um modelo muito

melhor do que a gente tem hoje em dia. Finalmente, a nova concessão – não cumpro o prometido de 10 minutos, mas 15 eu vou ficar –, continuando, o elemento tecnológico também vai ser um elemento fundamental da nova concessão. Nós pretendemos garantir um salto tecnológico. São Paulo, na verdade, já tem um nível de tecnologia bastante elevado, em termos relativos, mas estamos há mais ou menos uma década sem investimento pesado na área de tecnologia, justamente nessa década que ocorreu uma mudança tecnológica considerável. Em poucas palavras eu diria que a tecnologia se tornou realmente móvel nessa última década e mobilidade tecnológica é fundamental para mobilidade efetiva dos cidadãos para mobilidade física. Então, aproveitar essa nova tecnologia tem que estar presente na nova concessão e aproveitar essa nova tecnologia é onde está uma outra oportunidade de melhoria considerável no sistema e isso será levado em conta, no nosso novo modelo de concessão. A gente acha que temos uma oportunidade de inovar na gestão do transporte público, aproveitando as experiências internacionais e nacionais, a BHTrans é um exemplo aí importante, dentro do panorama nacional e conseguir criar um novo modelo de gestão, dentro desse novo modelo de concessão, que acreditamos vá mudar o paradigma atual do transporte público. Obrigado. O SR. PRESIDENTE (Paulo Fiorilo) – Muito obrigado Ciro Biderman. Antes de passar agora ao Daniel queria só registrar a presença de representantes do sindicato das empresas de ônibus, o Sr. Pavani Júnior e o Sr. Sampaio. Obrigado pela presença. Quero anunciar a presença da relatora, Vereadora Edir Sales. Obrigado. Passo agora imediatamente a palavra. Aruta, queria perguntar ao Aruta e ao Alex se está tudo certo para a apresentação do Daniel? Passo a palavra ao Daniel Marques Couto, representando aqui a BHTrans, por 20 minutos, vou avisar quando estiver faltando cinco e um minuto. Muito obrigado pela presença, Daniel. Quem vai coordenar está ali, o Hélio está ali no computador. É só você combinar. O SR. DANIEL MARQUES COUTO – Bom dia a todos, agradeço o convite da Câmara Municipal de São Paulo, na presença do Vereador Paulo pelo convite, parabênizo o Ciro pelo domínio do tema. Vários dos itens colocados por ele foram objetos da Prefeitura de Belo Horizonte, numa discussão que a gente fez há quatro anos atrás, na época da licitação, da segunda licitação. Belo Horizonte já passou por duas licitações do

transporte coletivo, foi a primeira capital brasileira a fazer uma licitação do transporte, e já está na segunda, agora, com o aprendizado dos primeiros 10 anos e várias correções de rumo, que trouxeram bons resultados nesses primeiros quatro anos de operação nesse novo modelo. Eu trouxe uma apresentação rápida, ela não é longa, mas como é um tema técnico, facilita no aprendizado. Um comentário: Belo Horizonte tem dois milhões e meio de habitantes na capital, na cidade, e quatro milhões e meio na região metropolitana. Ou seja, a gente sabe que o Município de São Paulo é muito maior, e a região metropolitana também, nem se fala, mas o que deve ser observado é assim: as experiências, os modelos, as ideias, sempre tem um aprendizado. Eu costumo acompanhar alguns trabalhos técnicos aí pelo Brasil, alguns trabalhos no exterior, sempre tem um detalhe, uma coisa que é fundamental numa definição e numa correção de rumo para um transporte melhor. Uma palavra importante que foi colocada aqui é controle. O Ciro também falou, relacionado à automação. Nos dias de hoje, qualquer cidade, seja ela pequena, média ou uma cidade do porte de São Paulo – e, aí, agrava ainda mais a situação, se não tiver um controle muito preciso, com recursos automatizados, a coisa escapa. Você perde o controle do serviço, da qualidade, e quem fica prejudicado é o usuário. Então, o foco dessa apresentação vai muito em cima de regulação de níveis de serviço – ou seja, o que o usuário quer do serviço de transporte da Cidade, e quais os mecanismos que o órgão público tem que estar acompanhando e executando para que se faça cumprir esses contratos. São quatro módulos, principalmente no item II, na Regulação dos Contratos, que tem alguns aspectos jurídicos, legais e de modelos, mesmo, dessa experiência de contratação, e o modelo operacional, as responsabilidades no sistema de transporte de Belo Horizonte e as regras tarifárias. E, por fim, vou mostrar alguns resultados, macro resultados operacionais e gerenciais que já demonstram uma boa situação, uma boa correção do que a gente obteve aí nesses quatro anos. Aí eu já falei. A cidade de Belo Horizonte tem 2,4 milhões; um PIB de 42,2 bilhões e é o centro de uma região metropolitana com 34 municípios. Hoje, o sistema intermunicipal tem o mesmo porte do sistema municipal – são em torno de três mil ônibus, 3.050 ônibus no sistema municipal, e outros três mil no metropolitano, grande parte desses com destino à área central de Belo Horizonte. Como na maioria

das cidades, as ligações com destino acentuado ao Centro. A gente tem ali, naquele mapa, em azul, os carregamentos dos principais corredores. Dois corredores desses, a gente está em processo final agora, para inaugurar em fevereiro, de implantação de corredores de BRT, e os outros dois ali, na região oeste, já com projeto também sendo preparado. Belo Horizonte tem uma linha de Metrô atualmente, com 19 quilômetros. E também, junto Prefeitura, Governo do Estado e Governo Federal, tem o projeto já sendo desenvolvido e com algum início de obra para mais duas linhas de Metrô. Nós temos um plano de mobilidade feito até antes da lei federal, que saiu recente, a gente já tinha desenvolvido um plano. Então, todos os projetos de transporte embasados em um plano de mobilidade, com horizonte de 2020, e algumas ações para 2030. E as ações todas no plano de Governo atual, nesse período de 2016. Então, mesmo algumas ações planejadas, e sendo executadas agora, são as ações que a gente, inclusive a própria construção do Metrô, têm previsão para 2017. Então, tudo dentro do plano de mobilidade. Agora, entrando especificamente nos contratos de concessão. A empresa BHTrans é uma empresa da Prefeitura Municipal, da administração indireta; possui 1.100 funcionários e outros 500 funcionários terceirizados, porque a BHTrans é responsável tanto pelas ações de transporte, quanto de trânsito. Passamos por duas licitações: uma de 98 a 2008, e outra que iniciou agora em 2008, com o modelo que vai ser apresentado. Temos um sistema eletrônico de pagamento e bilhetagem eletrônica há mais de 10 anos, com integração tarifada, ou seja, não é o chamado Bilhete Único de São Paulo, mas todas as linhas são integradas com todas as linhas e também com o Metrô. Só que diferente daqui, que você não paga o segundo complemento, em Belo Horizonte, você tem um desconto de 50% na segunda tarifa. São quatro consórcios; 296 linhas. Aí tem um conjunto de dados, uma frota de pouco mais de 3 mil ônibus; 460 milhões de passageiros; as viagens. São 38 milhões de passageiros pagantes/mês, todos controlados, registrados pelo sistema de bilhetagem, seja ele pagante com o cartão ou em dinheiro, e temos 10% de gratuidade, além desses 38 milhões. Então, em torno de quarenta e poucos milhões de passageiros transportados/mês com 10% de gratuidade. Esse é o Município. São quatro consórcios que trabalham regionalizados. Cada consórcio tem que atender o serviço de transporte dentro de

sua área de abrangência e, claro, como mostra ali a rede, várias linhas extrapolam a região. E temos a região Centro-Sul, que é uma área comum. Ou seja, ela não tem um responsável específico, mas, sim, os quatro responsáveis, já que a maioria das linhas tem origem ou destino naquela região. Esse gráfico já mostra um primeiro cenário. É um gráfico macro, mas tem aquela linha cortando lá, desde 1999 e está indo até 2011, e essa tendência se mantém, uma linha cortando os novos contratos. Então, a gente observa ali, o passageiro registrado, o passageiro pagante, em todo Brasil ele teve um decréscimo de quase 30%, chegando lá em 2033 e 2004 na demanda menor e, depois, ele começou um crescimento. E a produção quilométrica, como se colocou, o modelo anterior ali, aos contratos, era um modelo de remuneração pelo custo, ou seja, as concessionárias não tinham o interesse de estar reduzindo aquela curva de produção quilométrica dentro de limites, mesmo que a demanda caindo. Isso gerou, ao final de 10 anos de contrato, um déficit acumulado de 500 milhões de reais, que teve que ser pactuado e pago pela Prefeitura, o que aconteceu em 2007. Esse modelo anterior àquela curva, que gerava esse déficit, gerava uma pressão muito grande do concessionário por aumento de custo, por aumento de preço. Ou seja, uma discussão pesada e sem muito objetivo de discussão de preços de insumos, ocasionou toda essa discussão nossa que gerou esse novo modelo de contrato. Então, essa figura ilustra bem as duas situações: antes de 2008 e depois de 2008. No primeiro modelo, até 2008, a Prefeitura de Belo Horizonte era responsável pela produção, ou seja, pela especificação do serviço, pela definição dos preços e isso gerava, para a Prefeitura, uma estrutura humana, técnica, muito grande nesses trabalhos, e conseqüentemente, no trabalho principal que o usuário quer, que é o controle da qualidade, sobrava pouca gente. Então, a estrutura maior era para definir quadros de horários, definir preço, ajustar, discutir com concessionária e isso inchava a empresa sem um retorno grande lá na visão do usuário. Então, a remuneração era pelos custos operacionais. Nós tínhamos uma planilha referencial de custo, que era usada para reajuste, essa planilha que a maioria das cidades ainda têm, e uma câmara de compensação tarifária com contabilização de déficits e superávits. A gente tem uma tarifa única, mesmo com a integração, a tarifa predominante, com 80% das pessoas pagam, então era

necessária a câmara de compensação exatamente para fazer o repasse de empresas deficitárias e superavitárias. No segundo modelo, a partir de 2008, nessa licitação que a gente já tem quatro anos de vivência, o que nós fizemos? O órgão gestor, no caso a Prefeitura e a BHTrans, define parâmetros, ou seja, níveis de serviço, intervalos máximos, quantos passageiros pode ter em cada ônibus, idade média, e utiliza toda a sua estrutura, ou quase toda a sua estrutura, para fazer valer essas regras. No modelo anterior, quem definia essas regras era a BHTrans e quem definia a oferta era a BHTrans. Então, não tinha como a própria Prefeitura reclamar da Prefeitura que ela estava fazendo um mau serviço. Ou seja, ela é que definia a quantidade de viagem. Então, ela não conseguia fiscalizar lotação. Por quê? Porque ela é que definia a quantidade de viagens. No modelo novo, não. Eu defino quantidade de passageiros, em terra, por metro quadrado, e o concessionário tem que programar a sua oferta para transportar aquela quantidade e aquele nível de serviço. Então, investimos muito em fiscalização eletrônica. Hoje, todas as viagens realizadas na cidade de Belo Horizonte, são 29 mil viagens por dia, são fiscalizadas eletrônica, em relação ao horário de partida, sem interferência do operador. Então, todos os ônibus têm GPS. Então, todas as coordenadas do ponto são fiscalizadas todos os dias, todas as viagens. E também a lotação. Ou seja, a partir dos dados da bilhetagem eletrônica, dos índices de transporte e rotatividade, também a gente roda todos os mapas para verificar se cada linha, em cada horário, em seu trecho crítico, está atendendo ou não o nível de serviço. E isso, pelo regulamento e pelo contrato, tem uma penalidade para o concessionário, em caso de descumprimento ele é autuado. E isso, ou seja, o objetivo nosso não é autuar os concessionários e sim ter instrumentos de forma que o concessionário tenha interesse, motivação, ou seja forçado mesmo, a prestar um bom serviço. Então, as principais mudanças estão resumidas aí. A demanda define a oferta necessária à prestação. Ou seja, a Prefeitura de Belo Horizonte não define quantos ônibus tem que ter na cidade. Ela define como que cada passageiro tem que ser transportado. O custo da prestação de serviço deve ser coberto pela tarifa paga, admitindo receitas acessórias. Receitas acessórias são buscadas pelo próprio concessionário. Ou seja, ele pode explorar a face do cartão, ele pode explorar a traseira do ônibus. São vários itens de receitas acessórias para

poder ajudar a cobrir os custos operacionais que são integralmente cobertos pela tarifa. O planejamento operacional, ou seja, não o planejamento da cidade, das vias, da circulação e tudo, fica a cargo dos concessionários. Então, ele é que propõe a oferta de viagens, respeitados os níveis de serviço, a BHTrans aprova e ele é responsável por aquela operação e pelo cumprimento dos horários. Nós desenvolvemos uma efetiva fiscalização, através dos recursos eletrônicos de TS. O contrato também, que eu considero isso um dos principais avanços, do ponto de vista do modelo tarifário, definiu um novo modelo de reajuste tarifário. Nós não utilizamos mais uma planilha com 15, 20 itens e sim uma cesta de índices que prevê reajuste para os grandes itens representativos do custo do transporte, e esses índices são reajustados ou pelo INPC, no caso de mão de obra, ou pela Fundação Getúlio Vargas, que é contrato específico que a Prefeitura fez com a Fundação Getúlio Vargas para pesquisar preço de combustível, para pesquisar preço de veículo e a gente fugiu um pouco do regionalismo. Ou seja, a BHTrans pesquisando preço dentro da própria cidade encontra dificuldade. Tem uma revisão tarifária quadrienal. Ou seja, como a gente tem reajustes anuais, que pode ser para cima ou para baixo, de forma transparente, ou seja, qualquer usuário que tem acesso ao INPC e a esses índices que a gente publica mensalmente, ele pode saber, ao final do ano, qual vai ser a tarifa reajustada. E a cada quatro anos, que é o que a gente está vivendo agora, a gente faz uma revisão tarifária, que aí é um processo mesmo de auditoria, de verificação independente. A gente contratou, fez um processo licitatório, contratou uma empresa que venceu o contrato de licitação, que está exatamente terminando esse processo de revisão quadrienal. E, aí, todos os ganhos de produtividade nesses quatro anos, 50% é incorporado para a tarifa e 50% vai para o empresário, ou seja, exatamente para motivar ele a continuar buscando a produtividade. E temos também um fundo garantidor dos contratos de concessão, que 1% da tarifa é depositado em uma conta conjunta, ou seja, que tem acesso a Prefeitura e o concessionário conjunto, para se caso, se tiver algum desequilíbrio nesse meio, você pode usar esses recursos sem ter necessidade de aumento de tarifa. Aqui é um detalhamento da lâmina anterior. O planejamento operacional de serviços a cargo dos concessionários, o que ele é responsável. Ou seja, as linhas, o desenho dos

itinerários nos bairros, ou seja, itinerário de linha no Centro quem define ainda é o Poder Público, os quadros de horários, tudo para aprovação do órgão público. Ele tem que atender os padrões de qualidade em nível de serviço, que estão definidos no contrato. Para isso, o órgão gestor tem que estar estruturado para fiscalizar e também alguns padrões básicos de idade máxima da frota, idade média e vida útil dos veículos, que isso é normalmente padrão de controle de órgão gestor. Esses são os tipos de serviço. Os níveis de serviço variam em função do tipo de serviço. Então, se é uma linha curta, se é uma linha longa, se é uma linha que tem muita movimentação. São três grandes níveis de serviço que são controlados pelo órgão gestor. O primeiro é o intervalo entre as viagens, ou seja, nenhuma viagem do sistema, nenhuma linha do sistema, desculpa, no caso de linhas troncais, pode ter intervalo maior do que 15 minutos no pico e 20 minutos no fora pico; as circulares, de 15 e 30; e as alimentadoras, semi expressas, de 20 e 30, ou seja, esse é o intervalo máximo que cada linha tem que ter, o seu horário independente da demanda. Independente da demanda é se tem pouca demanda ela vai esbarrar no intervalo máximo. Agora, se ela tem demanda, ele tem que atender a taxa de ocupação máxima, que são cinco passageiros em pé por metro quadrado nos horários de pico e três no fora pico, ou seja, é uma combinação entre a regra um e a regra dois define o quadro de horário da linha. E, claro, capacidade do veículo e outros fatores. E um terceiro ponto, que diz respeito à questão espacial, ou seja, nenhum passageiro para acessar um ponto de ônibus pode caminhar mais do que 600 metros no plano ou 300 metros dependendo da inclinação. Belo Horizonte é uma cidade com uma topografia que não ajuda muito, ou seja, tem muito morro, muita descida. Então, também tem esse critério, ou seja, tem que ter uma cobertura espacial de forma que toda a cidade, independente da demanda, seja atendida. Esse é o critério de reajuste tarifário, ou seja, nós temos uma fórmula paramétrica com cinco grandes itens. O pessoal que é a mão-de-obra, motorista, o cobrador, que é aquele que a gente chama de agente bordo, representa 40% dos custos; o combustível representa 25% dos custos; o veículo 20%; despesa administrativa, 10%; e rodagem, 5%. Então, cada item desse, por exemplo, o pessoal, todo mês, todo dia 29 de dezembro, é publicada a Portaria informando qual foi a variação da mão-de-obra pelo INPC, comparando

novembro do ano atual e novembro do ano anterior, ou seja, doze meses, a mesma coisa para despesa administrativa, ou seja, pessoal e despesa administrativa a variação é pelo INPC; combustível, veículo e rodagem por índices obtidos da Fundação Getúlio Vargas. Então, qualquer pessoa com acesso a esses... E qualquer pessoa pode ter acesso, ela sabe qual vai ser o preço da tarifa. E lembrando o seguinte: com aqueles níveis de serviço, o concessionado tem que fazer os ajustes necessários para ter a sua rentabilidade justa e também para prestar o nível de serviço na qualidade que foi definido para o usuário. As tarifas de Belo Horizonte. Nós temos três grupos tarifados. Tenho a tarifa predominante de 2,65, valor atual, uma para linhas alimentadoras e circulares de 1,85 e os micro-ônibus que atendem vilas e favelas, 0,60. Então, todas essas linhas são integradas entre si. Se eu pego duas de 2,65 eu tenho desconto de 50% na segunda e por aí fora. Se eu pego a de vila e favela e uma das outras linhas, eu tenho o desconto integral da de vila e favela. Então, é uma política tarifária específica com desconto de meia tarifa na segunda viagem. E hoje 10% das pessoas são beneficiadas com essa meia tarifa, o que significa que 90% das pessoas não precisam pegar mais de uma linha para chegar ao seu destino. Aqui, finalizando, os resultados operacionais, ou seja, a partir desse novo modelo, como que o sistema se comportou e quais foram os principais resultados que a gente observa, de forma bem resumida. O primeiro, com a introdução da fiscalização eletrônica, ou seja, todas as viagens são verificadas, se foi atrasada, se foi omitida, tudo de forma eletrônica com um *enter*, mas um *enter* que foi a partir dos sistemas de TS do desenvolvimento de aplicativos específicos e hoje a gente consegue saber qual foi o nível de serviço prestado. Então, em 2009, seis meses depois que começou o contrato, a gente já colocou esse sistema no ar, a gente tinha quase 5% de viagens omitidas ou atrasadas. É aquele gráfico rosa, lá em cima. Você vê que tem uma redução gradativa de 2,85, 2,26, 2,13 em 2012, ou seja, é muito importante o controle do gestor no cumprimento do horário de forma que o operador se adequa e o serviço melhora. Então, o controle da pontualidade reduziu em 50% ali, de 4,4 em média, que era o período anterior para 2,2. E o outro é o controle eletrônico do nível de serviço da lotação, ou seja, a gente também, quando começou a rodar o controle eletrônico em 2010, com quase 15% de viagens acima

da capacidade definida no contrato, veio reduzindo, a gente sabe que isso não é um item fácil e vão falar de controle, tem muita... O próprio trânsito ou um horário de escola afeta isso, a gente vem ajustando. E agora com a implantação do sistema de BRT a gente fez uma nova redefinição, vamos falar, da oferta junto com o concessionário para tentar cair aqueles 13% de viagens que estão com lotação acima para tentar puxar isso aí mais para baixo. O Índice de Passageiro por Kilômetro é um índice geral que todo mundo conhece, a gente vê ali nos anos anteriores ao contrato 2,29 a média de IPK do sistema como um todo e a média depois 2,42. A gente um aumento de 5,7% no IPK, lembrando como o Ciro colocou, importante o controle do órgão gestor para que o concessionário não corte viagens, não reduza e o passageiro ande mais lotado, para isso que tem que ter a licença. E aqui a percepção do usuário, ou seja, a tarifa predominante – no caso, a nossa tarifa a gente fez desde a criação da BHTrans, quando a BHTrans assumiu em 93 uma evolução da tarifa real, que é o azul e se a tarifa fosse reajustada pela inflação. Claro que a gente sabe que a maioria das cidades ou o diesel sobe acima da inflação, têm vários fatores, mas para efeito comparativo. E o reajuste tarifário praticado em 16 anos anteriores a esse novo modelo, a gente vê sempre a barra em azul, sempre acima da inflação. Então, ali é em período de quatro anos, de 93 a 96, 97 a 2000, sempre bem acima da inflação. E nos primeiros quatro anos de vigência desse novo contrato, um reajuste tarifário abaixo da inflação, ou seja, a gente teve um reajuste em quatro anos de 15,22 contra uma inflação de 17,58. E nós tivemos também no ano de 2009 o primeiro ano que a fórmula paramétrica aplicada não trouxe reajuste de tarifa, ou seja, o equilíbrio, a variação dos preços à época não impactou na tarifa. Obrigado. O SR. PRESIDENTE (Paulo Fiorilo) – Queria agradecer então aqui a exposição do Daniel. Pode aplaudir, não tem problema. (Palmas) Acho que traz uma contribuição importante para o debate. Quero anunciar a presença da nossa Relatora Edir Sales, que com certeza vai se apropriar das informações. Daniel, queria pedir para você já disponibilizar para a CPI para que a gente pudesse integrar também ao nosso Relatório. Eu vou passar agora ao Sergio Fernández Balaguer para a apresentação... (Pausa) Já anunciei o Tuma. Não, não anunciei. Queria anunciar o vice-presidente da Comissão, o Vereador Eduardo Tuma, que

acompanha sempre de forma muito importante as nossas oitivas e audiências. Eu vou passar para o Sergio, eu só preciso combinar com o INTÉRPRETE, primeiro se o Sergio vai precisar ou não da tradução simultânea. Então, se tiver dificuldade, acho que o INTÉRPRETE vai precisar ajudar. Se não, a gente aproveita o Sergio com o portunhol dele. A ideia é que o Sergio tenha de 20 a 30 minutos para apresentar a experiência de Madri e em seguida a gente vai abrir para os vereadores e para o público presente. Sergio, por trinta minutos, eu vou avisar quando estiverem faltando cinco e depois quando estiver faltando um minuto, *okay?* Muito obrigado pela presença. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – *Okay*. Bom dia a todos. Eu gostaria de agradecer muito o convite para falar aqui hoje, mas eu esqueci todo o meu português. Eu estudei dois anos na casa do Brasil, mas a carência da prática é um desastre. Assim, eu falarei em espanhol e se vocês tiverem qualquer pergunta ou dúvida deverão fazê-la. A minha apresentação será primeiro sobre a Companhia Municipal de Transportes e depois sobre o sistema geral de transporte da região de Madri. Então, vamos lá. – O orador passa a referir-se a imagens na tela de projeção. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – A Empresa Municipal de Transportes de Madri se criou em 1947, a Empresa Municipal de Transporte Urbano de lá. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E tem a exclusividade no serviço de *autobus* na cidade inteira de Madri. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E a mudança que houve em Madri especificamente foi que a empresa passou... A EMT passou para o consórcio regional de transporte de Madri. Isso deu uma nova gestão ao serviço inteiro. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Com uma diferença do Brasil, os números podem ser entendidos e uma diferença grande do Brasil é que a Espanha passou por uma crise recentemente como todo o resto dos países da Europa e isso é uma diferença grande conosco e o Brasil. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E como uma das soluções para o problema municipal de Madri, além do biodiesel 1.150 ônibus temos também com gás natural e elétricos

híbridos. Então, a hibridez parece ser a resposta e a linha apontada pela empresa inteira. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Também uma característica muito importante, fundamental para nós que descobrimos é a informação ao cliente, que ele esteja a par do que está se fazendo. Até pouco tempo atrás estávamos fazendo grandes inversões muito pesadas e financeiras no metrô, que custa muito caro. Então, a volta e a ênfase no ônibus que também precisa ser comunicada ao passageiro vem a ser muito importante. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Também um grande passo nessa transformação e nessa ênfase à informação ao passageiro é que a gente trabalha com dados abertos. Então, um belo sistema tecnológico de tecnologia de informação para que o cliente fique a par do que está acontecendo. E também sistemas com dados abertos *open data*, para poder captar mais usuários. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E uma coisa que nos surpreendeu é que quando nós fizemos essa abertura de tecnologia de informação usando terceirizados pensamos que talvez eles pudessem ser uma competição, rivais nossos no acesso à informação por parte dos usuários, o que não aconteceu. Ao contrário, foi uma excelente medida. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Aqui são exemplos dessa informação ao usuário por meio de tecnologia da informação, temos em 3D, acesso por telefonia móvel. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E também para televisão digital. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Painéis que informam nos pontos de ônibus. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Todos os ônibus têm acesso livre à *wi-fi*, à navegação sem fio. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E agora estamos trabalhando no que a gente chama de realidade aumentada para poder suprir esse serviço de informação aos usuários. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Aqui estão todos os acessos de *open data services* da empresa. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em

espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Tudo em tempo real. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – As empresas, então, também fornecem, aqui temos mais de uma dúzia de aplicativos que são acessáveis por meio de vários canais: androides, *i-phone*, etc. E que essas empresas que participam dessa medida de tecnologia de informação para o usuário ganha um selo de bons serviços, enfim. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E aqui temos também dados sobre a acessibilidade desse serviço de TI, a quantidade de *downloads* que é feita, o tempo que se demora em ter acesso em tempo real às informações, etc. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E aqui simplesmente alguns dos dados sobre os convênios internacionais que a gente está realizando no momento. A EMT, por exemplo, é uma das operadoras do serviço de ônibus na cidade de Lima, no Peru. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E agora passando ao sistema da comunidade de Madri, Madri é a capital da Espanha, uma das suas regiões autônomas que tem três milhões e meio de habitantes e na sua região metropolitana, seis milhões de habitantes. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Nossa distribuição, para entendimento da cidade, é entre a região central, que seria a coroa, tem a região da parte metropolitana e a região metropolitana expandida, que seriam pequenos vilarejos, povos menores, ocupações urbanas menores. Então, a maior parte de todo o transporte ocorre entre a zona central e essa coroa verde expandida, que é a região metropolitana. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Nos últimos anos, assim como em muitas outras cidades, a região da coroa metropolitana foi a região que mais cresceu, o que levou a uma transformação dentro do modelo de transporte viário da cidade. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Aqui temos uma distribuição dos modais que são utilizados hoje em dia na cidade de Madrid e pode-se ver que há uma distribuição praticamente igualitária entre o transporte público, os veículos privados e a mobilidade a pé. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em

espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Aqui, quanto ao transporte motorizado, podemos ver que o transporte público está em uma ligeira desvantagem com relação ao transporte privado. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Nesse *slide*, que é um pouco carregado de informações, vocês podem ver um comparativo entre o número de viagens realizadas entre transporte público, transporte privado, com relação a cada uma das diferentes zonas de abrangência – a zona central, a coroa metropolitana, a coroa expandida e a região mais ampla, que inclui as cercanias da cidade. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Mas, como dito anteriormente, o grande ponto de inflexão que ocorreu no transporte da comunidade de Madrid ocorreu no ano de 1985, quando houve a fusão com o consórcio regional de transportes, que envolveu a fusão de todos os modais e abarcou esses quatro pontos: uma integração geral, uma integração jurídico-administrativo-econômica, uma integração dos modais e também a integração tarifária. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Para que se saiba, dentro do consórcio regional de transportes, a integração geral envolve o planejamento geral da infraestrutura, do transporte, o estabelecimento de uma estrutura tarifária integrada para todo o sistema, o planejamento dos serviços, definição dos programas para exploração coordenada de todos os modais e a criação de uma imagem global do sistema de transporte para que o consórcio interaja com os usuários. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Dessa forma, torna-se então a autoridade geral do transporte, sob a qual estão colocados todos os demais operadores do sistema de transporte. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E aqui há os três níveis de interação que funcionam dentro desse modal: o nível federal, com o sistema ferroviário, o nível intermunicipal, que vai incluir alguns sistemas de metrô ligeiros de superfície, semelhante a um bonde, nos ônibus interurbanos e também o transporte local dentro do sistema da própria administração municipal dos ônibus municipais. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Neste momento, existem 34 operadores do sistema de

ônibus e também existem os operadores dos outros modais e as concessionárias para operação do sistema. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Então, como vocês podem ver, a questão do sistema jurídico, sob o qual o sistema está montado, o metrô de Madrid, a EMT de Madrid tem a exclusividade para a cidade de Madrid, porque elas estão colocadas dentro da cidade, e funcionam a partir do estabelecimento de uma tarifa de equilíbrio para o funcionamento. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – As demais empresas funcionam num sistema de concessão e elas recebem um pagamento baseado no número de quilômetros transportados e também um sistema de incentivo pelo número de passageiros transportados. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – No caso das concessões ferroviárias, muitas delas incluem também a questão da necessidade da construção da própria estrutura ferroviária para sua operação. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Um aspecto muito importante para a integração dos modais foi a construção dos terminais intermodais dentro do sistema de transporte. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Em cada um dos terminais multimodais, você pode fazer a troca do sistema: do ferroviário para os ônibus, e dos ônibus para o metrô. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Aqui você tem um quadro geral dos passageiros pelos diferentes tipos de modais e você vê aproximadamente a demanda anual de quase 1,5 milhão de passageiros. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Quanto à forma de tarifação, você tem alguns bilhetes integrados, você tem um bilhete de 10 viagens, você tem um bilhete de 30 viagens e você também tem o bilhete mensal, que é utilizado pela grande maioria da população, cerca de 70% da população. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Neste momento, está sendo implementado o bilhete único mensal para um cartão remoto, sem contato, de utilização remota. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E aqui vocês podem ver o tipo

de bilhete que é utilizado. Dá para ver que o bilhete mensal é o tipo mais utilizado no sistema. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Aqui, já convertido a reais, o preço do bilhete mensal são 175 reais, mas inclui a utilização livre de todos os modais mensalmente. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Como comentado, desde a criação do consórcio regional, o transporte público teve um crescimento muito significativo. Porém, a partir do ano de 2008, houve uma diminuição de sua utilização em função da crise internacional. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E o que ocorre é que o transporte público não é um fim em si mesmo. As pessoas utilizam o transporte público para irem às compras, ao trabalho. Então, quando acontece uma retração econômica, obviamente, há uma diminuição de demanda. Portanto, para ser feito um planejamento da utilização, criação e manutenção do sistema de transporte público, é necessário que se leve em consideração a situação econômica vigente. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Por isso é que se deve considerar que, em momentos de baixa, você tem de ter políticas públicas que incentivem a utilização do transporte público, em detrimento ao transporte privado, como forma de estimular o sistema. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – O custo anual, em dinheiro público, do transporte público de Madrid equivale a 4 bilhões de reais brasileiros. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – Quase a metade está coberta pelas tarifas cobradas e o resto é por contribuições públicas. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E essas contribuições públicas estão aqui, divididas desta maneira: governo central, governo regional, a prefeitura de Madrid e outras prefeituras, o que eleva o total de 100% do aporte público, fora as tarifas. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E aqui temos o modal de transporte – metrô, trens, etc –, o tanto de gastos com o qual colaboram e o tanto de milhões de viajantes que andam nesses modais. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR.

INTÉRPRETE – Também há comparação de modos viários de estrada e transporte coletivo. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol)

O SR. INTÉRPRETE – E aqui um quadro muito significativo, que mostra a diferença de dois tipos de sistema e de gestão de transporte coletivo, que são o de Madrid, na linha de cima e, abaixo, o de Lima, onde não há aporte público significativo. Sendo que em Madrid também se considera o transporte ferroviário, que é, na sua totalidade, público. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol)

O SR. INTÉRPRETE – Aqui também uma comparação entre o PIB *per capita* e o nível de motorização que existe nos diferentes países. Então, ali não dá para ler muito de longe, mas tem a Alemanha, China, Hungria, Argentina, etc, uma lista, com o Brasil também, que está aparecendo ali em vermelho, em bolinhas vermelhas, mostrando a taxa de motorização existente nesses países, relacionados ao PIB *per capita*, ou seja, a renda *per capita*. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol)

O SR. INTÉRPRETE – Bem, outra tabela parecida: renda *per capita* e tendências entre 98 e 2009, que é a época de funcionamento do consórcio. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol)

O SR. INTÉRPRETE – As conclusões mais importantes são que a mobilidade é um direito que tem de ser garantido a todos os cidadãos. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol)

O SR. INTÉRPRETE – E que tem uma relação direta, estrita, entre a economia do país e o serviço prestado à população. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol)

O SR. INTÉRPRETE – E o importante também é saber que não é uma finalidade em si. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol)

O SR. INTÉRPRETE – Então, não há uma relação absolutamente engessada entre a variação de tarifa cobrada e a qualidade do transporte oferecido. Ou seja, às vezes, você modifica a tarifa e, no entanto, a qualidade não necessariamente vai melhorar ou diminuir. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol)

O SR. INTÉRPRETE – E também é preciso saber que existe uma competição. Há opções de uso. Por exemplo: eu quero usar o trem, quero usar o metrô. Há uma competição entre os diversos modais. Então, as autoridades públicas têm toda a responsabilidade de favorecer aqueles que sejam mais adequados socialmente e

ambientalmente. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E há também uma questão muito mais global, que se refere a que não apenas os usuários diretos do transporte público sejam os beneficiados, mas a sociedade como um todo. Ou seja, é preciso que haja uma gestão global da satisfação aos usuários do transporte público. O SR. SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER – (Pronunciamento em espanhol) O SR. INTÉRPRETE – E também é preciso saber que o custo de um transporte público de qualidade representa custos que não podem ser cobertos apenas pelo custo da tarifa ou pelo aporte que vem da tarifa. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – Por isso acreditamos que, no que se refere à mobilidade coletiva, os investimentos em infraestrutura devem ser aportados totalmente por aportes públicos. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – Enquanto que os custos operacionais sim, eles podem se dividir entre colaborações... pelo pagamento das tarifas e por aportes públicos. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – Chegamos também à conclusão interessante de que, quando comparamos o transporte coletivo por ônibus ou por metrô, por exemplo – via ferroviária – vemos que quando o volume de passageiros é menor do que 35 mil usuários por hora, o metrô passa a não ser interessante em termos estruturais e financeiros, mas sim o ônibus. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – Também é interessante porque o sistema de ônibus pode ser autossuficiente, mas o metrô ou a ferrovia, não. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – Por isso é importante que para todos os modais haja uma autoridade única de transporte. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – E, por fim, é importante que essa gestão total do transporte seja sustentável tanto socialmente quanto ambientalmente e, lógico, também financeiramente. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – Sem esquecer a colaboração enorme que vai tendo, cada vez mais, a adoção de novas tecnologias. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – Finalmente, para terminar, quero lhes dar uma colaboração. Quando estava conversando com Alex, ontem, ele me falou que aqui havia alguns problemas na hora de programar políticas de mobilidade pública. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – Em 2005, criamos um órgão chamado

Mesa de Mobilidade, na cidade de Madri, que foi uma solução para a cidade quando se tentou estabelecer, em 2006, um sistema de estacionamento. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – Os cidadãos não aprovaram o fato de que era preciso pagar para estacionar nas ruas. Criamos então um fórum de discussão entre os agentes que participavam da mobilidade urbana, tanto de dentro da Prefeitura de Madri quanto de fora, para dialogarmos e resolvermos o problema. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – E temos pessoas tanto da iniciativa privada... perdão, pessoas no aspecto comunitário e social e também no aspecto governamental da cidade, temos uma lista dos participantes desse fórum. E o importante é que todos os partidos políticos representados na Câmara Municipal estão participando dessa Mesa de Mobilidade. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – De maneira que, todos os aspectos discutidos na Mesa de Mobilidade, estão em pautas atualizadas, também com a participação da Prefeita de Madri. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – Temos aqui a diversidade de temas que são tratados no formato de oficinas, com todos os participantes e o seu histórico, desde a bicicleta pública, por aluguel, até às regiões de carga e descarga, estacionamento, ônibus e inclusive a mobilidade do pedestre. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – Atualmente – aqui no canto esquerdo – é no que estamos trabalhando em 2013, é o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável. E uma atividade anual do fórum em que apresentamos um relatório de todas as tarefas do ano, o qual é apresentado à Imprensa. – Depoente fala em idioma espanhol. O SR. INTÉRPRETE – E esse relatório nos permite ter um espelho e ver se essas políticas de mobilidade estão em funcionamento ou que mudanças há que se fazer. Muito obrigado. Os vereadores membros da CPI se manifestaram em questionamentos aos convidados da Mesa Redonda. Nada mais havendo a tratar o presidente deu por encerrada a reunião.

Nota: Segue juntada de Notas Taquigráficas de todas as reuniões extraordinárias e ordinárias da Comissão Parlamentar de Inquérito para averiguar planilhas de custos do transporte coletivo do município de São Paulo, conforme **ANEXO 1 – constando todas as notas taquigráficas.**

VIII. DOS REQUERIMENTOS APROVADOS

Os Vereadores membros efetivos ou substitutos dessa CPI realizaram **14 REUNIÕES ORDINÁRIAS E OUTRAS 6 REUNIÕES EXTRAORDINÁRIAS** em um total de **20 reuniões regimentais** dessa CPI, claro, excetuando-se as demais realizadas e a interesse da Comissão.

Essas outras reuniões não tidas por ordinária ou extraordinária da CPI são, por exemplo, reuniões em outros órgãos, como: Ministério Público Estadual, Ministério Público Federal, como no Tribunal de Contas do Município de São Paulo que estivemos por duas vezes, além de outras reuniões denominadas de *Trabalho* da CPI para análise das planilhas e oitivas dos depoentes.

Ademais, tivemos ainda duas produtivas reuniões de MESA REDONDA com sugestões e apontamentos fundamentais e modelos de sistema de transporte coletivos aplicados em outras cidades, como Belo Horizonte e em Madrid na Espanha. Assim sendo tivemos aproximadamente **30 ou mais reuniões realizadas por essa CPI do Transporte Coletivo do Município de São Paulo**, desde a sua instalação em Junho de 2013.

O momento da apresentação de requerimentos por parte do vereador interessado em esclarecer um fato acerca do objeto da CPI são as reuniões Ordinárias e Extraordinárias. Os Vereadores aprovaram **139 REQUERIMENTOS** de autoria singular e/ou coletivamente dos vereadores membros titulares e/ou substitutos desta Comissão Parlamentar de Inquérito. Foram colhidas as sugestões enviadas por outros vereadores desse parlamento não membros da CPI e apresentadas como requerimento da CPI.

Esses 139 requerimentos aprovados originam e perfazem toda a composição desta Comissão e relatório haja vista que por eles as oitivas e colhimentos dos depoentes

de convocados ou convidados foram possíveis, assim como esses mesmos requerimentos que também originam a documentação oficial presente na Secretária da CPI situada à sala SGP 14 da Câmara Municipal de São Paulo, uma vez que a documentação é em resposta ao teor do requerimento aprovado e encaminhado ao seu destinatário.

Essa documentação está em mais de 200 VOLUMES, excetuando-se os arquivos recebidos digitalmente, sendo mais de 40.000 LAUDAS/PÁGINAS as quais constam todas as respostas dos requerimentos aprovados, ofícios e solicitações da relatora Vereadora Edir Sales, do Presidente vereador Paulo Fiorilo e dos demais membros da CPI do Transporte Coletivo.

Os requerimentos aprovados versam sobre convocações de Secretários, Diretores, representante de empresas, representantes de Sindicatos e Cooperativas, responsáveis diretos, envolvidos de alguma forma no objeto da CPI, testemunhas que podemos observar no subsequente – item IX desse relatório que traz a Lista de OITIVA de depoimentos efetivamente realizados por instituições / empresas / entidades / representantes / diretores / convocados / convidados / intimados / testemunhas que somam ao menos **48 DEPOIMENTOS prestados a essa CPI**.

Os requerimentos também versam sobre a solicitação de documentação como planilha tarifária, planilha específica, demonstrativos fiscais e outros demonstrativos correlatos, Notas Fiscais, documentos diversos correlatos e toda e qualquer informação DOCUMENTADA relativa e solicitada no teor do requerimento e respondida para a CPI. Segue no ANEXO desse relatório **CÓPIA de todos os requerimentos aprovados por essa CPI**.

Cabe esclarecer que dos requerimentos aprovados pelos vereadores, houve ofícios não respondidos ou respondidos a destempo e informamos que em nada interferiram no andamento e conclusões da presente CPI, bem os correlatos a oitivas que não se realizaram.

IX. RELAÇÃO DOS DEPOENTES, TESTEMUNHAS, INTERESSADOS E OUTROS QUE DEPUERAM NA CPI

Lista de OITIVA de depoimentos efetivamente realizados por instituições/empresas/entidades/representantes/diretores/convocados/convidados/intimados/testemunhas:

Nº	Convidado/convocado/intimado	Instituição/empresa/entidade
1	ADAUTO FARIAS	SPTRANS (São Paulo Transportes)
2	RAUL SHIMEGUITSU SUNAO	EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos)
3	JOSÉ CARLOS BAPTISTA DO NASCIMENTO	METRO (Metropolitano de São Paulo)
4	ROSEMEIRE SALGADO PISANE	CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) Representante enviada da Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo
5	SÉRGIO QUEIROZ	DIGICON
6	WAGNER PALMA MOREIRA	SP-URBANUSS (Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo)
7	CARLOS ALBERTO FERNANDES	
8	RODRIGUES DE SOUZA ANTONIO SAMPAIO AMARAL FILHO	
9	LEVI ARAUJO	SINDILOTAÇÃO (Sindicato dos proprietários de veículos profissionais autônomos que trabalham no transporte de passageiros lotação em São Paulo e Grande São Paulo.
10	MARCELO AVELAR	
11	JOÃO RONCO JUNIOR	PRODATA
12	MARCO AMÉRICO DSZENECKI	UOL DIVEO
13	PETER RICHARD ELBLIN	DIGICON
14	WILSON LOPES	
15	REGIS FREITAS ROBERTO DE OLIVEIRA	NOXXON SAT TELECOM
16	EDSON ISSAO KUWABARA	CITTATI



COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA AVERIGUAR PLANILHAS
DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

(PROCESSO RDP nº 08 – 034 / 2013) – Relatora Vereadora EDIR SALES

17	HONÓRIO GONÇALVES DA SILVA NETO	MOBIBRASIL
18	HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA	REDE NOSSA SÃO PAULO
19	LUCIO GREGORI	ENGENHEIRO ESPECIALISTA EM TRÂNSITO
20	MONIQUE FÉLIX	MOVIMENTO PASSE LIVRE
21	ARIEL MOREIRA	ANEL (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS ESTUDANTES LIVRES)
22	VIRGILIO GONÇALVES	GESTOR CONSÓRCIO UNILESTE
23	ARNALDO CAPUTO GOMES	GESTOR CONSÓRCIO INTERNORTE
24	PAULO RICARDO STARK	SIEMENS DO BRASIL
25	MASSIMO ANDREA GIAVINA BIANCHI	TTRANS DO BRASIL
26	WILSON DARÉ	TEMOINSA DO BRASIL
27	GILSON MANSUR	DAIMLER CHRYSLER – REPRESENTADA PELA MERCEDES BENS DO BRASIL QUE COMPROU A EMPRESA EM 2006
28	MARCELO DO NASCIMENTO	
29	VARLEI MARQUES	
30	EDSON CARLOS BRANDÃO	
31	CLODOMIR RAMOS MARCONDES	TEJOFRAN
32	CÉSAR ROMEU FIEDLER	IESA PROJETOS
33	RICARDO WITOWICZ	
34	LUIS CESAR DA SILVA	
35	KAZUIZA OTA	MITSUI Co
36	RICARDO NORONHA DE SOUZA	
37	SHINSUKE FUJII	
38	CLEUMER RODRIGUES SIQUEIRA	MICROSOFT BRASIL
39	EDUARDO BENINI BRANGELLI	
40	JOSÉ CARLOS MARTINELLI	PRODATA / LM47
41	MARCOS COSTA	ALSTOM DO BRASIL
42	MARCO AURÉLIO MACHADO	
43	MARCO COUTINHO	
44	ROBERTO LOPES TELHADA	
45	PEDRO ESTEVAM PINTO SERRANO	
46	CIRO BIDERMAN	SECRETARIA DE TRANSPORTES DE SÃO PAULO
47	DANIEL MARX COUTO	BHTRANS (BELO HORIZONTE TRANSPORTES)
48	SERGIO FERNÁNDEZ BALAGUER	EMT DE MADRID, ESPANHA (EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID)

X. CONCLUSÃO DO RELATÓRIO (NÚCLEOS I/II/III – AVERIGUAÇÃO CONCLUSIVA DA PLANILHA – PROVIDÊNCIAS, ENCAMINHAMENTOS E INDICAÇÕES DO RELATÓRIO)

1.Introdução

Iniciados os trabalhos em 28 de junho de 2013, por 175 dias de trabalho da CPI do Transporte Coletivo da Câmara Municipal de São Paulo por meio de seus vereadores membros, tivemos a oportunidade de colher uma rica documentação onde contém as planilhas e informações documentadas do sistema de transporte coletivo da municipalidade de São Paulo. A documentação inclui o sistema da região metropolitana: como Metrô de São Paulo; CPTM e EMTU, os quais integram todo o sistema disponível ao usuário na cidade de São Paulo. Colhemos também depoimentos de diversos órgãos, setores, empresas e sindicatos acerca do transporte em São Paulo.

Foram realizadas mais de 20 reuniões entre ordinárias, extraordinárias, visitas e reuniões de trabalho. Aprovamos 139 requerimentos que versavam sobre documentação e/ou oitiva; pudemos ouvir em depoimento o total de 39 pessoas que falaram a CPI de alguma forma, ou como testemunha, ou como depoente, e/ou como intimado. O objeto da CPI é claro e específico senão, vejamos: “AVERIGUAR PLANILHAS DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO”, sendo o que caminho que tomamos. Nessa empreitada enfrentamos o dia a dia da CPI do Transporte Coletivo com muito rigor, com toda a transparência e imparcialidade política e partidária imbuída nos nossos sentimentos, buscando o bem comum para o munícipe, que é o principal atingindo por qualquer ação e atitude dessa Comissão. Munícipe esse, que deseja um transporte de qualidade, rápido, eficaz, confortável com linhas e trajetos dinâmicos e, acima de tudo, um preço justo e razoável.

Não podemos esquecer das manifestações e protestos que tomaram as ruas e avenidas de São Paulo, dos movimentos sociais que lutavam pelo passe livre aos estudantes, e outras reivindicações onde a população e os jovens que lideraram os movimentos sociais pediram transparência nas planilhas, redução da tarifa e/ou tarifa zero, bem como desejavam entender os seus meandros.

Assim, essa CPI foi votada pelos 55 vereadores do parlamento e regimentalmente instalada em âmbito municipal para esclarecer ao usuário os pontos da planilha de transporte coletivo da cidade de São Paulo e ao fim propor um modelo atualizado que possa atender os anseios dos passageiros do transporte público municipal ou que se interligue nas integrações disponíveis.

A planilha de fato é extremamente complexa e a metodologia utilizada é feita por especificações técnicas e peculiares, o que não permite ao leigo o entendimento claro, rápido e direto dos valores ali dispostos, necessitando certa interpretação com um mínimo de conhecimento acerca de transporte público e suas particularidades. Essa CPI se reuniu semanalmente e sobre o tema se debruçou.

Nos últimos meses o País inteiro presenciou uma série de manifestações populares, cuja principal reivindicação foi a redução das tarifas do transporte público urbano. Entre outras coisas, essas reivindicações expressaram a insatisfação com o valor cobrado das tarifas em relação ao nível dos serviços prestados.

Na capital paulista, maior cidade do país, onde os protestos tiveram grande intensidade, a PMSP/SMT divulgou a ‘Planilha Tarifária’ com os cálculos que balizaram o reajuste pretendido na tarifa, a qual passaria de R\$ 3,00 para R\$ 3,20.

Diante dos protestos que se alastraram pelo País inteiro, o Poder Executivo Municipal, a exemplo de outras cidades brasileiras, recuou e manteve o preço da passagem em R\$ 3,00.

Paralelamente aos protestos, diariamente se viu na mídia diversos questionamentos e denúncias de suspeitas de irregularidades nas informações de custos das empresas de ônibus, suscitando questionamentos quanto à qualidade e transparência na prestação dos serviços de transporte coletivo. Tal insatisfação traz à tona um debate fundamental sobre a operação do transporte público urbano por ônibus no país, cujo ônus recai sobre os usuários diretos dos serviços, por meio dos recursos arrecadados pelas tarifas cobradas dos passageiros.

Diante do grande volume de informações fornecidas pela SPTRANS, os membros da CPI demandaram diversos esclarecimentos quanto aos complexos aspectos existentes no cálculo da tarifa da Cidade de São Paulo.

A presente conclusão visa descrever adiante quais os principais critérios considerados na elaboração da Planilha de Custos Operacionais, bem como as alterações verificadas a partir da nova planilha publicada em maio/2013, efetuando análise comparativa das principais variações.

Para melhor demonstrar elucidação das atividades dessa CPI e conclusão do relatório, apresentaremos a análise por meio de 3 núcleos de cada grupo relativo à sua investigação feita por essa Comissão.

A saber: Núcleo 1 – SPTRANS com os Concessionários e Permissionários. SPTRANS – SPURBANUSS – SINDILOTAÇÃO – MOBIBRASIL; Núcleo 2 – Empresarial correlato a SPTRANS: DIGICON – PRODATA – UOL DIVEO – NOXXON SAT TELECOM – CITATTI – MICROSOFT – DAIMLER CHRYSLER (MERCEDES) e Núcleo 3 – Estadual ligado as denúncias do CADE e, por fim, as conclusões na análise da planilha tarifária.

2. NÚCLEO I – SPTRANS COM OS CONCESSIONÁRIOS E PERMISSIONÁRIOS – SPTRANS – SPURBANUSS – SINDILOTAÇÃO – MOBIBRASIL

2.1 – SPTRANS –

O primeiro depoimento colhido na CPI do Transporte Coletivo foi do Diretor de gestão econômico-financeira da SPTRANS, Sr. Aduino Farias.

O representante da Sptrans ao responder aos questionamentos dos srs. vereadores da CPI defendeu a planilha de custos divulgada pela prefeitura para explicar o preço da passagem de ônibus. Aduino afirmou que a planilha é “padrão”, elaborada com custos teóricos, baseados no que foi estipulado em contrato e em dados coletados do mercado, disse ainda que do ponto de vista leigo a planilha é de difícil compreensão.

De fato, a planilha é altamente complexa com dados e números com variações de um mês ao outro não raras às vezes: muito diferente. Esse modelo não deve prosseguir. Não podemos ter uma planilha “padrão”, temos que disponibilizar transparência a população, e isso é uma das ‘providências’ desse relatório.

Aduino disse que as empresas de ônibus perderam 175 milhões de passageiros desde 2005, primeiro ano de funcionamento do bilhete único e da atual conta sistema. A diminuição do número de passageiros representa uma diferença de cerca de R\$ 524 milhões entre a projeção de lucro dos contratos em vigência em relação ao que é efetivamente pago. Essa diferença, segundo Aduino, seria um dos fatores que leva a prefeitura a pagar o alto valor de subsídios para as empresas como o pago em 2013. O subsídio é destinado a tarifa, ou seja, USUÁRIOS do serviço e não aos operadores.

A diferença entre o projetado e o tráfego de passageiros atual é explicado pela mudança na forma que a prefeitura faz a implementação do bilhete único e passou a pagar as empresas pelo número de passageiros transportados.

Com a integração gratuita entre ônibus, e com os trens e metrô, controlados pelo Estado, os ônibus perderam arrecadação. Além disso, com o crescente número de passageiros que usufruem da gratuidade (idosos, por exemplo) e dos estudantes, que pagam meia, a margem de arrecadação das empresas diminuiu de 57%, em 2005, para 51% por passageiro hoje (2012).

Dos valores apresentados pelo diretor da SPTRANS, afirmamos que boa parte dos cálculos da planilha de custos do sistema de transporte público da capital paulista é elaborada a partir de estimativas que precisam ser aproximadas da realidade. A planilha precisa ser totalmente transparente e o cálculo não deve ser elaborado por estimativa, vamos evitar esse andamento.

É necessário agir com rigor, aplicar a lei, cumprir o contrato e fiscalizar – fiscalizar – fiscalizar e punir –, com efetividade na aplicação da punição cabível nos termos contratuais e das leis vigentes.

Fiscalizar a execução dos contratos de forma ampla e geral, essa deve ser a forma e a conduta principal que a prefeitura deve operar o Sistema.

Adauto, disse que as empresas que atuam no sistema, recebem R\$ 1,98 por passageiro transportado. As permissionárias recebem R\$ 1,55. No entanto, muitas tarifas não são pagas integralmente, caso dos estudantes, ou são gratuidades, de idosos ou portadores de deficiência, ou ainda as integrações do Bilhete Único que são gratuitas para o usuário, o que leva o sistema a remunerar por estimativa. Essa análise específica, inclusive desses números apresentados, vamos apresentar nesse relatório no item 5 Análise da Planilha.

Sobre a remuneração dos permissionários urge a necessidade de que no próximo modelo e na licitação que se fará para o Sistema de Transporte Coletivo de São Paulo que se iniciará em meados do 2º semestre de 2014, não haja mais diferenças na remuneração paga relativa as concessionários em detrimento dos permissionários.

Há diferenças na remuneração, porque há diferenças na estrutura de custos de cada subsistema, como por exemplo, pessoal, encargos, tributos, tipo de ônibus, entre outros.

Concluimos das atividades e dos depoimentos feitos nessa CPI que a execução contratual e o trabalho desenvolvido pelos permissionários é o mesmo dos concessionários, cuja remuneração como apresentada pela própria SPTRANS deixa a desejar. Não valoriza o permissionário colocando-o num patamar inferior, quando na realidade a prestação do serviço é equivalente. Os princípios constitucionais basilares desse país de isonomia e igualdade devem ser invocados.

Conforme explicado acima, não se trata de composição de custos e investimentos iguais entre os sistemas.

Outros itens que compõem a planilha de custo, como gastos administrativos, os quais são considerados como valores pagos pelas empresas com energia elétrica e pessoal administrativo. Estes itens também necessitam ser revisados, pois os dados de balanço do ano de 2005 das concessionárias são utilizados como parâmetro. Outro ponto é correlato as estimativas de acessórios e peças de manutenção, que têm cerca de dez anos. Estes itens são separados da conta de tarifas, constituindo uma segunda parte da conta do sistema.

Considerando esta situação, sugerimos a SPTRANS que se façam novos estudos e avaliação, com o objetivo de se aproximar o máximo possível do custo real.

Fica evidente que a conta pode ser reduzida, revendo-se alguns cálculos e utilizando estimativas mais próximas da realidade. Isso apontaremos no item 5 desse relatório.

2.2 – SPURBANUSS –

O SP-URBANUSS (Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo) foi ouvido pela CPI.

Para o sindicato houve certa evolução do número de passageiros transportados do sistema, ou seja, concessão e permissão, considerando aí o período de 2005 a 2012 – o período anterior a 2005 ainda estava num processo que o Bilhete Único ainda estava sendo implantado, e em maturação desse Bilhete Único; em 2005, ele já estava um pouco mais consolidado.

E aí mostra, na evolução do passageiro por tipo, que os passageiros que pagam as tarifas integrais uma redução considerável – da ordem 17,6% –, e abaixo dessa linha são os passageiros que possuem algum tipo de integração, como o estudante, que tem 50% de desconto na tarifa, a integração com os trilhos, que custa 74% da tarifa, e, abaixo, as integrações gratuitas.

Ali, quando se vê o número absoluto de passageiros, que aumentou em 16%, nós percebemos que esse aumento foi de passageiros que possuem alguma gratuidade – portanto, tem um custo para o sistema –, do que esses passageiros que pagam uma tarifa integral.

O idoso e o munícipe com necessidades especiais (deficiente físico) participam com 9%; as integrações com ônibus, em média, um terço; aqui, abaixo, temos os trilhos, com 13%; o estudante, com 50%, tem 6% de participação. E quem paga uma tarifa integral é na ordem de 39%. A composição da demanda onde a gente calcula o

chamado “passageiro equivalente”. Ou seja, os pagantes em dinheiro, comum e vale-transporte, são considerados como um passageiro; o estudante é considerado como 0,5% passageiro; a integração do metrô e a ferrovia. Na verdade, ela tem uma tarifa de 4,65, da qual o Município recebe R\$2,22, numa câmara de compensação o Metrô recebe R\$2,43. E os integrados, que são contados como zero, e os deficientes físicos e os idosos.

Portanto, temos aí um percentual equivalente de 51,55% de todo o carregamento que paga uma tarifa integral. Este quadro mostra de uma forma até simples e prática a questão do aumento significativo da oferta de lugares, e até mesmo, por que não, da qualidade do serviço. Esses dados de planilhas tarifárias, planilhas de custos foram publicadas pela Secretaria no Diário Oficial.

Então, ali nós temos uma composição da frota no ano de 2005, e uma composição da frota no ano de 2013, onde constata-se que houve a aquisição de veículos com maior capacidade de transporte, acessíveis e movidos a energia mais limpa.

Ouvir o Sindicato SPURBANUSS foi importante para a CPI uma vez que trouxe dados e informações correlatas ao transporte coletivo. A planilha tarifária que podemos observar, diferentemente da explanação feita pela SPTRANS, nos trouxe conclusões necessárias.

2.3 – SINDLOTAÇÃO –

A CPI colheu o depoimento dos representantes do Sindlotação.

Atualmente, as cooperativas representam cerca de 44% dos usuários transportados no sistema municipal de transporte, somando cerca de 105 milhões de passageiros/mês.

A frota dos permissionários é de 5.982 veículos, divididos em oito consórcios, 400 linhas bases de atendimentos.

O sistema permissionário transporta em média 18 mil pessoas por veículo/mês, o sistema estrutural atinge 16 mil passageiros. Os permissionários têm uma frota de 5982 veículos, com idade média de 3 anos e oito meses de circulação. A diferença é maior ao comparar a composição da frota, uma vez que os permissionários trabalham, em grande parte, com veículos de capacidade média de 48 passageiros, contra 89 passageiros do outro sistema. O sistema permissionário correspondente às lotações, operadas por cooperativas, só podem operar em vias menores. Já o estrutural é o concessionário, da administração direta, o único que pode operar em grandes vias. Ao mesmo tempo, os permissionários recebem R\$ 1,47 da tarifa paga, enquanto o concessionário recebe mais de R\$ 2,20.

Segundo dados consolidados os permissionários operam 44% das viagens no Sistema da Cidade de São Paulo e recebem 33% da remuneração total dos operadores, ou seja, executam quase a metade do sistema e recebem pouco mais de 1/3 como remuneração. Isto será corrigido por essa CPI.

Conforme o Sindlotação, a Prefeitura respeite os acordos coletivos da categoria, portanto, os salários sejam similares dos permissionários aos concessionários, as cooperativas não recebem as quantias equivalentes para encargos trabalhistas. “A consequência é muito simples: operadores trabalham sem registro, e as cooperativas levaram ações trabalhistas até o Ministério Público de Trabalho ser notificado.

Os permissionários geram uma receita atual de R\$162 milhões e repassa a SPTRANS aproximadamente R\$6 milhões, diferentemente das Concessionárias que arrecadam R\$209 milhões e recebem ainda de subsídio outros R\$104 milhões por mês.

Houve solicitação do sindicato para aumentar a frota. Entendemos que a solicitação deve seguir adiante. Disse Levi no seu depoimento perante a CPI: “O ideal seria aumentar a frota para 8 mil veículos o que facilitaria bastante a vida dos usuários principalmente os da periferia”. Indicaremos nas providências.

A categoria reclamou do Resam (Regulamento de Sansões e Multas). Segundo os representantes, as empresas são multadas mensalmente em R\$ 3 milhões, em média. Apresentaremos nas providências desse relatório que a SPTRANS elabore um estudo e reavalie a forma da aplicação de multas, principalmente no caso de multas duplicadas.

2.4 – MOBIBRASIL / CITATTI –

A empresa representada pelo Sr. Honório prestou depoimento a CPI e informou que a empresa entrou no Sistema de Transporte Coletivo de São Paulo com a aquisição da empresa Paratodos na área 6 – Zona Sul, atuando exclusivamente nessa área nas mesmas linhas que adquiriu quando entrou no sistema.

A MOBIBRASIL faz parte de um grupo de empresas com sede no Estado do Pernambuco com atuação em outras cidades brasileiras e paulistas, inclusive na região metropolitana em Diadema com empresa credenciada na EMTU.

Em seu depoimento, o representante da empresa afirmou que quando a Mobibrasil adquiriu a PARATODOS, comprou a empresa com todos os encargos, e que não há nenhuma pendência ou dívida trabalhista, fiscal, tributária da antiga empresa e que tudo está em dia, inclusive que aceitou todos os funcionários, até os que estavam no INSS. A empresa concede benefícios por sistema de produtividade e metas quando não há reclamação, nem falta, nem multas e esse sistema é por mês/semestre e anual, e o funcionário ganha a cada semestre 20% e anualmente mais 20% da remuneração.

Como informação da empresa: 60% dos motoristas concluem as metas como incentivo ao funcionário e boa direção.

A MOBIBRASIL recebe de remuneração para atuação na área 6 do Sistema de Transporte Coletivo de São Paulo o valor de R\$2,46 por passageiro.

A CITTATI também prestou depoimento a CPI por meio de seu representante legal. A Cittati é uma empresa do Grupo Mobibrasil e comercializa sistemas de monitoramento e rastreamento por AVL, além de desenvolver o software para AVL. A empresa também informou que não desenvolve hardware, e tudo o que faz é com exclusividade para a Mobibrasil e empresas do grupo.

3. NÚCLEO II – EMPRESARIAL – CORRELATO A SPTRANS: DIGICON – PRODATA – UOL DIVEO – NOXXON SAT TELECOM – MICROSOFT – DAIMLER CHRYSLER (MERCEDES)

3.1 – DIGICON –

A Digicon prestou depoimento perante a CPI do Transporte Coletivo por duas oportunidades sobre a comercialização de software para o funcionamento dos cartões e sistema de bilhetagem eletrônica da SPTRANS.

O sistema de bilhetagem se iniciou em 2001 com a Digicon através do desenvolvimento de cartão com software e diversas camadas de inteligência e segurança até 2008. Em 2008 a DIGICON assinou um novo contrato com a SPTRANS exclusivamente de manutenção do sistema. A Digicon é a responsável pela emissão do cartão de bilhetagem eletrônica. O cartão de bilhete único possui muitas camadas de segurança que o torna praticamente inviolável aos hackers, à violação para fraudes e clonagens para utilização em passagens urbanas, uma vez que fica caro demais a fraude e o retorno é muito baixo.

O bilhete único da SPTRANS não faz integração com o sistema intermunicipal da EMTU e não há previsão dessa interligação entre os sistemas operacionais.

Os cartões de Bilhete Único são homologados pela SPTRANS. A partir da homologação a fiscalização é de responsabilidade da SPTRANS. A remuneração da Digicon pela Sptrans é na ordem R\$150.000,00/mês, com 5 cinco funcionários disponibilizados para a manutenção no sistema dos validadores.

Os relatórios dos serviços prestados são entregues a SPTRANS no início do mês, sempre na 1ª semana, onde é feito a medição do relatório. Nunca houve multa contratual imposta à DIGICON. Todos os cartões têm a mesma tecnologia e vêm sendo renovada com atualizações que permitem que cartões antigos funcionem no validador.

3.2 – PRODATA –

A Prodata prestou depoimento perante essa CPI sobre a comercialização e manutenção dos validadores instalados nos veículos dos permissionários e dos concessionários.

A PRODATA fornece software e equipamentos de bilhetagem como validadores do cartão, a confecção é por responsabilidade da DIGICON que cria as camadas de segurança. A PRODATA não tem licitação ou qualquer espécie de contrato com a SPTRANS, assim como seus clientes são as concessionárias e permissionárias do serviço público de São Paulo. 8 milhões de transações diárias passam pelos validadores. A PRODATA detém 95% dos validadores instalados. São 14.500 validadores instalados nos ônibus e vans e atuação em 44 garagens do setor.

A Prodata faz manutenção em 10.390 validadores ao custo de R\$29,17 por mês, os demais são por outras empresas e pela SPTrans que cobra R\$41,00. A SPTRANS faz o gerenciamento dos dados contidos nos validadores.

Os validadores nos ônibus são de responsabilidade da PRODATA. A PRODATA detém mais de 90% dos validadores instalados nos concessionários e permissionários. Os permissionários afirmaram da plateia que pagaram R\$5.000,00 por cada validador e atualmente pagam R\$100,00 de manutenção/mês.

A Prodata admitiu que o sistema não oferece 100% de segurança e que existe possibilidades de falha no sistema. “A tecnologia evolui muito e a Digicon tem ferramentas para contornar possíveis fraudes. Hoje, poderia dizer que, talvez, tenhamos 5% de possibilidade de fraude. Mas o sistema é muito seguro”, afirmou um dos diretores da empresa.

3.3 – UOL DIVEO –

A empresa UOL DIVEO depôs à CPI sobre a sua participação no funcionamento e processamento do sistema de bilhetagem eletrônica do transporte da cidade.

O sistema de bilhetagem é dividido em dois: o Back Office e o Front Office. A UOL DIVEO é a empresa que hospeda os servidores e faz o back Office, que é a transferência dos dados das garagens via wifi – aglutina as informações recebidas dos ônibus e envia para a SPTRANS. A UOL DIVEO recebe R\$2 milhões/mês e R\$24 milhões/ano.

É possível, mas custa caro a instalação de GPS e serviço de transmissão via satélite para que as informações dos ônibus seja instantânea ao uso e passagem do cartão pelo validador.

Ronco afirmou que o sistema tem 99% de segurança e que existem possibilidades mínimas menores que 1% de fraudes no sistema, o que contraria o depoimento do representante da DIGICON que disse esse percentual é de 5%.

3.4 – NOXXON SAT TELECOM –

A NOXXON SAT TELECOM prestou depoimento perante a CPI e esclareceu informações acerca do AVL nos veículos do sistema de transporte coletivo.

A empresa esclareceu pontos importantes.

A empresa não presta serviços a SPTRANS, e sim às empresas concessionárias e permissionárias do sistema de transporte coletivo de São Paulo com a comercialização de equipamentos de rastreamento. Foram vendidos aproximadamente 9100 rastreadores desde 2007.

A NOXXON presta serviços também de manutenção a esses rastreadores e executa esse serviço em 8800 equipamentos.

O valor de cada rastreador é de R\$2400,00. A manutenção implementada pela empresa tem um custo às empresas e permissionários de R\$30,00/mês. A NOXXON SAT afirmou que detém 65% do mercado de monitoramento no sistema de transporte coletivo de São Paulo.

Por solicitação da SPTRANS em 2011, os permissionários adquiriram novos rastreadores AVL com especificações técnicas e menu específico com acelerômetro, redcam, e outros fornecido apenas pela NOXXON SAT TELECOM, porém o conluido dos depoimentos demonstra que até hoje os recursos específicos do menu e da solicitação para o AVL jamais foram implementados ou usados.

3.5 – MICROSOFT –

A MICROSOFT prestou depoimento à CPI relativamente ao serviço prestado a SPTRANS no monitoramento dos veículos dos concessionários e dos permissionários.

A Microsoft explicou que mantém contratos com a SPTRANS desde 2003, através dos quais são responsáveis pelo sistema de monitoramento dos ônibus em São Paulo. Segundo o diretor da companhia, não houve licitação para o serviço. O diretor da empresa, Eduardo Brangeli, explicou como funcionam os serviços que a Microsoft presta ao município. “O ônibus transmite posição e qual linha está fazendo. O sistema sabe que saiu de determinado ponto e em qual horário. Isso pode gerar depois informações”, disse.

Esse sistema foi desenvolvido para a SPTrans pela empresa, que não possui contrato com outros municípios. A criação do sistema de monitoramento foi feita por meio de um contrato assinado com a SPTrans em 2003, sem licitação. Ele durou até 2008, quando a Microsoft foi novamente contratada, para suporte e manutenção evolutiva. Ambos foram feitos sem licitação.

O representante da empresa em seu depoimento disse que: “Não sabemos se a SPTrans fez pesquisa de mercado, nem o motivo de conseguirem a dispensa de licitação. A SPTrans fez a proposta e negociou com o departamento comercial, explicou Cleumer Siqueira, diretor comercial da Microsoft. Concorrentes, como a Oracle e a IBM, não foram consultados. O contrato de desenvolvimento do software SIM, de monitoramento, custou cerca de R\$ 18 milhões para a Prefeitura.

A Microsoft é a proprietária do código-fonte do sistema SQL, linguagem de programação de bancos de dados. Apenas a Microsoft pode fazer alterações no sistema, segundo Cleumer, porém ele afirma que não há um controle, pois “o sistema é desenvolvido em cima de dados que são de propriedade da SPTrans”.

Nas providências deste relatório iremos requerer que a prefeitura não implemente mais contratos diretos como os celebrados por: DIGICON, PRODATA, UOL DIVEO, MICROSOFT e outras empresas, por um cuidado ao dinheiro público. Solicitaremos que se abra licitação para que diversas empresas participem do certame e assim – o

melhor serviço, com o preço mais barato – poderá ser o vencedor da licitação;
dando fim aos contratos diretos.

3.6 – DAIMLER CHRYSLER (MERCEDES BENZ DO BRASIL)

Os representantes da Daimler Chrysler prestaram depoimento perante a CPI. A empresa foi convocada nos termos de requerimento do Vereador Milton Leite para trazer informações sobre o Cartel e as denúncias sobre corrupção em contratos do Metrô e da CPTM.

Durante a oitiva, a empresa informou à CPI que em 2006 a empresa MERCEDES BENZ comprou a Daimler Chrysler, empresa automotiva.

Os representantes também informaram que a empresa que está envolvida no suposto Cartel se trata da DAIMLER CHRYSLER RAIL SISTEM, e o que se passa é uma coincidência de nome empresarial e que essa empresa (D.C. RAIL SISTEM) foi adquirida pela BOMBARDIER e não pela Mercedes Benz que adquiriu a DAIMLER CHRYSLER DO BRASIL.

Os vereadores pela oportunidade, uma vez que a Mercedes Benz também vende chasis para as concessionárias e permissionárias do Sistema de Transporte Coletivo de São Paulo, tomaram o depoimento dos representantes da empresa nas questões cabíveis e inerentes à comercialização de chasis da Mercedes.

Na oitiva o representante da Mercedes Benz trouxe informações importantes para a CPI, como por exemplo: Informou que donos de duas empresas de ônibus, os grupos Belarmino; e, Ruas e Abreu, também possuem concessionárias da Mercedes-Benz, realizando a venda de chasis de ônibus e micro-ônibus para eles mesmos. – os concessionários e permissionários.

A afirmação foi feita por Gilson Mansur, diretor comercial da Mercedes-Benz. Mansur ponderou ainda: “não é por ser concessionário que ele tem privilégio de todos comprarem dele, nem sempre isso acontece”.

Gilson disse que 66% do transporte coletivo na cidade de São Paulo tem chassi fabricado pela Mercedes-Benz, porém há outras concorrentes, como a Volkswagen, a Scania e a Volvo.

Sobre as concessionárias, Gilson explicou que a Mercedes-Benz não pode realizar a venda direta, porém nomeia as lojas seguindo critérios de capital e idoneidade.

Ainda, de acordo com Gilson, uma das fabricantes de carrocerias, a Caio, também tem participação nos grupos Ruas e Abreu. Mansur explicou que com chassi e carroceria o ônibus está "pronto para rodar".

A Mercedes Benz fornece o chassi pronto, outras empresas fornecem a carroceria na especificação solicitada para aquele chassi. Para o vereador Abou Anni (PV), a CPI agora terá que analisar se existe superfaturamento na compra desses veículos: e isso está contemplado neste relatório.

Essa CPI proporá que se faça uma auditoria através da prefeitura para esclarecimento se há superfaturamento por parte das empresas que comercializam os veículos pelos concessionários que tem a mesma personalidade jurídica.

4. NÚCLEO III – ESTADUAL: RELATIVO AOS INDÍCIOS DE CARTEL EM PROCESSO JUNTO AO CADE

Essa CPI do transporte coletivo de São Paulo tem por finalidade investigar e averiguar a planilha de custos do transporte coletivo no município de São Paulo. O CADE (Conselho Administrativo de defesa Econômica) investiga e apura indícios de cartel em licitações públicas de trens e metrô do país, em São Paulo e no Distrito Federal.

O CADE apurou irregularidades na disputa de contratos e o suposto Cartel teria fraudado ao menos as seguintes licitações. 1. Linha 5 – Lilás (Fase 1) em sua construção para o metrô de São Paulo entre Capão Redondo e Largo Treze (Metrô e CPTM); 2. Na Manutenção dos trens da CPTM nas séries 2000, 2100 e 3000; 3. Na Contratação dos trens da série 3000 da CPTM; 4. Na Extensão da Linha 2 – Verde do Metrô de São Paulo; 5. E no Projeto Boa Viagem da CPTM para reforma, modernização e serviço de manutenção de trens desse projeto.

A multinacional alemã Siemens delatou às autoridades antitruste brasileiras a existência de um cartel do qual fazia parte em licitações para compra de equipamento ferroviário, além de construção e manutenção de linhas de trens e metrô em São Paulo e no Distrito Federal.

Cumprе salientar que a empresa já foi condenada em outros países por conduta contra a livre concorrência. O CADE ainda não divulgou amplamente as empresas envolvidas. O esquema de formação de cartel da Siemens e outras empresas, em licitações dos metrô e trens de São Paulo e Distrito Federal, foi amplamente divulgada pelos meios jornalísticos brasileiros como Folha de São Paulo e O Estado de São Paulo.

A denúncia da Siemens faz parte de um acordo de leniência, uma espécie de delação premiada para ganhar imunidade no processo. A Polícia Federal brasileira também investiga o caso através da Operação Linha Cruzada que busca indícios de suposto cartel nas mesmas licitações.

Os contratos em que a Siemens apontou a existência de cartel já foram encerrados, mas a multinacional alemã e outras empresas por ela denunciadas participam de outro contrato da reforma dos trens das linhas 1 e 3 do Metrô de São Paulo. Entretanto, essa CPI irá requerer nesse relatório que todas as empresas

envolvidas nesse esquema de corrupção sejam declaradas inidôneas, e assim fiquem impedidas de participarem de novas licitações no Brasil.

Segundo a delatora, esse esquema envolveria outras empresas. Essa CPI entende que esse esquema fraudulento e Cartel afetam diretamente a planilha de custo municipal, uma vez que qualquer alteração nos custos, elevando-os, fazem com que a municipalidade arque com mais recursos para o transporte coletivo inclusive o subsídio, afetando diretamente a planilha o que poderia gerar redução de custo originou aumento de custo.

Sendo assim, essa CPI decidiu ouvir os envolvidos na denúncia feita pela empresa alemã Siemens. A Comissão ouviu diversos envolvidos nas denúncias do CADE, inclusive a SIEMENS, que depôs perante essa CPI.

Todas as empresas que depuseram sobre o Cartel pouco contribuíram para o desenvolvimento dos trabalhos da CPI, por constantemente, nos questionamentos e indagações da relatora e dos vereadores membros da CPI, simplesmente afirmaram quase que exaustivamente que sua empresa está em acordo de leniência e tem o dever de manter o sigilo das informações.

As empresas atestaram, através de seus representantes que os funcionários envolvidos à época das denúncias, estão afastados dos cargos diretivos como no caso da empresa Siemens. Além de outras empresas seguirem o caminho da negativa geral, ou seja, ninguém fez nada, ninguém viu nada! Isso é inaceitável.

A ALSTOM, outra empresa de engenharia, envolvida no esquema e delatada pela SIEMENS, tentou se furtar dessa CPI com liminares na Justiça alegando que o objeto da CPI não encontrava respaldo com as denúncias, porém a Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo comprovou e a Justiça concedeu liminar à Câmara Municipal para ouvir a empresa ALSTOM.

Com a liminar deles cassada a empresa ALSTOM ainda assim tentou se furtar ao depoimento alegando mal estar de seu presidente em reunião convocada dessa CPI. Em nova data, a CPI ouviu a empresa ALSTOM que não se cansou em afirmar que todas as denúncias eram caluniosas e que a empresa não participa de Cartel nenhum no Brasil e que os diretores da empresa também envolvidos à época das denúncias foram afastados.

O Vereador Milton Leite chegou a propor que as empresas SIEMENS e ALSTOM firmem termo de conduta e que assumam o compromisso com o município de São Paulo na devolução dos recursos fraudados ao erário municipal. A SIEMENS afirmou que fará isso, já a ALSTOM se negou a firmar qualquer acordo.

A CPI também ouviu outras empresas, como a MITSUI, a TTRANS, a TEMOINSA, a TEJOFRAN, e a IESA PROJETOS. Outras empresas envolvidas como a BOMBARDIER a CAF, MGE Transportes, TC/BR Tecnologia e Consultoria, SERVENG-CIVILISAN Engenharia também estão nas denúncias ao CADE.

Todas as empresas ouvidas por essa CPI afirmaram categoricamente que não participaram de Cartel e não fazem conluio para vencer contratos e/ou majorar preços.

Porém, diversas licitações vencidas por uma empresa foi perdida pela empresa vencedora, e em outra licitação onde aquela primeira vencedora atribuiu um preço baixo e venceu àquela licitação na outra licitação, ou seja, na posterior apresentou um preço mais elevado e assim perdeu a licitação para a empresa que ficou em 2º lugar ou 3º que essa, havia ganho na primeira proposta: o que nos causa temor e certa estranheza.

As supostas combinações ilícitas podem ter resultado em contratações com preços superiores àqueles praticados caso as empresas estivessem em um ambiente normal de concorrência, o que faz com que a licitação seja irregular.

No caso de cartel, estes geram um sobrepreço estimado entre 10% e 20% ou mais. O CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) que iniciou a investigação e apuração desses indícios de cartel nas licitações públicas de trens e metrô no país, afirmou que essa associação e conluio entre as empresas pode ter inflado os preços. Assim, confirmando o Cartel, há dano ao erário com perdas de eficiência dos gastos públicos e lucros extras ou majorados as empresas participantes do esquema.

Essa CPI do Transporte Coletivo de São Paulo vai encaminhar esse relatório ao chefe do executivo municipal para que, após comprovado pelo CADE a formação do Cartel, que todas as empresas envolvidas sejam polo passivo para declaração de INIDONEIDADE, que tome as providências cabíveis, com o ressarcimento dos danos apurados aos cofres públicos.

Outrossim, algumas empresas não foram ouvidas por essa CPI.

É o caso da BOMBARDIER que estão envolvidas no caso, e foram intimadas. Porém, apresentaram justificativas ao não comparecimento.

No caso da Bombardier, nos dois agendamentos a empresa enviou justificativa de que o seu presidente se encontrava em representação e agenda no exterior.

Outras empresas também não foram ouvidas como a CAF que entrou com medida liminar e a MGE que não foi convocada.

5. AVERIGUAÇÃO DA PLANILHA DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

5.1 Introdução

As concessionárias recebem R\$1,98 e os permissionários cerca de R\$1,35.

Os principais componentes da tarifa em São Paulo aplicados na planilha são em média com: PESSOAL 45%, DIESEL E LUBRIFICANTES 20%, DEPRECIÇÃO DOS INVESTIMENTOS 8%, PEÇAS E ACESSÓRIOS 8%, DESPESAS ADMINISTRATIVAS 5%, IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL 2,4%, PREVIDÊNCIA SOCIAL 2% E O LUCRO LÍQUIDO FICA EM MÉDIA 7%.

5.2 – MODELO ATUAL E LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A concepção e estruturação do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros (SMTC) foram definidas pela Lei Municipal 13.241/2001 e respectivo Decreto Regulamentar nº 42.736/2002, alterado pelo Decreto 47.139/06 e revogado em 08.05.2013 pelo Decreto 53.887/13.

O sistema consistia numa rede integrada que iria sanar os diversos problemas identificados no modelo anterior, entre os quais a inadequada organização dos serviços, avaliada como ineficiente, desestruturada, de má qualidade, cujo resultado se dá numa relação custo/ benefício bastante desfavorável.

A rede integrada está numa completa reestruturação do sistema, com diversas intervenções propostas com os seguintes objetivos:

- Eliminar os gastos excessivos gerados pela sobreposição dos serviços;
- Aumentar a flexibilidade no atendimento às demandas de transporte, propiciando o crescimento da mobilidade e ampliação das opções de deslocamento da população;
- Homogeneizar os padrões de acessibilidade das diversas regiões da cidade;
- Melhorar a qualidade e eficácia do conjunto do serviço prestado;
- Propiciar a elevação do patamar tecnológico da operação do sistema.
- Implantar um processo permanente de avaliação e ajuste da oferta às demandas da Cidade;

Em relação à sistemática da tarifa e da remuneração dos operadores, a lei municipal previa:

O **valor fixado para a tarifa** deverá suportar os seguintes custos do Sistema:

- Remuneração dos operadores; Administração e Operação dos Terminais; Comercialização; Gerenciamento das Receitas e Pagamentos, Fiscalização e Planejamento Operacional¹ (vide item 3).

O **operador será remunerado** com base no:

- Número de passageiros, atendidos os padrões de qualidade do serviço, e as regras estabelecidas no edital de licitação² (vide Item 2).

Diante do exposto, a remuneração paga ao operador não se confunde com o valor fixado para tarifa, pois, enquanto a primeira é calculada com base no número de passageiros transportados a segunda deveria suportar todo custo do Sistema, no qual estão incluídos: a remuneração dos operadores; a administração e operação dos

¹ Art. 27 da Lei Municipal nº 13.241/01.

² Art. 28 da Lei Municipal nº 13.241/01.

terminais; a comercialização das passagens/bilhetes; o gerenciamento das receitas e pagamentos, a fiscalização e o planejamento operacional.

Tal fato se deve em função de a tarifa ser uma questão de política pública, enquanto a remuneração dos operadores se dá com base nos dispositivos do contrato de concessão ou permissão.

Nos estudos que nortearam o processo licitatório, estava previsto um conjunto de investimentos classificados como “bens reversíveis” ao Poder Público ao final do período contratual.

Em relação aos concessionários, os investimentos em bens reversíveis consistiam basicamente em: a) equipamentos de controle semaforicos para integração com as Centrais de Tráfego em Áreas (CTAs); b) infraestrutura de controle dos serviços (COC, COT e CCO); c) reforma e adaptação de terminais existentes e construção de terminais provisórios;

Passados mais de 10 anos, apesar do crescente aumento do custo operacional, os investimentos em bens reversíveis não foram realizados, sendo que, apesar dos benefícios da política tarifária de integração – que permite até 04 (quatro) embarques com apenas uma tarifa, o sistema vem apresentando elevado crescimento do déficit econômico (25% em 2012) observado entre a arrecadação tarifária e o custo operacional (R\$ 1,5 bilhão em 2012).

Entre os principais problemas do modelo atual, destacam-se:

- Elevado custo dos serviços;
- Qualidade dos serviços prestados, demonstrada pelos indicadores de satisfação dos usuários;

- Ausência de transparência na sistemática de remuneração, de forma que a empresa fiscalizadora não apresenta memória de cálculo dos valores unitários de remuneração por passageiro;
- Adoção de índices de consumo estimados, desatualizados;
- Adoção de despesas baseadas em balanços antigos e atualizadas anualmente por índices de preços;
- Sobreposição de linhas; e ausência de troncalização das linhas estruturais, conforme estava previsto no processo licitatório;
- Fortes indícios de omissão do poder fiscalizador, tendo em vista os elevados índices de descumprimento de partidas;
- Há que se considerar que os descumprimentos são medidos por mecanismos não confiáveis que sofrem com interrupção de sinal e queda da rede telefônica. Além disso, externalidades como trânsito, acidentes, quebras de semáforos, entre outros, prejudicam o cumprimento das viagens programadas.
- Crescente aumento do déficit do sistema;
- A receita arrecadada é insuficiente para cobrir sequer o custo de remuneração dos operadores;

Em síntese, apontadas às falhas detectadas, há fortes indícios de que o modelo atual necessita mudar, uma vez que a continuidade desse sistema pode resultar em ineficiência sistêmica, com alto custo para a sociedade, através dos elevados aportes de recursos do Tesouro para cobrir os crescentes déficits financeiros do Sistema por meio das Dotações Compensações Tarifárias, Gerenciamento de Transportes, da Conta Multas e Descontos Contratuais e, ainda, com a utilização dos créditos eletrônicos em poder do público (vendidos antecipadamente).

Há que se considerar que o sistema de transporte na cidade de São Paulo é caro, pois possui muitas gratuidades, tecnologia cara com veículos acessíveis e movidos a energia mais limpa, além das externalidades que encarem a prestação do serviço.

O custo no transporte deve ser arcado por toda a sociedade e não apenas pelos usuários do serviço.

5.3 – MODELOS DE REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS

Dois são os modelos de remuneração de serviços de transporte público de passageiros mais usados. A remuneração por quilometragem percorrida e a remuneração por passageiro transportado.

A escolha do modelo de remuneração a ser adotado requer justificativas sólidas e não pode estar baseada em simples hipóteses que não se justificam na prática. A Cidade de São Paulo já adotou os dois modelos e pode estudar qual a melhor forma para o transporte.

5.4 PLANILHA TARIFÁRIA

O custo total mensal atual do sistema, conforme estimado pela SPTrans em maio/2013 corresponde a **R\$ 516,4 milhões**, conforme planilha publicada em maio/2013, como segue:



COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA AVERIGUAR PLANILHAS
DE CUSTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

(PROCESSO RDP nº 08 – 034 / 2013) – Relatora Vereadora EDIR SALES

Quadro 1 - Planilha Tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo (maio/2013)

DISCRIMINAÇÃO	CUSTO VARIÁVEL R\$/Km	CUSTO OPERACIONAL POR VEÍCULO	CUSTO TOTAL MENSAL PROGRAMADO	PARTICIPAÇÃO %	PARTICIPAÇÃO % CUSTO OPERACIONAL
1. CUSTOS VARIÁVEIS	1,1453	6.995,67	97.729.491,38	18,93%	20,55%
1.1. Diesel	1,1055		67.754.902,13	13,12%	14,25%
1.2 Diesel - ônibus leve	0,6288		14.600.661,71	2,83%	3,07%
1.3. Acréscimo Biodiesel	0,0299		2.550.000,00	0,49%	0,54%
1.4. Energia para Tração	1,1591		944.793,52	0,18%	0,20%
1.5. Lubrificantes Diesel	0,0322		1.971.378,36	0,38%	0,41%
1.6 Lubrificantes Diesel - ônibus leve	0,0258		599.086,48	0,12%	0,13%
1.7. Lubrificantes Trolebus	0,0083		6.736,25	0,00%	0,00%
1.8. Rodagem - diesel/gás/trolebus	0,1239		7.695.033,26	1,49%	1,62%
1.9. Rodagem - ônibus leve	0,0677		1.571.557,09	0,30%	0,33%
1.10. Sapata de Carvão	0,0434		35.342,58	0,01%	0,01%
2. CUSTOS FIXOS (2.1+2.2+2.3+2.4+2.5+2.6)		22.799,75	318.512.560,09	61,68%	66,97%
2.1. Depreciação		2.655,33	37.094.911,43	7,18%	7,80%
Veículos		2.414,42	33.729.506,51	6,53%	7,09%
Validadores Eletrônicos		47,28	660.503,46	0,13%	0,14%
AVLs		89,42	1.249.200,03	0,24%	0,26%
Instalações e Equipamentos		104,20	1.455.701,43	0,28%	0,31%
2.2. Remuneração do Capital		1.920,38	26.827.768,87	5,20%	5,64%
Veículos		1.550,79	21.664.536,30	4,20%	4,56%
Validadores Eletrônicos		11,26	157.262,99	0,03%	0,03%
AVLs		25,63	357.985,08	0,07%	0,08%
Almoxarifado		11,00	153.670,40	0,03%	0,03%
Instalações		321,71	4.494.314,10	0,87%	0,95%
2.3. Pessoal		15.831,39	221.164.523,05	42,83%	46,51%
2.4. Cons. de Peças e Acessórios		2.318,53	32.389.874,17	6,27%	6,81%
2.5. Manutenção de Validadores Eletrônicos		41,93	585.752,57	0,11%	0,12%
2.6. Manutenção de AVLs		32,19	449.730,00	0,09%	0,09%
3. DESPESAS ADMINISTRATIVAS		2.001,26	27.957.555,87	5,41%	5,88%
4. CUSTOS FIXOS DA RESERVA TÉCNICA		321,73	4.494.572,73	0,87%	0,95%
5. CUSTO DOS SERVIÇOS s/ RIBUTOS (1+2+3+4)		32.118,41	448.694.180,07	86,89%	94,35%
5.1 PIS + Cofins + INSS Patronal (Lei 12.715/12)		1.923,89	26.876.781,39	5,20%	5,65%
5.2. CUSTO DOS SERVIÇOS COM TRIBUTOS (5+5.1)		34.042,30	475.570.961,46	92,10%	100,00%
6. OUTROS CUSTOS - (Lei nº 13.241/2001)					
6. OUTROS CUSTOS (6.1+6.2+6.3)			40.814.000,00	7,90%	
6. OUTROS CUSTOS (6.1+6.2+6.3)			40.814.000,00	7,90%	
6.1. Operação de Terminais de Transferência			12.007.000,00	2,33%	
6.2. Comercialização			10.719.000,00	2,08%	
6.3. Fiscalização e gerenciamento			18.088.000,00	3,50%	
7. CUSTO TOTAL (5 + 6)			516.384.961,46	100,00%	
7.1. CUSTO TOTAL POR PASSAGEIRO EQUIVALENTE			4,13		
7.2. CUSTO TOTAL POR PASSAGEIRO EQUIVALENTE deduzida a receita com publicidade (R\$ 0,0017/passageiro)			4,13		
DADOS OPERACIONAIS					
Quilometragem programada Diesel		Frota Patrimonial	14.991		
Quilomet. Programada Trolebus		Reserva Técnica	1.021		
Quilometragem Program. Ônibus Leve		Frota Operacional	13.970		
PMM		Validadores	14.991		
Pagante Equivalente		AVLs	14.991		

Obs.: O valor calculado da tarifa (R\$ 4,13) não foi adotado, entretanto os valores unitários de remuneração por passageiro transportado foram reajustados em 2013.

5.4.1- AUSÊNCIA DE TRANSPARÊNCIA DOS VALORES DE REMUNERAÇÃO POR PASSAGEIRO

A SPTRANS elabora e publica apenas uma planilha para demonstrar o cálculo da tarifa.

Contudo, embora a tarifa seja única, no modelo atual, há 16 preços unitários de remuneração aos operadores, para os quais não há qualquer planilha demonstrando sua composição.

Desse modo, apesar do grande volume de informações fornecidas até agora, não há como verificar de que forma são calculados os valores unitários de remuneração por passageiro registrado nas 08 (oito) áreas.

Note-se que a planilha demonstra a composição do cálculo da tarifa calculada em maio/2013.

Entretanto, para cada uma das 8 áreas de operação há 2 valores unitários de remuneração, sendo um correspondente à concessão e o outro à permissão.

Veremos na planilha a seguir os valores unitários da remuneração em cada uma das 8 (oito) áreas destinadas a concessão e a permissão, senão vejamos:

Quadro 2 – Valores unitários de remuneração*

ÁREAS	CONCESSÃO	PERMISSÃO
1	2,3569	1,4853
2	2,6823	1,4605
3	2,8309	1,4755
4	2,6790	1,4747
5	2,4262	1,4352
6	2,4988	1,5043
7	2,1496	1,7238
8	2,3496	1,8234

Fonte: SPTrans – planilha encaminhada à CPI dos Transportes.

(*) A receita dos operadores corresponde ao produto da quantidade de passageiros transportados multiplicada pelos valores unitários constantes no quadro acima. Base maio/2013.

Desse modo, não há qualquer evidência de planilha com a memória de cálculo desses valores unitários de remuneração praticados pela SMT/SPTrans.

A sociedade desconhece completamente a composição desses preços de remuneração por passageiro transportado.

A Planilha Tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo representa, segundo a SMT/SPTrans a consolidação do custo operacional do sistema, com objetivo de demonstrar a composição do valor calculado para a tarifa.

Ocorre que, pela sistemática de remuneração dos operadores, o valor pago por passageiro transportado é diferenciado por área de operação, consórcio e cooperativa, conforme se verifica no quadro 2.

Destaca-se que os valores do quadro retro são reajustados anualmente nas datases bases definidas contratualmente e/ou quando há reequilíbrios econômico-financeiros, sendo que a tarifa segue a política do Executivo, ficando “descolada” da sistemática de remuneração.

No entanto, não há, ou se há, não são publicadas as planilhas com a metodologia e memória de cálculo dos valores unitários de remuneração pagos aos operadores.

Assim, tendo em vista os princípios constitucionais que devem nortear os gastos públicos, imprescindível se faz que a SMT/SPTRANS elabore e publique, além da planilha de cálculo da tarifa, uma planilha específica para cada consórcio e cooperativa demonstrando a memória de cálculo de cada valor unitário de remuneração adotado, vez que a sistemática de reajuste desses valores é descolada da sistemática de reajuste da tarifa.

É importante que se registre que a fixação dos valores de remuneração por passageiro por área de operação e por subsistema, bem como alterações posteriores, é informada ao Tribunal de Contas do Município, órgão que fiscaliza as contas da Prefeitura. Portanto, não há que se falar em falta de transparência.

5.4.2- COMPOSIÇÃO DO CUSTO DO SISTEMA

A análise da planilha tarifária elaborada pela SPTRANS focalizou a avaliação dos principais itens de custo, concentrando-se naqueles com maior participação relativa no custo total do sistema e, conseqüentemente, na tarifa.

No quadro seguinte estão demonstrados os itens com maior participação no custo total do sistema, conforme planilha elaborada pela SPTRANS.

Quadro 3 – Composição % dos itens de custo em relação ao Custo Total (CT)

Discriminação	% CT Sistema	% CT Operacional
2.3 Pessoal	42,83	46,51
1.1 Diesel	14,95	17,32
2.1 Depreciação	7,18	7,80
2.4 Consumo Peças e Acessórios	6,27	6,81
2.2 Remuneração do Capital	5,20	5,64
3 Despesas Administrativas	5,41	5,88
Outros Custos	18,16	10,04
Total	100,00	100,00

Obs.: O custo total do sistema engloba o custo operacional, terminais, comercialização e taxa de gerenciamento de até 3,5%); o custo operacional corresponde ao custo de remuneração dos operadores.

5.4.3- PESSOAL – FATORES DE UTILIZAÇÃO DE MÃO DE OBRA

5.4.3.1 Operação (Motoristas, Cobradores e Fiscais)

O gasto com pessoal representa o maior item de custo na planilha tarifária, correspondendo a 46,5% do custo operacional total.

No cálculo do custo de pessoal são adotados fatores ou índices de utilização de pessoal, considerando-se os seguintes elementos: a) quantidade de dias úteis, sábados, domingos e feriados; b) quilometragem percorrida (o que é considerado é a frota programada para dias úteis, sábados e domingos. A quilometragem não faz parte do cálculo do fator de utilização); c) tempo médio de operação dos veículos por dia; d) período de tempo ocioso (percurso entre a garagem e o ponto inicial; e) quantidade de dias parados; jornada de trabalho definida em acordo coletivo; fator de ajuste relativo estimativas de pessoal para cobrir faltas, folgas, férias e reservas, horas extras, etc.

O cálculo do custo de pessoal por veículo é expresso pela seguinte fórmula;

Custo de Pessoal por Veículo = $\sum (FU \times \text{Salário}) \times (1 + \% \text{ Encargos Sociais}) + \text{Benefícios}$, onde o FU é o fator de utilização por veículo e categoria profissional.

É imprescindível a demonstração (memória de cálculo) da quantidade média de horas em que o veículo opera durante os dias úteis, sábados, domingos e feriados, para que se possa aferir se os fatores de utilização são adequados.

No estudo realizado pela FIPE em junho/2010, essa instituição obteve fator de utilização de 2,58 considerado superior ao que lhe fora informado pela SPTRANS (2,55) para a Concessão, e 2,00 para a Permissão, ambos considerados aceitáveis, os quais são utilizados para motoristas e cobradores.

Contudo, na planilha tarifária, os fatores adotados são diferentes, respectivamente, 2,64 na Concessão e 2,57 na Permissão e, em relação ao fiscal, 0,28 e 0,24, apesar da utilização igual nos serviços prestados.

Assim, cabe esclarecer as razões por que a Permissão consegue prestar os serviços com 2,57 motoristas e 2 cobradores e 0,24 fiscal por veículo/dia, e a Concessão 2,64 e 0,28, respectivamente.

A diferença se dá em virtude das divergências em relação ao modelo de contratação de pessoal. O regime que vigora nas permissões é de cooperativa.

Quadro 4 – Fatores de Utilização de Pessoal

Descrição/Item	Permissão	Concessão
1.1. Pro Labore	1,00	-
1.2. Motorista	1,57	2,64
1.3. Cobrador	2,57	2,64
1.4. Fiscal	0,24	0,28

Quadro 5 – Fatores de Utilização de Pessoal

Descrição/Item	São Paulo	
	Permissão	Concessão
1.2. Motorista	2,57	2,64
1.3. Cobrador	2,57	2,64
1.4. Fiscal	0,24	0,28

Dessa forma, considerando a importância do custo de pessoal no custo total do sistema (R\$ 221.2 milhões mensais, correspondentes a **R\$ 2,654 bilhões ao ano**), bem como os princípios da transparência e da modicidade da tarifa, torna-se imprescindível que os fatores de utilização adotados sejam amplamente demonstrados mediante pesquisas efetuadas diretamente nas empresas, caso contrário, na ocorrência de qualquer índice acima do efetivamente utilizado pelas empresas pode resultar em transferência de renda dos usuários para os operadores através da tarifa de ônibus.

Em relação à Permissão, não há evidência de que todos os veículos sejam operados com cobradores, cabível, portanto, recomendação quanto à confirmação desse aspecto.

5.4.3.2 MANUTENÇÃO (MECÂNICOS, ELETRICISTAS)

Os fatores de utilização de pessoal de manutenção adotados pela SPTRANS na planilha estão demonstrados no quadro a seguir:

Quadro 6 – Fatores de Utilização – FU (Manutenção)

Categoria	F.U	Quantidade p/ 100 veículos
2. Manutenção Diesel Comum / Gás	0,56395500	56
2.1. Manutenção Articulado/Biarticulado	0,74286400	74
2.2. Manutenção Trólebus	0,56395500	56
3. Técnico de Oficina de Trólebus/Bateria	0,10000000	10
4. Técnico Eletrônico de Trólebus/Bateria	0,11000000	11
5. Técnico Eletrônico Híbrido	0,07142857	7
Total		215
% Pessoal de Manutenção por Veículo		35%

Admitindo-se uma empresa que possua uma frota composta de 100 veículos de cada tipo constante no quadro retro, calculamos a quantidade de funcionários de manutenção necessários, tendo por base os fatores de utilização adotados.

Dessa forma, observa-se que para aproximadamente 3 veículos há 1 empregado contratado para manutenção. Portanto, é imprescindível a demonstração da efetiva utilização dessa quantidade de empregados alocada na atividade de manutenção. Tal verificação é efetuada através da folha de pagamento e respectivos relatórios emitidos pelo Sistema SEFIP.

Desse modo, cabe à SMT/SPTRANS demonstrar a aderência dos fatores de utilização adotados, mediante pesquisas efetuadas diretamente nas empresas, bem como através da programação das linhas, pois a ocorrência de qualquer índice acima do efetivamente utilizado pelas empresas resulta em transferência ilegal de renda dos usuários para os operadores através da tarifa de ônibus.

Deve-se atentar para o fato do F.U. de manutenção conter alguns encargos que não estão considerados no percentual de encargos sociais.

5.4.4 ENCARGOS SOCIAIS

5.4.4.1- NÃO INCIDÊNCIA NA COMPOSIÇÃO DO PERCENTUAL DE ENCARGOS SOCIAIS ADOTADO EM RELAÇÃO AO SUBSISTEMA PERMISSONÁRIO

Na planilha de 2013, foi considerado o percentual de encargos sociais sobre a folha de pagamento correspondente a 38,34% tanto para a concessão quanto para a permissão, já considerada a redução de 20% (Contribuição Patronal) decorrente da política federal que promoveu a desoneração da folha de pagamento.

Em relação às empresas, com a atual desoneração sobre a folha de pagamento, o percentual de 38,34% tem sua composição.

No quadro, abaixo, podemos observar essa composição dos encargos sociais dos concessionários do serviço público subdividido em 4 grupos:

Quadro 7 – Composição Encargos Sociais (Concessão)

Grupo/ Categoria	Encargo	A partir de 2012	Até 2011
GRUPO A	INSS PATRONAL	-	20,00%
	SEST	1,80%	1,80%
	SENAT	1,30%	1,30%
	INCRA	0,20%	0,20%
	Salário Educação	2,50%	2,50%
	Seguro Acidente	3,00%	3,00%
	FGTS	8,00%	8,00%
	Subtotal	16,80%	36,80%
GRUPO B	13º Salário	8,33%	8,33%
	Aviso Prévio	1,33%	1,33%
	Abono de Férias	2,78%	2,78%
	Auxílio Enfermidade	0,73%	0,73%
	Adicional noturno	2,46%	2,46%
	Subtotal	15,63%	15,63%
GRUPO C	Despesas com rescisão	3,20%	3,20%
	Indenização adicional	0,08%	0,08%
	Subtotal	3,28%	3,28%
GRUPO D	Incidência do grupo A s/ o grupo B	2,63%	5,75%
	Subtotal	2,63%	5,75%
TOTAL		38,34%	61,46%

Note-se que até 2011 o percentual de encargos incidentes sobre a folha da empresas correspondia a 61,46%, enquanto o da permissão era de 36,66%.

Importante salientar que a estrutura de encargos sociais é diferente entre empresas e cooperativas. Contudo, a SMT/SPTrans não publicou quadro demonstrativo da composição dos encargos incidentes sobre pessoas jurídicas organizadas sob a forma de Cooperativas.

Trata-se de grave falha do Poder Concedente, contrária ao princípio da transparência. Ademais, a demonstração da composição evita que sejam efetuados pagamentos indevidos por custos não incorridos.

Dessa forma, cumpre ao poder concedente (SMT/SPTRANS) demonstrar:

A composição do percentual de encargos sociais considerado no cálculo da remuneração dos permissionários ao longo do período de permissão (10 anos);

Se o percentual adotado engloba todos os encargos efetivamente incidentes em relação às Cooperativas.

Sugere-se ainda que seja apurado se as alterações no cálculo do aviso prévio (Lei 12.506 de 11/10/2011) e no percentual da multa do FGTS foram devidamente consideradas no percentual de encargos sociais.

5.4.4.2 AUMENTO DA PARTICIPAÇÃO RELATIVA DO CUSTO DE PESSOAL EM RELAÇÃO AO CUSTO OPERACIONAL APESAR DA DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO (-20%)

No quadro 1 “Resumo dos Custos do Sistema (base maio/13)” da Planilha Tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, o custo do item “Pessoal” (subitens 2.3) totaliza R\$ 221.164.523,05, o que representa 46,5% do custo operacional do Sistema calculado em R\$ 475.570.961,46.

Observe-se que a participação do item pessoal no custo operacional percentual (46,5%) foi calculado considerando-se o impacto da lei federal que desonerou a folha de pagamento, substituindo a alíquota da contribuição patronal (20%) pela contribuição de 2,0% sobre o faturamento bruto.

Contudo, comparando a planilha da tarifa de nov/2010 com a planilha de mai/2013, chama atenção o fato de que apesar da eliminação da contribuição patronal sobre a folha de pagamento das empresas em 2012 (-20,0%), o impacto tenha sido no sentido inverso ao esperado, isto é, ao invés de diminuir o percentual de participação do custo de pessoal no custo operacional, ele aumentou, conforme demonstrado no Quadro 8, a seguir.

Quadro 8 – Participação do Item Pessoal no Custo Operacional

Planilha	% Encargos Sociais	Custo Operacional	Custo Pessoal R\$	% Custo Operacional
Nov/2010	61,46	379.944.305,50	170.196.531,24	44,80%
Mai/2013	38,34	475.570.961,46	221.164.523,05	46,51%

Como se observa no quadro 8, quando o percentual de encargos sociais sobre a folha de pagamento das empresas era de 61,46% (até 2011), o peso do item pessoal no custo operacional era de 44,8%. A partir de 2012, com a desoneração da folha, o percentual de encargos sociais cai para 38,4%, o que deveria reduzir a participação desse insumo no custo operacional. Entretanto, o que ocorreu foi elevação desse percentual para 46,5%.

Dessa forma, considerando que quem paga essa conta é o usuário (diretamente), e o contribuinte (indiretamente), cumpre ao Poder Público (SMT/SPTRANS) demonstrar essa variação, apresentando toda a documentação e devidas justificativas, inclusive memória de cálculo, tendo em vista o princípio da transparência e da modicidade tarifária.

É importante registrar que em 2013 os salários dos trabalhadores foram reajustados em 10%.

5.4.4.3 AUSÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES PREVIDENCIÁRIAS E TRABALHISTAS (PASSIVO TRABALHISTA)

No Quadro 9, a seguir, está demonstrado o montante global das remunerações pagas aos empresários e cooperados ao longo do período de 2004 a 2012, conforme informações da SPTrans.

Quadro 9 – Remuneração paga aos operadores ao longo dos 10 anos de concessão e Permissão

Ano	Concessão	Permissão	Sistema	% Concessão	% Permissão	Encargos Sociais Estimados (13,5%)
2004	1.743.502.984	729.258.705	2.472.761.689,09	70,5	29,5	333.822.828,03
2005	1.861.614.236	991.357.877	2.852.972.112,36	65,3	34,7	385.151.235,17
2006	2.074.925.903	1.216.488.784	3.291.414.686,11	63,0	37,0	444.340.982,62
2007	2.407.835.521	1.269.338.445	3.677.173.965,97	65,5	34,5	496.418.485,41
2008	2.858.265.862	1.310.974.572	4.169.240.434,01	68,6	31,4	562.847.458,59
2009	3.075.786.925	1.411.944.276	4.487.731.201,83	68,5	31,5	605.843.712,25
2010	3.144.537.138	1.522.672.233	4.667.209.371,17	67,4	32,6	630.073.265,11
2011	3.501.258.635	1.677.605.608	5.178.864.243,40	67,6	32,4	699.146.672,86
2012	3.768.342.193	1.823.024.447	5.591.366.639,84	67,4	32,6	754.834.496,38
2013*	3.768.898.509	1.865.256.431	5.634.154.940,56	66,9	33,1	760.610.916,98
Total em 10 anos	28.204.967.907	13.817.921.377	42.022.889.284	67,1	32,9	5.673.090.053,4

Fonte: SPTrans

Conforme se verifica no quadro 9, ao longo do período de execução dos contratos de Concessão e Permissão, foram pagos aos operadores pela remuneração dos serviços, recursos no montante de R\$ 42,0 bilhões.

Com base na planilha da tarifa publicada em novembro/2010, calculamos o percentual dos encargos sociais em relação ao custo operacional, o qual correspondia a 13,5% até 2011.

Aplicando esse percentual ao montante de remuneração pago às empresas e cooperativas, que corresponde ao custo operacional, obtém-se o valor estimado correspondente a **R\$ 5,7 bilhões** relativos aos encargos sociais que deveriam ter sido recolhidos à previdência social.

Não há evidências de que esse montante tenha sido efetivamente recolhido à Previdência Social, uma vez que a SMT/SPTrans não faz o acompanhamento mensal dos recolhimentos previdenciários das empresas e cooperativas.

O que se pode afirmar é que o encargo social integra o custo operacional e, como tal, é devidamente pago aos concessionários e permissionários através da tarifa.

Desse modo, considerando a possível responsabilidade solidária da Administração Pública perante a Previdência Social, bem como a finalização do prazo de concessão e permissão, cumpre à SMT/SPTrans comprovar o efetivo acompanhamento dos recolhimentos previdenciários das empresas e cooperativas, não somente através das certidões negativas das empresas e cooperativas, mas também através da confrontação dos valores de recolhimentos constantes nas guias (GPS-Guias de Pagamento da Previdência Social e GRF-Guia de Recolhimento do FGTS) com a relação de trabalhadores vinculados ao contrato, emitidas pelo sistema SEFIP-Sistema Empresa de Recolhimento do FGTS e Informações à Previdência Social.

Essa confrontação de informações, além de permitir o acompanhamento do recolhimento do valor devido, também assegura que o Poder Público não venha a ser arrolado como devedor subsidiário dessas contribuições e, ainda, que o custo remunerado é o efetivamente incorrido.

Além disso, o acompanhamento dessa questão, com base na realidade de cada empresa/cooperativa, permite verificar se os fatores de utilização de mão-de-obra adotados na planilha de custos vinculados ao serviço estão adequados.

5.5 – MODICIDADE TARIFÁRIA X POLÍTICA SOCIAL

Aspecto de grande relevância nos sistemas de transporte coletivo urbano de passageiros diz respeito à utilização da tarifa para subsidiar política pública de interesse de categorias profissionais, neste caso, a inclusão no cálculo tarifário de mão de obra relativa aos cobradores.

As novas tecnologias desenvolvidas, em especial, o Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) e a ampla rede de revenda de créditos eletrônicos do Bilhete Único não justificam a inclusão desse fator de produção no custo do sistema.

Trata-se de prática contrária ao princípio da modicidade tarifária, segundo o qual o Poder Público deve ofertar o serviço de transporte ao menor preço possível.

Na realidade, o Poder Público transfere ao usuário do sistema de transporte o ônus financeiro da política social de manutenção do emprego dessa mão de obra.

A nosso ver, os cobradores deveriam ser alocados, gradualmente, em outras atividades como motorista de ônibus, se assim desejar o empregado. Se o Poder Público entende necessário permanecer com essa política social, deveria criar fonte de recurso específica, custeada por toda a sociedade e não pelo usuário do sistema de transporte.

A Câmara Municipal inclusive retirou de pauta projeto de lei que previa a substituição gradual dos cobradores de ônibus.

5.6 – COMBUSTÍVEIS

O combustível (diesel) representa o segundo maior item de custo, correspondendo a 17,32% em relação ao custo operacional, demonstrado na planilha. O consumo de diesel depende dos seguintes fatores: preço do óleo diesel, quilometragem percorrida e os coeficientes de consumo adotados (l/km), velocidade (pico, fora de pico), existência de rampas, etc.

Em análise da planilha, observa-se que a SPTRANS utiliza 02 (dois) índices de consumo de diesel, sendo o primeiro correspondente a 0,2941 l/km para os veículos micro ônibus e 0,51 l/km, para os demais veículos movidos a diesel. Como cada categoria de veículo possui índice de consumo diferenciado, o índice adotado está ponderado pela quantidade de cada modelo em relação à frota. No estudo da FIPE referido anteriormente, não houve pesquisa de campo evidenciando a atualidade desses índices, tendo sido mencionado apenas que os mesmos foram informados pela SPTrans e aceitos pelos operadores do sistema.

Cumprе salientar que, em relação aos modelos de ônibus relacionados no Quadro 10, a seguir, os índices de consumo de combustíveis (diesel) adotados pela SPTrans na planilha de 2013 são superiores aos utilizados no estudo econômico que balizou o edital de licitação em 2003, conforme segue.

Quadro 10 – Índices de Consumo de Diesel

Modelo/Veículo	2003	2013	Δ%
MICRO ÔNIBUS	0,2500	0,294	17,64
BÁSICO E MIDI	0,3759	0,413	9,87
PADRON	0,4600	0,500	8,70
ARTICULADO	0,7000	0,740	5,71

Fonte: Introdução e Resumo dos Principais Aspectos da Rede Integrada (2003); Planilha SPTrans Parâmetros de Custos da Planilha Tarifária 2013.

Importante salientar que a despeito de inegáveis inovações tecnológicas nos modelos de ônibus, no período entre 2003 e 2013, tenha ocorrido aumento do consumo de diesel, ao invés de diminuição.

No mesmo sentido, ressalta-se que em estudo de caso apresentado no XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte (ANPET), realizado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) na Cidade de Petrópolis³, foram constatados índices médios bastante inferiores aos utilizados pela SPTrans. Além dos resultados desse estudo, também foram encontrados coeficientes menores adotados em outras cidades (Porto Alegre e Salvador). Trata-se de coeficientes relacionados aos modelos de veículos mais utilizados no transporte coletivo da maioria das cidades brasileiras, inclusive São Paulo, conforme segue.

Quadro 11 - Coeficientes de Consumo por Tipo de Veículo

Veículo/Tipo	SPTrans	COPPE/UFRJ	EPTC/PA
Micro	0,2941	0,2475	-
Leve	0,5100	0,3300	0,3210
Padron	0,5500 a	0,4185	0,4869
	0,7300		
Especial	0,7400	-	0,5900

Fonte: Análise do Consumo de Combustível de Ônibus Urbano (UFRJ-COOPE - 2004); Análise Econômico-Financeira do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador (Fundação Getúlio Vargas – 2006); Revisão dos Coeficientes de Consumo e Índices de Uso da Planilha Tarifária de Porto Alegre (EPTC⁴ – 2004); GEIPOT/Ministério dos Transportes (1994).

³ Cidade da região serrana do estado do Rio de Janeiro que possui características topográficas e de circulação que restringem fortemente a operação do transporte coletivo por ônibus.

⁴ Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC

5.7 – REFLEXOS FINANCEIROS NA PLANILHA DE CUSTOS, DECORRENTES DA ADOÇÃO DO PREÇO MÍNIMO DO DIESEL

Outro aspecto relevante refere-se ao preço do diesel. A SPTRANS adota o preço médio para grandes consumidores divulgado no sítio da Associação Nacional do Petróleo (ANP).

Contudo, no Encontro Técnico ‘Metodologia de Cálculos de Tarifa de Sistemas de Transporte Coletivo’ realizado pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Sul – TCE-RS nos dias 15 e 16.10.2013, com base nas Auditorias realizadas pelo TCE-RS, TCE-PR e TCE-SC nas planilhas tarifárias de Porto Alegre, Curitiba e Florianópolis, os técnicos demonstraram que os preços efetivamente praticados pelo setor de transporte são os mínimos da ANP e não os médios, como praticado no Município de São Paulo, razão pela qual devem ser adotados os preços mínimos da ANP, tendo vista os ganhos de escala obtidos pelas empresas de transporte coletivo. Dessa forma, a conclusão dos técnicos dos TCEs citados foi no sentido de que seja adotado o preço mínimo da ANP no cálculo tarifário.

Em face, considerando que consumo de diesel no Sistema de Transporte do Município de São Paulo é maior que a soma do consumo das capitais citadas, é razoável admitir que os ganhos de escala na compra do diesel seja ainda maior, cabendo, portanto, a recomendação para que seja adotado na planilha tarifária da Cidade de São Paulo o preço mínimo do diesel, conforme divulgado pela ANP.

No quadro abaixo, tendo por base o quadro 1 “Resumo dos Custos do Sistema (base maio/13)” da Planilha Tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, segregamos os custos mensais relativos ao item “diesel”.

Quadro 13 – Custo do combustível c/ adoção do preço médio ANP

	Coefficiente de Consumo (l/km)	Preço Diesel S-10 (R\$)	R\$/km	Percurso Médio Mensal – PMM (km)	Total (R\$)
Quilometragem Mensal Programada Diesel – Ônibus Leve	0,294100	2,1378	0,6288	23.220.406	14.600.989,41
Quilometragem Mensal Programada Diesel – Demais Veículos	0,517089	2,1378	1,1055	61.286.914	67.752.683,43
Total					82.353.672,84

Fonte: Internet – CPI Transporte (CMSP) – Resumo dos Custos do Sistema (Base mai/13).

Consignamos que o valor adotado para o combustível “diesel” corresponde ao preço médio do chamado “biodiesel” (S-10), publicado no sítio da Agência Nacional do Petróleo – ANP.

Esse tipo de combustível é o permitido na Cidade de São Paulo pela sua composição química, com menor teor de enxofre, nos termos do Anexo I da Resolução ANP nº 65, de 09.12.2011.

O quadro a seguir, considerando os mesmos coeficientes adotados, os cálculos foram refeitos com a adoção do preço mínimo em substituição ao preço médio:

Quadro 14 – Custo do combustível do preço mínimo na ANP

	Coeficiente de Consumo (l/km)	Preço Diesel S-10 (R\$)	R\$/km	Percurso Médio Mensal – PMM (km)	Total R\$
Quilometragem Mensal Programada Diesel - Ônibus Leve	0,294100	1,710	0,5029	23.220.403	11.677.540,67
Quilometragem Mensal Programada Diesel – Demais Veículos	0,517089	1,710	0,8842	61.286.914	54.191.249,32
Total					65.868.789,99
Economia mensal com adoção do preço mínimo	R\$ 16.484.882,85				
Economia anual com adoção do preço mínimo	R\$ 197.818.594,20				

Assim, considerando apenas o item “combustível diesel”, temos que a adoção do preço mínimo, em substituição ao preço médio adotado pela SPTRANS, proporcionaria uma redução anual de custos estimada de R\$ 197.818.594,20.

A quantidade de passageiros transportados no mês de maio/13 totalizou 252.787.946 (duzentos e cinquenta e dois milhões, setecentos e oitenta e sete mil, novecentos e quarenta e seis). Desses, conforme dados da SPTRANS, os passageiros pagantes correspondem a 146.601.783.

Os preços a serem considerados devem ser aqueles que melhor reflitam a média praticada no sistema. Não há nenhuma evidência de que os preços mínimos sejam

os mais indicados. Não é porque órgãos de outros estados chegaram a essa conclusão que existe obrigação de se implantar na Cidade de São Paulo, sem uma avaliação.

Há que se ressaltar que, consultando o sitio da ANP (www.anp.gov.br) em resumo Mensal do Município consta para a cidade de São Paulo, no mês de abril/2013, no campo “preço distribuidora” os seguintes valores:

Preço Médio – R\$2,138

Preço Mínimo – R\$2,006

Preço Máximo – R\$2,20

Portanto, não há que se falar em preço mínimo de R\$1,71, quando o pago pelo permissionário está em média de R\$2,15, mesmo que publicado pela ANP o valor R\$1,71, porém o praticado é bem superior.

5.8 – PEÇAS E ACESSÓRIOS

O valor adotado na planilha (R\$ 2.318,53) corresponde a 8,84% do preço médio mensal do veículo novo, independentemente do ano do veículo.

Entretanto, cabe salientar que o consumo de peças e acessórios estão relacionados com a idade do veículo, a tecnologia e a intensidade de uso.

Desse modo, é de se esperar que veículos zero quilômetro e tecnologicamente mais avançados apresentem menores despesas de reposição de peças por quilômetro.

Não obstante a natureza variável do custo de peças e acessórios em relação à idade do veículo, a SPTrans adota na planilha o percentual fixo de 8,84%.

Tal procedimento, conforme Orrico Fº (1996), apresenta duas inconsistências.

A primeira, por não levar em conta a idade do veículo. A segunda, por desconsiderar os efeitos das melhorias tecnológicas.

Desse modo, as inovações tecnológicas, que necessariamente implicam em maiores preços dos veículos, acabam resultando sempre em maiores custos para os usuários.

Assim, considera-se inadequada a adoção de percentual fixo de consumo de peças e acessórios, cuja natureza é variável com os fatores descritos acima.

Pelo exposto, tendo em vista que veículos novos apresentam menor custo de reposição de peças que veículos antigos, cabe recomendação no sentido de que seja efetuada revisão da metodologia adotada, de modo a corrigir a distorção com base nos custos efetivamente incorridos.

A metodologia de cálculo do custo de peças e acessórios leva em conta o índice de consumo por faixa etária e o preço médio do veículo sem pneus.

Esse índice varia conforme a idade da frota e o preço do veículo. Não há cálculo considerando um percentual fixo.

Acredita-se que o percentual informado é o resultado da ponderação da frota por faixa etária e por tipo de veículo.

Examinando a planilha de custo publicada no Diário Oficial da Cidade em 23/05/2013, verifica-se que o custo de peças e acessórios representa 6,27% do custo total.

5.9 – TAXA DE ADMINISTRAÇÃO

A SPTRANS adota a sistemática de remuneração do item administração, atualizando por índices de preços os valores coletados das demonstrações contábeis das empresas de 10 anos atrás. Para tanto, a SPTRANS deveria dispor de um sistema em que essas informações fossem disponibilizadas diretamente pelas empresas operadoras e de forma confiável.

Novamente, cabe ressaltar que tal sistemática pode ocultar ineficiência sistêmica, de modo que se torna imprescindível a apuração dos reais montantes despendidos pelas empresas concessionárias e permissionárias, mediante a identificação e discriminação de todos os itens que compõem a taxa de administração. Cabe salientar que no relatório FIPE/2010, essa instituição recomendou que SPTrans promovesse para os próximos anos a normatização dos procedimentos de apropriação dessas despesas pelos operadores.

Entendemos que cabe análise por parte da SPTRANS se a melhor forma de mensurar os custos referentes à taxa de administração não seria pela apropriação direta das despesas administrativas efetivamente incorridas pelas empresas.

5.10 – RECEITAS DERIVADAS

As receitas demonstradas na planilha tarifária correspondem apenas à receita tarifária. Contudo, há receitas derivadas obtidas com publicidade e aluguéis em ônibus e terminais, as quais devem compor a receita total do sistema.

Portanto, cabe recomendação para que sejam consideradas as receitas derivadas no cálculo da tarifa.

5.11– SUGESTÃO À SPTRANS E AO EXECUTIVO PARA OPERAÇÃO DIRETA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS PELO PODER PÚBLICO – COM TRAVA DE 30% DE ATUAÇÃO DIRETA NO SISTEMA

Considerando-se o total de remuneração aos operadores no ano de 2012 (R\$ 5.591.366.640,00) a operação direta de 30% das linhas proporcionaria à empresa pública operadora um ingresso de “receita” de R\$ 1.677.409.992,00.

Note-se que em relação ao Sistema esse montante corresponde à 30% do custo operacional, ao passo que para o empresário o mesmo montante corresponde à receita.

A Operação Direta em 30% do Sistema de Transporte Coletivo seria a própria SPTRANS operando o sistema.

A seguir, elencamos alguns fatores que poderiam representar vantagens, se comparado com o modelo atual:

1) Conhecimento da real estrutura de custo das linhas operadas;

Desde 1997, com a alteração da razão social da CMTC para SPTrans, a Prefeitura deixou de atuar como operadora do sistema, ficando apenas como gestora.

Por conseguinte, os dados relativos aos preços dos insumos como veículos, máquinas, combustível, pneus, lubrificantes têm base apenas nas informações fornecidas pelas empresas.

Entre as principais interrogações relacionadas à planilha tarifária, destaca-se a confiabilidade dos índices/coeficientes adotados, principalmente o índice de consumo e preço de aquisição de combustível (diesel) e fatores de utilização de

pessoal. Embora esses 02 itens representem aproximadamente $\frac{3}{4}$ do custo operacional (75%), não há evidência de que os mesmos sejam adequados, haja vista que em outras cidades são praticados índices inferiores.

Quaisquer distorções ou incorreções nos preços dos insumos impacta fortemente o custo operacional, tendo em vista a dimensão do Sistema, atualmente com aproximadamente 15 mil veículos em operação. Portanto, numa eventual assunção de parte da operação, a Administração conhecerá os custos reais dos insumos e dos índices/coeficientes de consumo, o que contribuiria para acompanhar e verificar a correção dos custos incorridos pelos operadores.

2) Regulação da operação, em eventual paralisação parcial das operações por parte dos contratados;

Uma frota pública própria em operação constitui-se num fator inibidor de pressões dos atores envolvidos (empresas e cooperativas). Dessa forma, o Poder Público passa a ter maior poder de pressão nas negociações com os operadores, na medida em que terá melhores condições de suprir, ao menos parcialmente, a operação em eventuais paralisações.

3) Existência de garagens de propriedade do Município;

A PMSP possui garagens em pontos estratégicos da Cidade. Há garagens na Vila Leopoldina (zona oeste); Cidade A.E Carvalho, Tatuapé, Pari e Brás (zona leste); Jabaquara e Santo Amaro (zona sul).

Essas garagens possuem áreas bastante amplas que facilitariam a entrada do poder público na operação do transporte coletivo, não havendo necessidade de elevados aportes de recursos para a aquisição imediata de novas áreas e investimentos em infraestrutura de garagens.

4) Existência de veículos que operam atualmente;

Com a decisão de operar no sistema, o poder público teria a opção de adquirir a frota remanescente dos operadores, o que em tese permitiria a entrada da Administração na operação mais rapidamente, uma vez que não seria necessário adquirir ônibus novos, fato que, dependendo da quantidade necessária, poderia resultar em demora no atendimento por parte dos fabricantes dos veículos e carrocerias.

5) Conhecimento da operação;

A experiência e *expertise* da SPTrans na gestão, planejamento e fiscalização do sistema credencia o Poder Público a operar sem dificuldade qualquer área de operação.

6) Possibilidade de operação de linhas troncais com grande demanda, melhorando a qualidade dos serviços prestados.

Aqui, pensou-se na possibilidade do Poder Público operar as principais linhas troncais da Cidade, especialmente os Corredores.

Trata-se de uma possibilidade a ser avaliada, tendo em vista que essas linhas são responsáveis pelo deslocamento de parcela considerável de passageiros em relação à demanda total, cuja prestação de serviço com elevado padrão de qualidade poderá proporcionar agilidade e frequência suficientes para diminuir o “gargalo” existente, decorrente, ao menos parcialmente, da competição entre os operadores por essas linhas, cujo reflexo é a diminuição da velocidade média.

7) Reduzir os problemas de superlotação e demora na frequência de oferta dos serviços;

Sendo gestora e operadora do sistema, a empresa pública não teria como objetivo primordial a obtenção de lucro, como as empresas privadas, prevalecendo também o interesse em propiciar a adequada prestação de serviço de transporte, cumprindo as viagens programadas.

6. ANOTAÇÃO FINAL

Destarte, a CPI do Transporte Coletivo na Câmara Municipal de São Paulo conclui suas atividades com a apresentação do relatório.

Estamos certos de que é preciso avançar e continuar analisando a planilha de custo, o que é dever da Câmara Municipal que tem por prerrogativa fiscalizar o executivo.

A Câmara Municipal deve continuar erguendo os seus olhos e focalizando todas as questões de forma imparcial acerca do transporte, acerca da planilha de custo, da remuneração, do lucro líquido das concessionárias, da execução do contrato com as concessionárias e permissionárias, dos contratos diretos sem licitação, da conta sistema que é um imbróglio difícilimo de ser interpretado, da cesta de índices, da falta de detalhamento de todos esses itens anotados.

Qual o anseio da população e a voz das ruas senão o da transparência?

Queremos que o transporte municipal e o recurso público aplicado seja mais transparente e haja objetividade no exercício da função estatal.

Não podemos esquecer de pontos importantes como a qualidade na prestação do serviço ofertado a população, das linhas urbanas com sobreposição com a EMTU que como apontado nessa CPI a empresa metropolitana estadual leva o *filet mignon* dos nossos passageiros e linhas e os recursos obtidos dessas passagens por conseguinte, tudo isso sem explicação plausível.

É de se notar também das novas faixas exclusivas de ônibus que muitas delas na cidade teve sua implantação sem o devido estudo de horário de funcionamento para não atrapalhar a continuidade do crescimento da cidade uma vez que temos que valorizar e proporcionar melhor funcionalidade da cidade para o comércio local que emprega e é muito importante para o desenvolvimento das regiões periféricas.

A vontade dessa relatora e da CPI é a melhora do transporte público municipal não por palavras ou por um relatório apresentável, mas com conclusões objetivas que ajudem a população e o mais pobre que pega o ônibus diariamente as 4hs da manhã e demora 2 ou 3 horas a noite para voltar pra casa.

Ao fim desse relatório demonstraremos nossa vontade no avanço da cidade e que possa haver melhora no sistema do transporte público em

favor da população, inclusive melhora do trânsito e que esse relatório sensibilize as autoridades.

Da análise dessa CPI, entender todos os pontos, para se ter uma conclusão definitiva em um tema de altíssima complexidade cheio dos meandros da planilha de custo e do Sistema de Transporte Coletivo da cidade.

Buscando soluções sobre a sistemática de bilhetagem eletrônica, do sistema de monitoramento, da fiscalização, das frotas, do direito e das garantias fundamentais constitucionais dos trabalhadores, da previdência social, das concessionárias, das permissionárias, dos sindicatos, das cooperativas, da aquisição de veículos novos que vejam: – a empresa que comercializa ônibus aos concessionários faz parte do grupo empresarial que tem contrato em concessão: isso tem que ser analisado crucialmente, auditado, e avaliado.

Ansiamos que o transporte seja revisto pela Secretaria de Transporte e SPTRANS como um todo.

Que o prefeito receba esse relatório que conclui por linhas e trajetos de ônibus mais rápidos e dinâmicos, com corredores e faixas exclusivas inteligentes, isenção aos estudantes do ensino fundamental e médio de baixa renda.

Mais ônibus, mais vans, ampliação dos terminais urbanos, valorização do permissionário, valorização do trabalhador, fiscalização de todo o sistema de forma ampla e corajosa.

Senhores e senhoras munícipes, contribuintes e todo o povo de São Paulo, este é nosso relatório que apresentamos com o objetivo de melhorar a qualidade do transporte coletivo em favor da população.

Sem mais agradecemos, a todos que colaboraram com essa CPI do Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo, a todos os vereadores membros da CPI, a todos os vereadores membros da Câmara Municipal de São Paulo dessa legislatura, a Procuradoria da Câmara Municipal de São Paulo pelo intenso acompanhamento das atividades dessa CPI e da honrosa vitória nos tribunais ao cassar as liminares da empresa que se furtavam ao depoimento, aos funcionários da Câmara Municipal da Secretária das Comissões da CPI que atuaram nessa Comissão, a todos os assessores dos vereadores que acompanharam os trabalhos dessa Comissão, aos interessados e a população que acompanhou e aguarda a conclusão dessa CPI.

Pelo exposto, apresentamos as providências desse relatório, os encaminhamentos e indicações que propomos a favor de você, que diariamente se desloca nos ônibus municipais e merece ir e voltar para casa do trabalho com respeito, dignidade, hombridade, segurança, conforto e uma tarifa que seja justa e real, assim sendo, é o que apresentamos a seguir.

7. PROVIDÊNCIAS, ENCAMINHAMENTOS e INDICAÇÕES DO RELATÓRIO DA CPI DO TRANSPORTE COLETIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO:

1. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes que a planilha de custos e tarifária do Sistema do Transporte Coletivo de São Paulo seja divulgada de forma clara e objetiva, em cada item, de modo a proporcionar maior transparência e fácil entendimento a toda população, adotando-se uma nova metodologia para sua apuração.
2. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes que ao elaborar a planilha de custo a ser licitada considere fórmula paramétrica com a participação relativa dos seis grandes itens de custo a saber: Atualização de frota, combustíveis, mão de obra, manutenção, tecnologia e paridade.
3. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes que ao estabelecer uma nova tarifa para o usuário do sistema utilize os índices oficiais de inflação de cada grande item de custo.
4. RECOMENDA que a SPTRANS – São Paulo Transportes, amplie ações de FISCALIZAÇÃO COM MAIOR RIGOR NAS EMPRESAS E NAS COOPERATIVAS, NO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA E NO SISTEMA INTEGRADO DE MONITORAMENTO para acompanhar a frota, tipo de veículo, horários e o tempo das viagens e se as mesmas estão sendo feitas conforme o cronograma diário e número de viagens diárias das linhas, além de quantos trabalhadores estão nos coletivos, tempo e carga horária de trabalho.

5. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes que o próximo certame licitatório para o sistema de transporte público no município, tanto o sistema estrutural como o local sejam por CONCESSÃO PERMITINDO A INTEGRAÇÃO DOS SISTEMAS e OPERAÇÃO, observadas as diferenças pertinentes as estruturas do permissionário.
6. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes a revisão do Regulamento de Sanções e Multas – RESAM, especialmente quanto a duplicidade de penalidades.
7. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes a reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de modo a evitar sobreposição de linhas urbanas entre concessionário e permissionário.
8. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes a realização de estudo para reestruturação do sistema de transporte coletivo de modo a evitar a sobreposição das linhas das empresas concessionárias da EMTU, revogando as atuais portarias das intermunicipais que hoje operam com ao menos 350 linhas para que operem no máximo até 2 km dentro dos limites do município de São Paulo na divisa de fronteiras, com estudo para implantação de novos terminais urbanos para essa integração com a EMTU.
9. RECOMENDA que a SPTRANS – São Paulo Transportes aprimore o sistema de contratação de modo a evitar os aditivos contratuais, as prorrogações de contrato em vigor e a dispensa e inexigibilidade de licitação, em todos os itens da planilha de custo.

10. RECOMENDA ao TRIBUNAL DE CONTAS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO que se faça auditoria permanente no sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo para que se evitem custos ao erário público com auditoria externa.
11. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes a realização de estudos de modo a avaliar o item “lucro líquido” e “taxa de retorno” da planilha a ser licitada.
12. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes a adoção de um critério de repartição tarifária com as empresas de transporte do Estado de São Paulo de modo paritário, que seja dividido, em 50% para cada sistema.
13. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes a realização de LICITAÇÃO PARA ATUALIZAÇÃO DO SOFTWARE DO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA.
14. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes a adoção de procedimentos eficazes de fiscalização para A MANUTENÇÃO DOS VALIDADORES E AVL INSTALADOS NOS VEÍCULOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO da cidade de São Paulo.
15. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes a adoção de planilha única para remuneração dos concessionários e permissionários, respeitadas as diferenças dos sistemas e de cada modalidade.

16. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes IMPLEMENTEM O SELO DE QUALIDADE NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO NO TRANSPORTE COLETIVO, para aferição da qualidade das empresas que operam o sistema de transporte público.
17. RECOMENDA a SPTRANS – São Paulo Transportes que adote como meio de fiscalização a comprovação do recolhimento dos encargos sociais e fiscais, de acordo com a legislação em vigor.
18. RECOMENDA a prefeitura municipal de São Paulo para que acompanhe junto ao CADE o processo de investigação da possível formação de CARTEL apurado inclusive por essa CPI e tome as medidas necessárias cabíveis após a comprovação para ressarcimento do erário público.
19. RECOMENDA a SPTRANS que realize os necessários investimentos em infraestrutura viária, com a construção de corredores exclusivos de ônibus, terminais e estações de transferência, de forma a aumentar a velocidade comercial dos ônibus e reduzir os impactos do trânsito e tornar o transporte coletivo mais atrativo e confortável.
20. RECOMENDA a Prefeitura Municipal de São Paulo que faça gestões junto ao Congresso Nacional para que o valor arrecadado com a Contribuição sobre a Intervenção no domínio econômico – CIDE seja municipalizado.

21. RECOMENDA que 30% (trinta por cento) dos serviços prestados pelo subsistema estrutural, operado sob o regime de concessão, seja transferido para os permissionários, mediante OPERAÇÃO COMPARTILHADA NOS PRINCIPAIS CORREDORES do município de São Paulo.
22. RECOMENDA a Prefeitura Municipal de São Paulo que faça gestões junto ao Congresso Nacional para que seja alterado o índice de participação patronal na concessão do Vale Transporte ao Trabalhador, na majoração da alíquota do empresário com a finalidade de destinar maiores recursos ao transporte público municipal.
23. Requer seja enviado cópia na integra desse relatório da CPI do Transporte Coletivo da Câmara Municipal de São Paulo à São Paulo Transportes (SPTRANS).
24. Requer seja enviado cópia na integra desse relatório da CPI do Transporte Coletivo da Câmara Municipal de São Paulo ao Secretário Municipal de Transportes na pessoa do senhor secretário.
25. Requer seja enviado cópia na integra desse relatório da CPI do Transporte Coletivo da Câmara Municipal de São Paulo ao Prefeito do Município de São Paulo Senhor Fernando Haddad.
26. Requer seja encaminhado cópia do relatório da CPI do Transporte Coletivo da Câmara Municipal de São Paulo ao órgão do Ministério Público Estadual e do Ministério Público Federal, para conhecimento e adoção de medidas que entender cabíveis e necessárias.