5ª S.O
2/3/17
Res. 22/17
Ato P. 24/17
Cor

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO VICENTE
Cidade Monumento da História Pátria
Cellula Mater da Nacionalidade

PROCESSO LEGISLATIVO

N.º 59/17

Sargento Barreto
Alfredo Moura
André Coriaca

M E N S A G E M .....N.º

O F Í C I O .....N.º

PROJETO DE RESOLUÇÃO .....N.º 22/17

REQUERIMENTO .....N.º

INDICAÇÃO .....N.º

ASSUNTO: Constitui CEV para implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT.

APRESENTANTE (S): VEREADOR SARGENTO BARRETO.

SESSÃO de 16 de fevereiro de 2017.

ENTRADA EM
P R A Z O DE
VENCIMENTO 12-4-18
OD OBRIGATÓRIA EM

cns

Fl. nº 2
Proc. 59/17

A ORDEM DO DIA DA PRÓXIMA SESSÃO

São Vicente, 16/2/2017.

Senhor Presidente

Senhores Vereadores

A partir do ano de 1997, o transporte alternativo tornou-se o principal meio de transporte de nosso município, interligando todos os bairros, por meio das vans, até a divisa do município de Santos, atendendo hoje cerca de 3 milhões de usuários por mês.

No ano de 2011, a frota de 367 veículos do transporte público municipal de São Vicente começou a utilizar a bilhetagem eletrônica e o sistema de monitoramento por GPS, o que na época foi considerado um marco regulatório do sistema de transporte da cidade.

Essas foram etapas fundamentais para a implementação do caixa único entre os permissionários, fato que eliminaria a disputa por passageiros nas vias do município.

Na época em que ocupamos a Secretaria de Transportes, Segurança e Defesa Social, ressaltamos a importância da tecnologia que seria a principal aliada na melhoria da qualidade de todo o sistema.

Com o propósito de regulamentar e organizar o atual sistema de transporte municipal e já pensando nas questões que dizem respeito à integração e à mobilidade urbana em nosso município;

E por entender que o assunto em questão é de interesse dos usuários do sistema de transporte de São Vicente,

Submeto à apreciação do Egrégio Plenário o seguinte:

Fl. nº 3
Proc. 59/17

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 22/17 - DOCUMENTO N.º 333/17

Constitui CEV para implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT.

Art. 1.º - Fica constituída comissão especial de três Vereadores para, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, tratar, junto à Secretaria Municipal de Transportes, Secretaria do Estado de Transportes Metropolitanos e EMTU, da implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT.

Art. 2.º - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

SALA MARTIM AFONSO DE SOUSA
Em 16 de fevereiro de 2017.

a) **SARGENTO BARRETO**

a) **ROBERTO ROCHA**

a) **ALFREDO MOURA**

a) **ADILSON DA FARMÁCIA**

a) **DERCINHO NEGÃO DO CAMINHÃO**

Sec 171/BR/cns

Fl. nº 4
Proc. 59/17
B

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO VICENTE APROVOU E EU PROMULGO A SEGUINTE

RESOLUÇÃO N.º 22/17

Constitui CEV para tratar da implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT.
Autoria: Vereador Sargento Barreto.

Art. 1.º - Fica constituída Comissão Especial de três Vereadores para, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, tratar, junto à Secretaria Municipal de Transportes, Secretaria do Estado de Transportes Metropolitanos e EMTU, da implantação do Caixa Único e da integração com o VLT.

Art. 2.º - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

SALA AGENOR LAPENNA, em 2 de março de 2017.

WILSON CARDOSO
Presidente

Proj. Res. n.º 22/17
Proc. n.º 59/17

cns

Fl. nº 5
Proc. 59/17
6.

ATO DA PRESIDÊNCIA N.º 24/17

Designa membros da CEV constituída para implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT.

WILSON CARDOSO, Presidente da Câmara Municipal de São Vicente, usando de suas atribuições legais e de acordo com o constante no **Processo n.º 59/17.**

D E S I G N A

Os Srs. Vereadores Sargento Barreto, Alfredo Moura e André Carioca para, sob a Presidência do primeiro, comporem a Comissão de que trata a **Resolução n.º 22/17.**

SALA AGENOR LAPENNA, em 2 de março de 2017.

WILSON CARDOSO
Presidente

Proj. Res. n.º 22/17

cns

CAPOL.

PROTOCOLO DE ENTREGA

ALFREDO MOURA

Recebido por _____

Em 15/03/17 às _____ hs.

ANDRÉ CARIOCA

Recebido por Edi

Em 15/03/17 às _____ hs.

SARGENTO BARRETO

Recebido por Edinaldo

Em 15/03/17 às _____ hs.

Fl. nº 6
Proc. 59/17
6

Em 13 de março de 2017

Ofício n.º 1/17- CEV - Proc. 21/17, 22/17, 23/17, 24/17, 42/17, 43/17 e 59/17.
Assunto: **convida para reunião de instalação**

Senhor Vereador

Cumprimentando-o cordialmente, na qualidade de Presidente das Comissões constituídas nesta Casa para tratar sobre parceria entre o Memorial da América Latina e o Município de São Vicente; implantação do Poupatempo e do Detran em São Vicente; implantação de projeto de características similares ao JEPOM no Município; busca de recursos para a realização de programas e projetos culturais no Município; implantação de uma vara especializada em violência contra a mulher no Município; implantação e ampliação do sistema cicloviário no Município; e implantação do Caixa Único e da integração com o VLT,

CONVIDO V. Ex.ª para participar da reunião de instalação das CEVs, a ser realizada no próximo **dia 14 de março de 2017, terça-feira**, às 16 horas, na Sala das Comissões.

SARGENTO BARRETO
Presidente das CEVs

A Sua Excelência o Senhor

PROTOCOLO DE ENTREGA

ALFREDO MOURA Recebido por _____

Em 16 / 03 / 2017 às 12:28 hs.

ANDRÉ CARIOCA Recebido por _____

Em 14 / 03 / 2017 às 16:00 hs.

SARGENTO BARRETO Recebido por _____

Em 14 / 03 / 2017 às 14:30 hs.

Fl. nº 1
Proc. 59/17

ATA DE INSTALAÇÃO DA CEV CONSTITUIDA PELA RESOLUÇÃO Nº 22/17 – PROCESSO NUMERO Nº 59/17

Aos 14 dias do mês de março de 2017, às 16 horas, na Sala de Comissões, a Comissão Especial de Vereadores constituída pela Resolução nº 22/17 e designada pelo Ato da Presidência nº 24/17 reuniu-se para sua instalação. Presentes os vereadores Sargento Barreto – Presidente da CEV, André Carioca e Alfredo Moura. Aberta a reunião, o Sr. Presidente falou sobre a necessidade da implantação do Caixa Único e da integração com o VLT (Veiculo Leve sobre Trilhos); ressaltou ainda o Sr. Presidente que a ideia principal da Comissão Especial de Vereadores é convidar para vir à Câmara Municipal o Sr. Joaquim Lopes, Presidente da EMTU, para que o mesmo possa trazer uma explanação aos Senhores Vereadores sobre o projeto do VLT no município, dando a todos uma explicação sobre como a EMTU, que é uma empresa do Estado, enxerga esse sistema de integração com as vans do município de São Vicente.

O Vereador André Carioca comentou que precisa ser esclarecido pelo Sr. Presidente da EMTU qual modelo será implantado para os moradores da Área Continental, pois o mesmo diz ter ouvido há algum tempo que o modelo a ser implantado na Área Continental seria o BRT, que é um outro modelo, mais econômico, e não o modelo que já vem sendo usado no restante do município, isto é, o atual VLT, o que deixaria os moradores da Área Continental em segundo plano.

O Sr. Presidente destacou que na época em que se começou a discutir sobre a implantação do VLT no Município de São Vicente, ele atuava como Secretário Municipal de Transportes, e que em momento algum foi pautado que o sistema teria uma alteração por conta da Área Continental e destacou também que nas reuniões de que participou falava-se que o VLT iria até a estação do bairro Vila Samaritá.

O Sr. Presidente ressaltou que, para um estreitamento entre os Vereadores e a EMTU, o melhor a ser feito é marcar uma visita do Sr. Joaquim Lopes, primeiro para ouvi-lo e depois para que todos possam esclarecer suas dúvidas a respeito do VLT; assim, em seguida, só depois de ouvir a EMTU - que é quem representa o VLT -, essa Comissão marca uma reunião com a Cooperativa de Lotações para ouvir deles quais são suas pretensões a respeito da integração e do Caixa Único e se conseguirão absorver a proposta do VLT ou não, pois o modelo de integração indica que com apenas uma passagem, seja ela de van, ônibus ou VLT, se consegue chegar a qualquer lugar da Baixada Santista, onde o modelo atenda. Do valor pago pelo usuário seria feita a divisão entre as empresas participantes do

Fl. nº 8
Proc. 59/17
6

sistema de integração, por isso recebe o nome de Caixa Único, e é assim que esse sistema funciona em todo lugar onde ele é utilizado.

Nada mais havendo a tratar, deu-se por encerrada a Presente reunião

SARGENTO BARRETO

ANDRÉ CARIOCA

ALFREDO MOURA

Fl. nº 9
Proc. 59/17

Em 5 de abril de 2017.

Ofício n.º 165/17 – Proc. 59/17
Assunto: convida a reunião

Senhor Diretor-Presidente

Com cordiais cumprimentos, a pedido do Sr. Vereador Sargento Barreto, Presidente da Comissão Especial de Vereadores constituída para tratar da implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT,

CONVIDO V.S.ª para participar da próxima reunião desta Comissão, a ser realizada no dia 10 de abril, às 15 horas, no *Plenarinho* localizado nesta Casa de Leis.

Atenciosamente,

WILSON CARDOSO
Presidente

Ao Senhor
DR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR
Diretor-Presidente da EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A
São Paulo – SP

Recebido por [illegible]
em 05/04/17 às 17 hs.

Fl. nº 10
Proc. 59/17.
0.

Em 10 de abril de 2017.

Ofício-Circular n.º 8/17 – Proc. 59/17

Assunto: convida a reunião – palestra EMTU

Senhor Vereador

Com cordiais cumprimentos, a pedido do Sr. Vereador Sargento Barreto, Presidente da Comissão Especial de Vereadores constituída para tratar da implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT, e tendo em vista ser um tema importante e de interesse de todos os vereadores,

CONVIDO V.Exa. a participar da reunião a ser realizada hoje, no Plenarinho, às 15 horas, com a presença do Dr. Joaquim Lopes da Silva Junior, Diretor-Presidente da EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A.

Respeitosamente,

WILSON CARDOSO
Presidente

PROTOCOLO

Nome	Data	ASSINATURA
ADILSON DA FARMÁCIA	10/04/17	
ALFREDO MOURA	10/04/17	
ANDRÉ CARIOCA	10/04/17	
CASTELINHO	10/04/17	
DERCINHO NEGÃO DO CAMINHÃO	10/04/	
DR. JOSÉ EDUARDO FILHO	10/04/17	
DR. PALMIERI	10/04/17	
ESDRAS NASCIMENTO		
FELIPE ROMA	10.4.17	
HIGOR FERREIRA	10.04.17	
JABÁ	10.04.17	
PEDRO ZEBRÃO	10.04.17	
ROBERTO ROCHA	10/04/17	
SARGENTO BARRETO	10/04/17	
WILSON CARDOSO	10.04.17	

EMTU
EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS - SP

Junte-se ao respectivo Process
Em 17/4/17.

WILSON CARDOSO
Presidente

OF/DP/237/2017

São Paulo, 05 de abril de 2017.

Fl. nº 11
Proc. 59/17

Senhor Presidente,

Sirvo-me do presente para agradecer o convite formulado para participar da *Reunião da Comissão Especial de Vereadores*, presidida pelo Nobre Vereador Sargento Barreto, a realizar-se dia 10 de abril, às 15 horas, no Plenarinho, localizado nessa Casa de Leis e, nesta oportunidade, confirmar a minha presença para tratarmos de assunto de tão grande magnitude, no que se refere à implantação, junto ao Sistema de Transporte de São Vicente do Caixa Único e da integração com o Veículo Leve sobre os Trilhos – VLT.

Cordialmente,

JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR
Diretor Presidente

Excelentíssimo Senhor
Vereador WILSON CARDOSO
Digníssimo *Presidente* da
CAMARA MUNICIPAL DE SÃO VICENTE
Palácio 22 de Janeiro –
Rua Jacob Emmerich, 1195
CEP 11310-907 – São Vicente/SP

Câmara Municipal de São Vicente
Gabinete da Presidência
Recebido por Tatiana
em 17 / 04 / 17 às

SGP/ata(DP/GAB)

Nº PROTOCOLO
800543
EMTU/SP

Inaugurada ontem a primeira linha de tróleibus em Santos

Goulart em comício no Rio

Geadas: efeito acumulativo

O prefeito José Gomes falou durante a solenidade de inauguração da primeira linha de tróleibus, ressaltando a importância dessa realização da SMTC. — Em baixo, um dos tróleibus ao deixar o ponto inicial, na rua Martim Afonso

A TRIBUNA

SANTOS — Terça-feira, 13 de Agosto de 1963

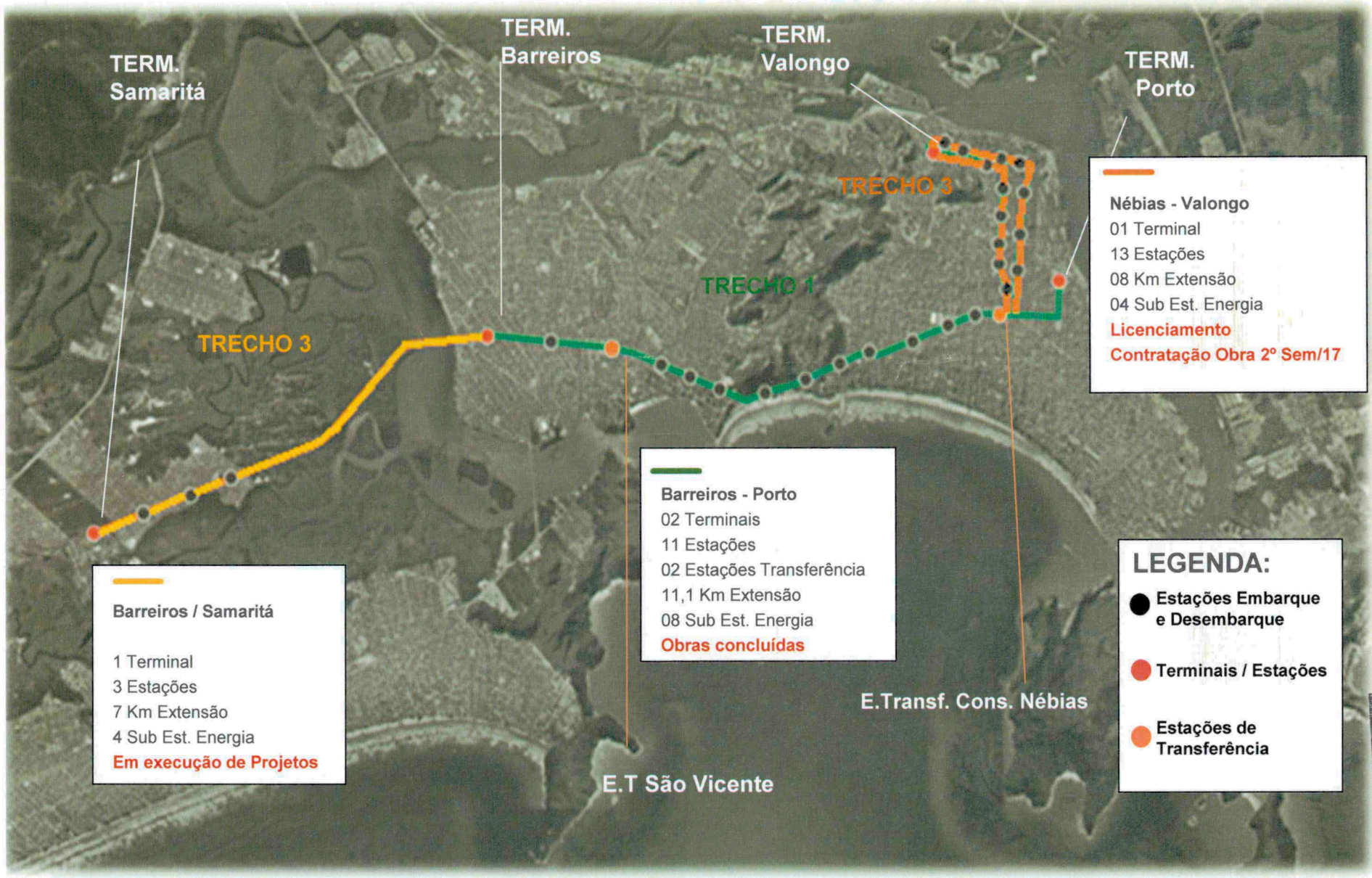
CONSOLIDAÇÃO DA IMPLANTAÇÃO DO SIM VLT BAIXADA SANTISTA

Câmara Municipal de São Vicente

São Vicente, 10/04/2017

Fl. nº 12
Proc. 59/17

VLT – A IMPLANTAÇÃO PLANEJADA



Fl. nº 13
Proc. 59/17

EMTU SP LINHA DO TEMPO - MOBILIDADE URBANA NA BAIXADA SANTISTA

147 anos | 54 anos | 27 anos | 21 anos | | | | | | 1ª licitação | 6 anos

38 ANOS

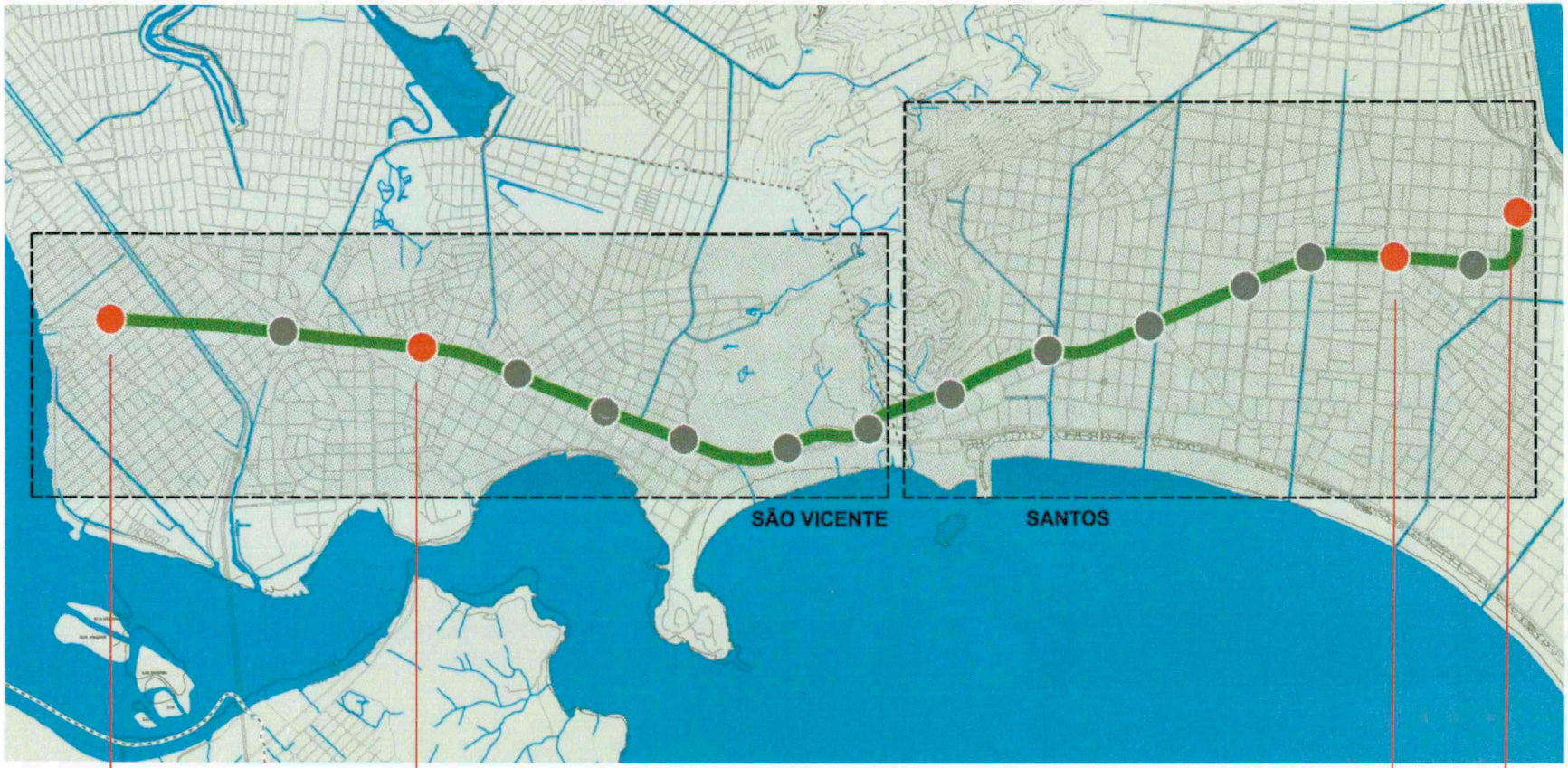
Estudos/Projetos & Debates

Rede de bondes da cidade de Santos.	Sistema Trólebus de Santos.	TIM - Trem Intra Metropolitano (Fepasa)	É criada a Região Metropolitana da Baixada Santista	Troncalização do sistema de transporte coletivo utilizando o modal ônibus.	Trem Diesel (DMUE) + Ônibus	VLT + Trem Diesel + Ônibus	Proposta Implantação Rede de Transporte Metropolitano VLT na RMBS – EMTU/SP	VLP VEICULO LEVE SOBRE PNEU - EXPRESSO DA BAIXADA	PPP VLT	DECISÃO: IMPLANTAR OBRAS E LICITAR OPERAÇÃO DO SISTEMA
1/04/1870	**12/08/1963**	**1990**	**1996**	**1998**	**2000**	**2002**	**2003**	**2004**	**2010**	**2011**
Foi inaugurada em (Empresa de Bondes da Vila Mathias).	Foi inaugurado em 12 de agosto de 1963, e encontra-se em operação nos dias de hoje.	Operou entre, 1996 até meados de julho de 1999, pela CPTM. Atendia os municípios de São Vicente e Santos, contava com 5 estações e 16,15 KM de extensão.	Lei Complementar estadual 815 (30/06/1996) tornando-se a primeira região metropolitana brasileira sem status de capital estadual.	Troncalização do sistema de transporte coletivo utilizando o modal ônibus.	Implantação de DMUE na faixa ferroviária do TIM e racionalização do sistema ônibus	Implantação de VLT na faixa ferroviária do TIM, complementado por DMUE e racionalização do sistema ônibus.			Modelo onde o parceiro privado faria tudo – implantar obras/sistemas, adquirir VLTs, e operar sistema de VLT/ônibus. Restou deserta em Fev./2011	Fórum São Paulo presente, Santos Santos, Agosto de 2011
Em **1952**, o serviço passa a ser administrado pelo Serviço Municipal de Transportes Coletivos (SMTC) até 28/02/1971, quando as linhas foram desativadas. Em **2000 é** inaugurada uma Linha Turística do Bonde (Centro Histórico) e em 2009 foi ampliada.	A frota com 50 trólebus Fiat Alfa-Romeo Marelli Pistoiese, importados da Itália, capacidade 95 passageiros, 52 sentados e 43 em pé, idênticos aos trólebus importados pelo Rio de Janeiro e Salvador.	O sistema contava com 5 estações e VP singela, com bitola métrica. Operava c/ velocidade média de 40km/h. O trem era um Toshiba Série 5900 rebocado por uma locomotiva Alco RSD-8. O serviço foi desativado em 07/1999.		AP - Santos e São Vicente: Alteração do DMUE para VLT elétrico AP - Praia Grande: Alteração do traçado em VLT até V.Mirim, atendendo a área mais populosa de P. Grande	AP - Peruíbe, Mongaguá e Itanhaém: Extensão do traçado até Peruíbe, em DMUE AP - CubatãoExtensão do traçado do Valongo à COSIPA, em DMUE	EMTU/SP - complementação: Extensão do traçado em VLT pelas Av. Afonso Pena, N.Sra. de Fátima e Martins Fontes	Recursos exógenos: Taxa de contribuição melhoria Operação Urbana Empreendimentos associados Integração compulsória Anuidade reposição da gratuidade Concessão sistema transporte sobre pneus			

1979 - PRODESAN - APRESENTA O PDDI - PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO – APROVEITAMENTO DO LEITO DA FEPASA PARA IMPLANTAR PRÉ METRO

Fl. nº 54
Proc. 59/13

CONCLUÍDO - 1ª ETAPA DE OBRAS DO TRECHO PRIORITÁRIO



Estação Terminal Barreiros

Estação de Transferência São Vicente

Estação de Transferência Conselheiro Nébias

Estação Terminal Porto

Fl. nº 55
Proc. 5971/11

DIVISÃO DOS LOTES

EMTU

Trecho Barreiros - Porto

OBRAS COMPLEMENTARES
3,2 km VIA DUPLA
5 ESTAÇÕES

LOTE 1
6,5 km VIA DUPLA
9 ESTAÇÕES
VIADUTO EMMERICH
TÚNEL JOSÉ MENINO

LOTE 2
1,41 km VIA DUPLA
1 ESTAÇÃO
PÁTIO PORTO

Fl. nº 16
Proc. 59/13

TEMPOS: IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA VLT TRECHO BARREIROS PORTO - 11,5 Km - 15 Estações - Pátio

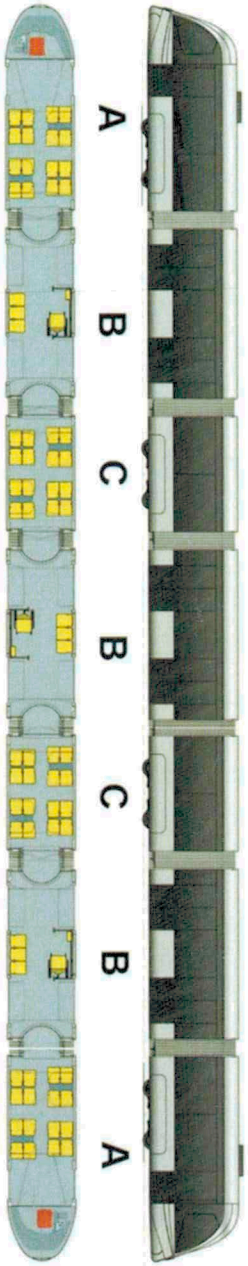
INFORMAÇÕES:

PREVISTO - PRAZO DE EXECUÇÃO DA OBRA	**18**	meses	PRAZO INFORMADO NA SOLICITAÇÃO DA LI - LICENÇA DE INSTALAÇÃO
REALIZADO - EXECUÇÃO DE OBRA	**44**	meses	TRÊS CONTRATOS EXECUÇÃO OBRAS: 26 MESES ACRESCIMO DE TEMPO

CAUSAS:

NEGOCIAÇÃO MP MINISTÉRIO PÚBLICO	**3,0**	meses
DUAS LIMINARES DA JUSTIÇA	**3,5**	meses
PRAZO DE DESMOBILIZAÇÃO/ MOBILIZAÇÃO OBRA	**2,5**	meses
DESAFETAÇÃO /LIBERAÇÃO DA AV DR. JOAO GUERR	**9,0**	meses
CORREÇÕES DE PROJETO	**3,0**	meses
ALTERAÇÃO DE TRAJETO - PREF SANTOS	**5,0**	meses

Fl. nº 57
Proc. 59/11

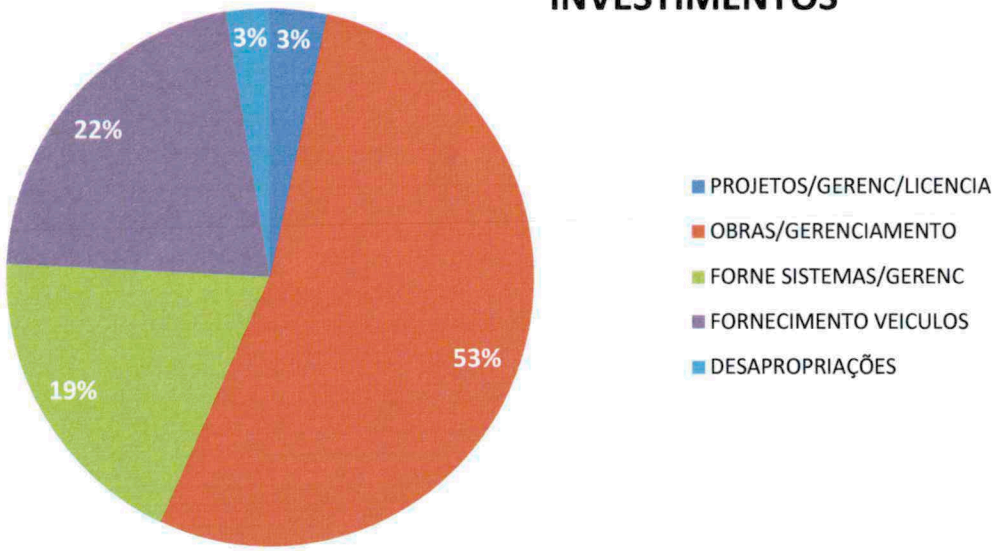


Não existe em prateleira ...
Mínimo de 18 meses p/ produção

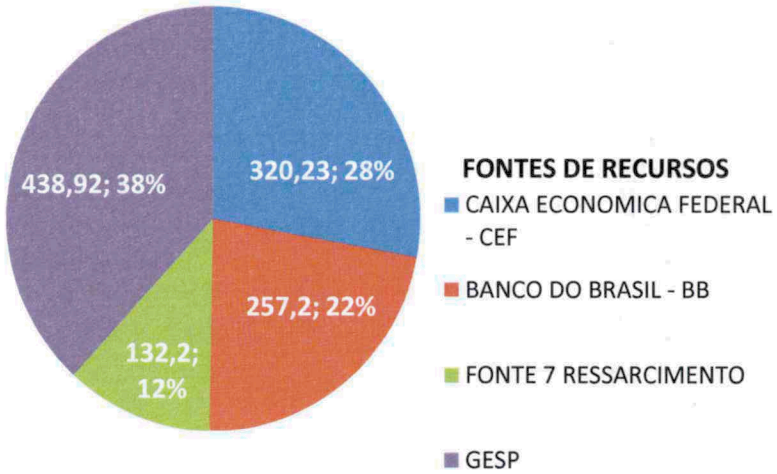
Unidade VLT:		
	245m²	fibra de vidro
	55 toneladas	aço inox
	35 km	cabo
	4 Unid.	truques
	6 Unid.	motores
	5 Unid.	aparelhos de ar condicionado
	3 Unid.	inversores
	3 Unid.	conjuntos de baterias (1,5 km de autonomia sem rede aérea)
	14 Unid.	displays de informação
	90 dias	Tempo de fabricação - **90 dias**
	170	postos de trabalho na cadeia de produção **(mão de obra direta)**
	20%	Percentual de nacionalização do Veículos
	Principais componentes importados: Ar **condicionado, cadeia de tração, chapas de aço inox e estrutura metálica dos truques**	

Fl. nº 58
Proc. 5913

VLT DA BAIXADA NUMEROS E VALORES – 2016.

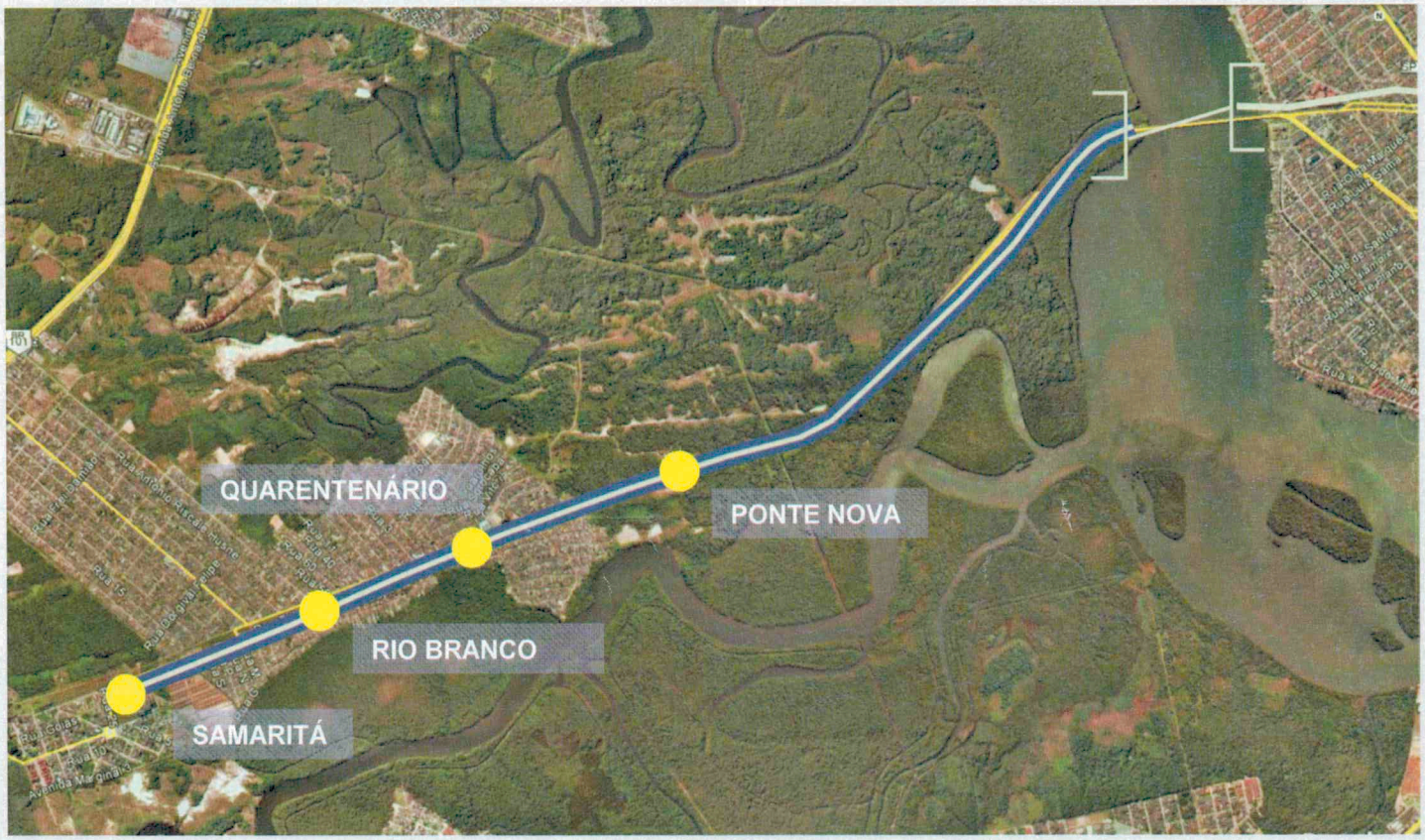


R$ 1. 148,55 - Executado até 31/12/2016



Fl. nº 59
Proc. 59/17

TRECHO BARREIROS - SAMARITÁ



- Extensão: 7,5 km
- Trajeto: Ponte Jornal A Tribuna (Ponte dos Barreiros)
  Via Angelina Pretti da Silva
  Avenida Quarentenário
  Avenida Tribuna
  Rua Jequié

- Estações:
  4 estações bidirecionais

- Subestações:
  2 subestações retificadoras de energia

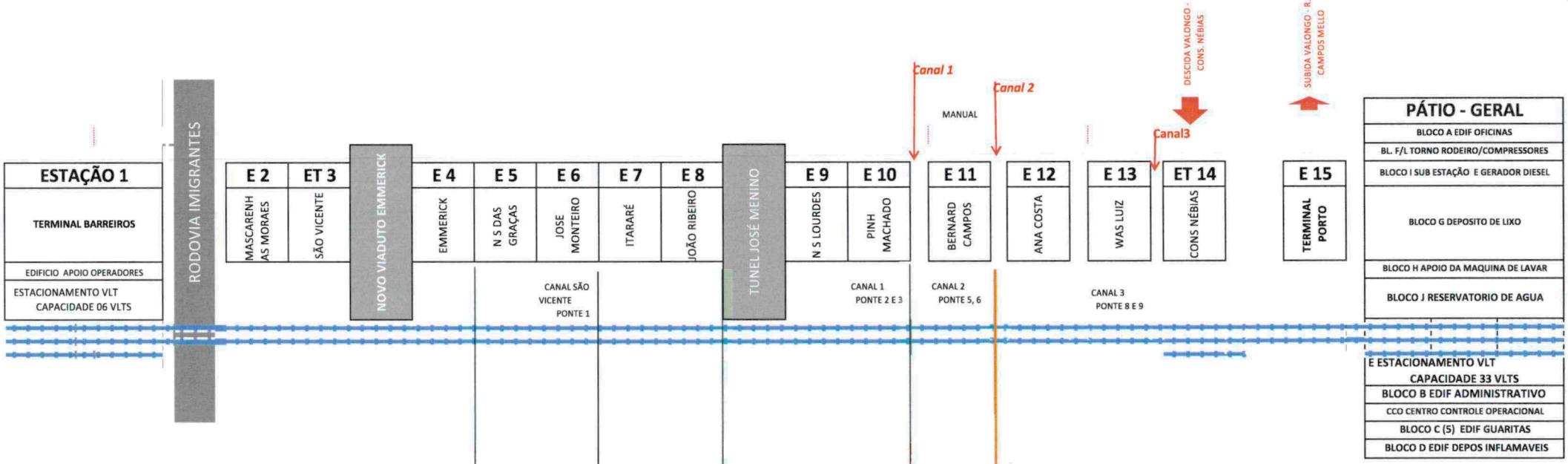
Fl. nº 30
Proc. 59/17

EMTU

ABRIL/17 - GESP - EMTU SP: IMP TAÇÃO DO EMPREENDIMENTO VLT - SIM INTEGRADO MET OLITANO DA BAIXADA SANTISTA

TRECHO I ESPLANADAS DOS BARREIROS (SÃO VICENTE) - PORTO (SANTOS)

SÃO VICENTE	SANTOS
6,4 Km Via Permanente Dupla - 8 Estações Embarque/Desembarque - 4 Subestações de energia	5,1 Km VP D - 7 E E/D - 4 SUBEST



EVOLUÇÃO DO ATENDIMENTO PÚBLICO OPERACIONAL

OPERAÇÃO

set/14	Testes Estático/Integração/Dinâmicos com 1º VLT
18/11 - 01/12/14	OPERAÇÃO VISITA CONTROLADA 1 VLT`s
02/12 - 18/12/14	OPERAÇÃO VISITA CONTROLADA 1 VLT`s
abr/15	OPERAÇÃO PRECURSSORA - 2 VLT`s
jan/16	OPERAÇÃO ASSISTIDA - 4 VLT`s - DAS 09 H AS 16 HORAS - 7 HORAS DE OPERAÇÃO
fev/16	OPERAÇÃO COMERCIAL COM 6 VLT`s - DAS 09 H AS 16 HORAS - 7 HORAS DE OPERAÇÃO
abr/16	OPERAÇÃO COMERCIAL COM 7 VLT`s - DAS 07 H AS 19 HORAS - 12 HORAS
fev/17	OPERAÇÃO COMERCIAL COM 15 VLT`s - DAS 07 H AS 19 HORAS - 12 HORAS
jun/16	**Integração do VLT com 37 linhas de ônibus metropolitanas**
	OPERAÇÃO COMERCIAL COM 15 VLT`s - DAS 05:30 H AS 20 HORAS - 14:30 HORAS
	Proximos eventos
30/abr	OPERAÇÃO COMERCIAL COM 15 VLT`s - DAS 05:30 H AS 23:30 HORAS - 18:00 HORAS
mai/17	**Integração do VLT linhas d Sistema Municipal de Santos**
	Integração do VLT com linhas do Sistema Municipal de São Vicente

Fl. nº 23
Proc. 59/17

Fl. nº 22
Proc. 59/17

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO VICENTE

Reunião da Comissão Especial de Vereadores, constituída pela Resolução n.º 22/17 e designada pelo Ato da Presidência n.º 24/17, para tratar da implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT, realizada em 10 de abril de 2017, no Plenarinho, às 15 horas, com a presença do Dr. Joaquim Lopes da Silva Júnior, Diretor-Presidente da EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo. (Processo n.º 59/17)

PRESIDÊNCIA – Sr. Sargento Barreto

Fl. nº 23
Proc. 59/17

LISTA DE PRESENÇA – PROC.59/17

Reunião da Comissão Especial de Vereadores, constituída para tratar da implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT, realizada em 10 de abril de 2017, no Plenarinho, ás 15 horas, com a presença do Dr. Joaquim Lopes da Silva Junior, Diretor-Presidente da EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A.

NOME	ENTIDADE
[illegible]	Câmara de São Vicente.
Ivane F. de Barros	Câmara de São Vicente
Dercinho Negão Camillão	Vereador PMDB
André Vieira Pinho	Vereador Felipe Roma
Douglas B. dos Santos	Vereador Jabá
Fonte Netto Barnabé	Vereador André Carioca
Rafael Leite	Vereador Adilson da Farmácia
Fábio Gomes	Assessor Vereador José Eduardo Filho.
Ihgor Ferreira	vereador
Gustavo Boussoff Palmeira	Vereador
Ademir Demarchi	Câmara - Sindpol
José Ramos de Moura Jr. Castelinho	Vereador PSB
Rogério Barreto Alves	Câmara Municipal S.V.
Rogerio Placido das Neves	EMTU/ORB
Pedro Alves Cavalcante	Câmara Municipal S.V.
Josevel Rodrigues Bezerra	
Esdras de J. Nascimento	Câmara de SV
Edivaldo Santos Cruz	Assessor Ver. Barreto
Anderson Luis de Souza Costa	Vereador Pros-SV
Wilson Cardoso	Vereador Presidente PSB-SV.
Caio França	deputado estadual PSB
Alfredo Moura	Vereador - S. Vicente -
Rodrigo Leite	Presidente do Democratas São Vicente
Washington Romão	Associação Comercial de São Vicente

Fls. 24
Proc. 59/17

LISTA DE PRESENÇA – PROC. 59/17

Reunião da Comissão Especial de Vereadores, constituída para tratar da implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT, realizada em 10 de abril de 2017, no Plenarinho, às 15 horas, com a presença do Dr. Joaquim Lopes da Silva Junior, Diretor-Presidente da EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A.

[illegible] CÂMARA
ANTONIO CARLOS B. ALMEIDA CÂMARA
Jovaynes dos Santos Paixão Câmara

FL nº 25
Proc. 59/17

O SR. JOSÉ CARLOS – (15 horas) – Boa tarde a todos. Nós daremos início a uma reunião da Comissão Especial de Vereadores relacionada a EMTU. Nós gostaríamos de convidar para compor a Mesa o Presidente da Casa, Wilson Cardoso; o presidente da CEV, Rogério Barreto, e também o Deputado Estadual Caio França. E gostaríamos de agradecer a presença também e solicitar que componha a Mesa o Sr. Joaquim Lopes, Presidente da EMTU. E o Vereador André Carioca, um dos componentes da CEV. O Vereador Alfredo Moura, que também compõe a comissão está a caminho, deve chegar brevemente.

Eu vou passar a palavra ao presidente da comissão para que a gente possa registrar nos anais da taquigrafia essa reunião, para que a gente possa, então, dar início aos trabalhos.

O SR. SARGENTO BARRETO – Obrigado, José Carlos, obrigado a todos. Primeiro queria cumprimentar o Deputado Estadual Caio França, companheiro, parceiro, que vem acompanhando esse processo do VLT desde o seu início. Afinal de contas foi vereador aqui nesta Casa e acompanhou todo esse trabalho que foi feito aqui na cidade.

Queria agradecer ao Presidente Wilson Cardoso, Presidente da Câmara de Vereadores. Cumprimentar o Vereador André Carioca, membro da nossa Comissão Especial de Vereadores, cumprimentar você José Carlos, nosso companheiro da assessoria jurídica desta Casa. Cumprimentar e registrar a presença o Vereador Felipe Roma. Cumprimentar, agradecer e registrar a presença do Vereador Gustavo Palmieri, líder do Governo; do Vereador Higor Ferreira, Vice-Presidente da Casa; do Vereador Castelinho, do Vereador Esdras Nascimento, do Vereador Jabá, do Vereador Pedro Zebrão. E agradecer a presença dele e cumprimentar o nosso amigo Rogério Plácido, Gerente da EMTU aqui na Baixada Santista.

E, claro, o Sr. Joaquim Lopes, nosso companheiro, Presidente da EMTU, a pessoa que vai conversar conosco hoje e vai poder tirar as dúvidas dos vereadores e dos assessores dos vereadores.

Queria cumprimentar também os assessores do Vereador Dr. José Eduardo Filho e do Vereador Adilson da Farmácia. Tem mais algum assessor de vereador além do meu? Obrigado pela presença.

Fls nº 26
Proc. 59/17

Levem um abraço também aos nossos vereadores, Dr. José Eduardo Filho e Adilson da Farmácia.

E queria agradecer a presença dos nossos companheiros na Casa, a taquigrafia, enfim todos, para a gente poder dar início aos trabalhos.

Na verdade nós propusemos essa Comissão Especial de Vereadores para que a gente pudesse de forma legal e formal acompanhar todos os trabalhos que a EMTU vem realizando na implantação do VLT. Todo o procedimento que foi implementado ao longo desses últimos anos, as expectativas que todos nós temos a partir desta implantação do sistema de VLT aqui na cidade de São Vicente, ligando com a cidade de Santos. E o mais importante, os desafios que nós temos daqui pra frente com relação ao sistema e também, e não menos importante, o sistema de integração.

Nós temos uma preocupação grande também com a integração do sistema do VLT com o sistema de transporte aqui do nosso Município, visto que uma das premissas do VLT para que ele se torne um transporte extremamente moderno e viável para todos seria a integração, seria o abastecimento através do sistema de transporte por pneu até as estações do VLT, onde as pessoas, com a mesma passagem já paga anteriormente no outro veículo, no outro modal, a pessoa entra no VLT, vai até a cidade de Santos, desce, pega outro veículo de pneu e faz o final do seu trajeto. Essa é a expectativa que nós temos.

Então, para isso nós temos que preparar a nossa cidade, precisamos preparar o nosso sistema de transporte para que ele possa efetivamente ser integrado. Essa é a nossa expectativa.

Então, a CEV foi criada com essa finalidade, que foi aprovada por todos os Srs. vereadores pra gente poder discutir esse assunto.

O SR. JOSÉ CARLOS – Agora nós passaremos a palavra, então, ao Presidente da EMTU para fazer uma explanação.

Gostaria de pedir que fosse esse microfone sem fio, que é mais fácil.

Fl. nº 27
Proc. 59/17

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – Boa tarde a todos. Eu queria cumprimentar o Presidente, o Vereador Wilson Cardoso. Em nome dele, agradecer e cumprimentar cada um dos vereadores, agradecer aqui ao vereador Barreto, que nos ajudou muito gentilmente nessa articulação para que a gente pudesse estar aqui hoje.

Eu muito rapidamente, antes de falar propriamente do contrato, eu preparei esse material no fim de semana e eu não fiz uma apresentação disso aqui, eu só imprimi na verdade para contar um pouquinho com uma dimensão um pouco maior do que eu estou chamando de consolidação da implantação do sistema VLT aqui na Baixada Santista.

Se vocês olharem aqui, a gente tem um pequeno mapinha, que fala como a gente pensou a implantação desse projeto. Basicamente são três trechos. O trecho que a gente está concluindo hoje é o que a gente pode chamar de trecho prioritário, ligando a Esplanada dos Barreiros até o Porto em Santos, com o pátio em Santos, era a primeira etapa.

A segunda etapa diz respeito à ligação Conselheiro Nébias até a região do Valongo, são 11,5 km nessa fase que está concluída, com mais 8 km, com mais 13 estações na segunda fase.

E a terceira fase, que é o trecho três, que é a Esplanada dos Barreiros até a região do Samaritá.

Outro dia em um evento aqui embaixo o ex-prefeito Papa, hoje Deputado, comentou muito sobre a importância desse investimento e a importância dele nos últimos tempos.

A minha formação é na área de humana, eu estava esquecendo do Deputado acompanhando a gente aqui. Eu fiz uma linha do tempo. Nessa linha do tempo, esse é um dos principais investimentos em mobilidade na Baixada dos últimos 100 anos com certeza.

Brincando um pouco com isso aqui, há 147 anos aqui na região da Baixada estávamos inaugurando a empresa de bondes de Vila Matias. Isso era 1847. Depois outro investimento bastante vultoso aqui da região, resgatando um pouquinho da história, vai se dar quase 100 anos depois, com a implantação, em 1963. Estampava lá a Tribuna a empresa de trólebus.

Era um evento semelhante a esse, os carros vinham lá da Itália, estavam implantando isso aqui em Salvador, no Rio de Janeiro, e

Santos como era uma cidade muito importante na região, estava trazendo para cá e implantando o seu sistema de trólebus.

Depois disso aqui a gente vai falar em pré-metrô. Olhando o material da Fepasa, da Prodesan, em 1989 o pessoal estava discutindo aqui uma utilização para as linhas de trens e a Prodesan, num plano diretor integrado, vai apresentar ou vai cogitar naquela ocasião a implantação de um pré-metrô.

Ele não aconteceu, e em 1996 começa aqui a operar o trem TIM – Trem Intra Metropolitano, que é operado de 96 até 99. Durou pouco tempo, três anos, e o pessoal já se valia dessas informações dos serviços de trem regular. Você encontra isso nesse material.

Esse serviço foi desativado em 99, suscitou numa época em que a estatal estava passando por um processo de reforma muito grande de ordenamento. O saudoso Governador Mário Covas tentando recuperar, desativou esse serviço e veio a acalentar um conjunto de outras discussões.

Agora, um fato bastante importante que vai estimular e que vai nos possibilitar a implantar o que estamos fazendo hoje é, na verdade, na Região Metropolitana de Santos há 21 anos.

Em 98 a EMTU apareceu. Tinha uma fórmula a EMTU. Vai, organiza, troncaliza, racionaliza e a gente passou a debater entre 98 e 2004, 2005 e 2006 os planos de transportes.

Tem uns quatro ou cinco. Expresso sobre pneu, VLT, o TIM, muitas discussões aqui embaixo na Baixada.

Como é que nasce essa história, por exemplo, do TIM. Tínhamos aqui uma proposta de usar o trem elétrico que estava aí, que podia ser a diesel. Depois tinha um conjunto de propostas para fazer o trem e mais o ônibus. Você troncaliza, usa o sistema de trem, organiza, racionaliza os ônibus para integrar, para alimentar o trem. Aí o pessoal bateu o pé e falou: "Olha, não dá, tem que ser VLT, tem que ser uma coisa menor". Mas aí entrava o litoral sul na região, dizendo como é que você vai atender Peruíbe, como é que vai atender Cubatão e aí entra a história. Então um trem elétrico, um VLT e vamos racionalizar os ônibus.

E passamos aqui basicamente oito anos debatendo e discutindo como vamos viabilizar isso.

O fato é que o problema sempre esbarra na viabilidade financeira, nos recursos necessários para implantar isso aqui.

Muito bem, entre 2006 e 2010 o pessoal produz um primeiro funcional na Secretaria, tem um projeto funcional avançado, não era propriamente um básico. Estou dizendo isso porque nós recebemos isso e depois tivemos que fazer e encontramos muitos problemas para chegar onde está, e o fato é que em 2010 o governo Serra lança um edital de uma PPP com um modelo em que o operador privado venha, faça a obra, compre os trens, implante o sistema e opere em troca da receita.

Ela tentou duas vezes. Ela deu vazia e na segunda tentativa também deu vazia, em fevereiro de 2011.

Aí nós alteramos o modelo, pelo menos internamente, que era possível, sim, implantar o VLT. Falaram na época em 690 milhões, e em agosto de 2011 o Governador Geraldo Alckmin decidiu encampar esse compromisso e tocar adiante.

A PPP vai acontecer algum tempo depois, é uma operação privada precedida de obra pública com alguns investimentos.

Aqui é assim, isso levou seis anos para acontecer, e o fato é que essa primeira etapa, as obras do trecho prioritário elas são concluídas, que são esses 11 km, 15 estações e o pátio.

Para isso além do contrato e de sistemas de aquisição do próprio veículo, na obra nós levantamos aqui aproximadamente três contratos de obra.

Se você olha para o tempo, que é esse outro quadrinho aqui, eu brinco, eu faço um cronograma porque a gente apanha tanto da mídia, "quando é que fica pronto, quando é que você vai entregar, quanto tempo é". Nós fizemos essa informação no momento em que fomos pedir a licença de instalação. Nós tínhamos que informar em quanto tempo nós íamos fazer a obra. E nós apontamos, naquela ocasião, que íamos fazer em 18 meses.

Muito bem, só de obra aqui tem 44 meses. Da decisão do Governador para começar a obra foram 21 meses. Fazer os projetos, buscar licença, fazer o licenciamento.

Da decisão do Governador até chegar o primeiro veículo aqui foram 33 meses.

Da decisão do Governador até fazer a primeira viagem, os primeiros testes com o VLT, foram 39 meses.

PL nº 30
Proc. 59/17

Se eu considerar aquela decisão de 11 de agosto de 2011 quando eu disse: "Olha, nós vamos fazer", até o início da operação comercial do trecho porto, foram 65 meses.

Muito bem, dos 44 meses de obra onde foi que vocês erraram? Tem uma diferença aí de 26 meses.

Eu listei quais são essas interferências dos 36 meses:

Negociação com o Ministério Público entorno do traçado foram 90 dias, três meses.

Duas liminares da justiça, uma de 90 dias, outra de 16 dias. Mais três meses e meio.

Prazo de desmobilizar e mobilizar, a hora que você manda parar, você tem que afastar os operários, depois chamar e convocar isso, consumiu dois meses e meio.

Desafetação da Rua João Guerra em Santos, 9 meses. Desafetar, projeto de lei aprovado na Câmara, implantar um plano alternativo de circulação na cidade de Santos para a saída dos caminhões do porto.

Correção de projeto uns três meses.

Alteração do projeto entre Campos Melo e Conselheiro Nébias, 5 meses.

Então está aí a diferença dos 26 meses, dos 18 que nós ousamos dizer que íamos fazer lá trás para os 44 meses de tempo real.

Tivemos uma série de outras interferências que também impactaram no prazo.

Eu falei dos 33 meses do VLT, que é o tempo entre a assinatura do contrato pra chegar. O prazo mínimo para fazer um veículo desses que a gente tem hoje aqui operando é de 18 meses. Entre 18 e 22 meses.

Eu brinquei só colocando algumas características. Só 20% dele é nacionalizado. Se a gente pegar uma unidade dessas, ele tem aí esses dados. São 55 toneladas de aço. Se a gente emendar um fio atrás do outro do que ele tem, dá 35 km de fio. Seis motores, quatro unidades, cinco aparelhos de ares condicionados. Isso aqui é a título de informação. São 170 postos de trabalho na cadeia de produção. Uma vez definido o projeto, porque quando você contrata você especifica e depois desenvolve o projeto.

Cada sistema de VLT não tem na prateleira, ele é montado; ele tem uma cadeia de produção.

Fls. 31
Proc. 59/17

Alguns números aqui: 31 de dezembro a gente fechou aqui, pago, executado: 1.148,55 bi. Esse dinheiro é 28 % Caixa Econômica Federal, financiamento; 22% Banco do Brasil, financiamento; 38% Tesouro Paulista; e, 12% ressarcimento de outros investimentos que o Estado tinha para viabilizar isso aqui. E nós gastamos disso aqui, esse valor todo: 3% estão nas desapropriações, 3% está aqui nos projetos: gerenciamento, licenciamento; 53% obras nos gerenciamento; 19% sistemas e 22% é o peso do veículo neste projeto.

Foram 19 contratos até agora. Estão aqui as modalidades: 4 concorrências internacional, 9 concorrências nacional, 3 tomadas de preço, 1 convite, 2 pregão eletrônico, totaliza esse projeto.

Os tempos operacionais, - a última folhinha – tem aqui um cronograma, mais ou menos, da evolução do atendimento operacional.

Nós começamos em setembro de 2014, na última folhinha, fazendo os testes. Aí fomos evoluindo. Evoluindo geograficamente no atendimento e evoluindo também na ampliação do atendimento horário.

E nós temos aqui pela frente, os próximos eventos, a partir do dia 30 passar a atender das 5,30h da manhã até as 23,30h. E, aí, implementar a integração com o sistema municipal de Santos.

Nós já fizemos aqui em junho do ano passado a integração do VLT com as linhas metropolitanas. Hoje o cidadão que está no ônibus pode desembarcar com o mesmo cartão e embarcar no VLT. Agora nós estamos buscando essa integração com o sistema municipal de Santos, e também, com o Sistema municipal de São Vicente, que está aqui como meta para a gente atender.

Aqui, só tem umas fotos só para mostrar:

***

- Apresentação das fotografias.

***

Fl. nº 32
Proc. 59/17

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA - Aqui é a terceira fase do VLT. Nós estamos lá parados ali em Barreiros, precisamos resolver a ponte e vamos chegar aqui em Samaritá. Tem 7 quilômetros e meio.

Está contratando agora um estudo, o laudo do VLT. São 4 estações, e vai ter um PAC aqui no final que a gente está negociando com DNIT.

Do ponto de vista da cidade daqui de São Vicente, esse trecho é o mais importante, principalmente aqui para vocês, para os Vereadores que tem que repensar a legislação, ajustar a legislação da cidade, porque aqui está a oportunidade. Aqui vai estar à oportunidade que a gente precisa pensar o uso do solo, pensar as regras para a ocupação disso daqui depois, porque isso aqui é a razão de ser desse projeto. Não tem ninguém mais do que esse pessoal que está em Samaritá que ocupou todos os espaços possíveis quando desativaram o trem, brigando para que esse projeto se viabilizasse.

Então, precisamos atender, pois têm mais de 100 mil cidadãos aqui nesta área continental, lá de São Vicente. Agora, nós precisamos viabilizar isso aqui.

Neste trecho aqui o sistema já está resolvido. Ele está no pacote do investimento privado.

Os VLTs para cá, - são mais 11 VLTs – já é obrigação desse concessionário que está aqui para viabilizar os trens para cá.

O que é que falta? Vão faltar os recursos para a obra civil.

Essa é a luta nossa depois para viabilizar isso daqui. Por quê? Sistema já está aqui garantido e os veículos já estão aqui garantidos.

Então, parte do investimento necessário para cá está resolvido no contrato que a gente ver aqui agora.

- Próxima fotografia. (Pausa)

FL nº 33
Proc. 59/17

Aqui são fotos. Para operar você tem que ter uma base de apoio.

Isso aqui é o Pátio Porto.

Então, esse é o bloco "A" – bloco de oficinas, para os 33 trens.

Máquina de lava trens (foto)

Essa é a visão aérea lá do pátio. (foto) Você tem bloco de oficina, lá em cima a máquina de lavar trens, o bloco do lixo, a subestação; lá o bloco "B" aonde você tem o CCO, e a unidade lá da EMTU, e o pátio para os veículos todos.

Lá na ponta, - atravessando a rua – você tem lá um pátio descoberto, é um depósito de inservíveis a céu aberto, do lado da Estação Porto.

- Próxima fotografia. (Pausa)

Esse é o CCO. (foto)

A primeira Estação – Porto (foto)

Essa é a última estação (foto) e ela tem um padrão diferente das outras que vai para o trecho 2. Ela só tem 3,2. A outra tem 5 metros porque aqui nesta área nós tivemos um problema muito grande; quando veio para cá – nós estávamos parados – ia subir a Av. Conselheiro. Quando veio para cá para subir a Rua Campos Melo, nós tínhamos esse problema para lidar com o viário, um estreitamento: tínhamos que manter a ciclovia, tínhamos que manter as duas faixas de rolamento, tínhamos que manter das duas faixas.

Então, o prédio do lado de cá da UNIMES que está avaliado em 40 milhões, então, melhor não mexer.

Fl nº 34
Proc. 59/17

Estreitamos e implantamos nos sentido longitudinal as estações. Ela ficou bem comprida, mas para os dois veículos tranquilos. E é o modelo que vai... eu diria que é a primeira do trecho novo quando entra para o centro adensado, no centro histórico de Santos, é o modelo que vai ter.

O SR. PRESIDENTE – Com relação aquele fechamento? Porque algumas estações têm esse fechamento e algumas abertas? Vai ter em todas?

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA – Ah, não. Aqui é o sistema de porta-plataforma.

Todas elas vão ter o sistema de porta-plataforma. – Boa lembrança do Vereador Barreto, aqui.

Aqui tinha uma pergunta que era chave no momento em que foi licitar o negócio. Alguém levantou e disse: "Escuta, como é que eu faço para mitigar, para prevenir risco de evasão de demanda, porque a estação é toda aberta?". A estação é toda aberta, não vai ter porta-plataforma. A porta- plataforma direciona todo mundo para a linha do bloqueio. Aí, vocês podem me dizer: o VLT do Rio de Janeiro não tem porta-plataforma. É tudo aberto.

Só que lá no Rio, no negócio, o risco ficou com o Estado. Esse risco não ficou com o privado. Ou seja: lá no Rio eu pago o custo operacional. Se o Estado vai arrecadar através da arrecadação da tarifa é um problema do Estado.

Então esse risco ficou com o Estado. E aqui o risco da evasão de demanda é o privado. Nós colocamos porta-plataforma e acabou.

Então, o que eu vou pagar para vocês é outra coisa, menos o risco.

Esse risco de manter, de conservar, de coibir é de vocês porque vai ter esse sistema de porta-plataforma.

Fl. nº 35
Proc. 59/17

Então, todas elas terão porta-plataforma.

Aqui, a requalificação aqui em São Vicente, é o viaduto do Emmerich. (foto)

Aqui a região do Barreiro. (foto)

Aqui é o pátio. É um edifício de apoio. (foto) É um estacionamento para 7 VLTs de manhã para regular a operação.

O conjunto da estação. Bicicletário, que é outra demanda. Todas vão ter? O bicicletário é só na ponta, todas as estações têm paraciclo, todas elas, mas o bicicletário só aqui no Barreiro. Capacidade aqui é de 80, 90 bicicletas. Aí é o edifício de apoio.

Então, em linhas gerais, esse é o projeto. Isso aqui está concluído, o que o pessoal está fazendo que gente vai levar tempo? É a implantação do sistema de porta-plataforma.

O SR. PARTICIPANTE – Vocês fizeram algum tipo de estudo para decidir pela instalação do bicicletário só nas extremidades? Porque inclusive eu fiz um requerimento para ter bicicletário em todas as estações.

O SR. JOAQUIM DA SILVA JÚNIOR – Não. Eu te digo, o problema é de área para desapropriar, para acomodar. As subestações a gente já trouxe para dentro nesse processo. O problema é a desapropriação. Sempre é o problema da desapropriação.

Eu estou fazendo o modelo que é o transporte, mas eu prevejo a integração. Agora a infraestrutura para ele nós já colocamos. Tem ciclovia, tem 8 km de ciclovia. Agora se eu colocar na subestação, são oito subestações de energia para os trechos mais o bicicletário, me parece um pouco exagerado, muito embora a bicicleta tenha um peso importante aqui na Baixada.

Fl. nº 36
Proc. 59/17

Então, nós priorizamos a colocação do para-ciclo, claro que não é o suficiente, mas é outro problema. É o problema da vandalização, é o problema do roubo. Mas tem que tratar.

A condição para a bicicleta chegar, o cidadão chegar de bicicleta, deixar lá a sua acomodação ele tem. Então, nas contas a ideia inclusive era essa. Aqui no Barreiros, quem quer ir tem aqui uma capacidade de mais de 100 bicicletas, para ir de VLT até Santos.

Então, em linhas gerais, da obra é isso aqui: o nosso grande desafio agora é o trecho dois, que tem uma previsão de ser publicada a contratação de obra agora no segundo semestre. E a gente vai concluir aqui no trecho três, que é Esplanada dos Barreiros-Samaritá, nós paramos ali o licenciamento porque na hora de licenciar nos pediram a seguinte informação: vocês vão derrubar a ponte, essa ponte da Tribuna ou vai usar a ponte da Tribuna?

Então ali tem um problema sério e precisa ter um laudo de alguém que ateste, qualquer que seja a decisão, de manter ou de usar, pra gente ver o que vai fazer.

Do lado de cima, à direita, não dá e não tem espaço para implantar, porque é uma área de manancial, uma área de APA. Então a gente vai ter que usar isso aqui. Usamos essa ou vamos demolir essa e fazer uma ponte rodoferroviária, para o veículo e para o sistema livre.

Então, nós acabamos de publicar agora a contratação desse laudo. Enquanto não tiver esse laudo, eu não tenho o que informar para a Cetesb para continuar com os estudos para obter a LP e avançar com base. Mas os projetos estão contratados, esse estudo em particular está publicado aí.

O SR. DEPUTADO CAIO FRANÇA – Primeiro queria dar os parabéns porque de fato a população está utilizando bastante o VLT.

Você falou um pouco dos números, mas a gente aqui na cidade, boa parte dos amigos também deve ter essa mesma curiosidade com relação às prioridades. A primeira fase foi Barreiros-Porto e a segundo Porto-Valongo. Você mesmo aqui falou que a Área Continental é talvez a principal demanda que a gente tem de população que vai para Santos trabalhar.

Fl. nº 37
Proc. 59/17

Eu sei que agora já foi, mas até para a gente poder ter o mesmo argumento. Será que não deveria ter sido a segunda fase ou então já de ponta a ponta a gente terminar pelo menos com a cidade como um todo, para não parecer um segregamento da Área Continental, sendo que vai ter ainda segunda fase para a terceira fase?

Na prática nós estamos falando aqui de mais alguns longos anos devido à quantidade de recursos que vai necessitar para fazer a Área Continental. Então a minha dúvida é: por que Porto-Valongo, e não Barreiros-Samaritá antes de Porto-Valongo?

O SR. JOAQUIM DA SILVA JÚNIOR – Agora precisamos entender que esse aqui era o contrato de implantação de obras. Nós tínhamos um desafio, e agora para fazer funcionar? Quanto custa operar o sistema? Então, nós vamos entrar aqui no contrato, Deputado, no contrato da operação vai ficar clara a modelagem que a gente usou. Aliás, diga-se de passagem, este modelo que nós elegemos aqui foi, semana passada, eleito o finalista em um projeto de financiamentos inovadores da União Internacional dos Transportes.

O Resultado saiu agora e nós vamos agora, no dia 17 e 18, concorrer com esse modelo de contrato que eu estou apresentando para vocês. Concorrendo e disputando com um projeto de Nova York e outro de transporte alternativo na África do Sul. Esse projeto aqui está entre os três finalistas. A gente inscreveu ele e saiu o resultado.

Então, para o projeto nós trabalhamos com esses números aqui.

Só para recordar, aqui as pessoas às vezes esquecem, nós precisamos contar essas coisas aqui. "Você olha para as cachaças que eu tomo, e não vê os tombos que eu levo". A primeira licitação desse modelo aqui veio vazia. Esse contrato aqui na verdade não é da primeira, é resultado da terceira licitação. Por duas vezes o estado tentou esgotar esse compromisso aqui, e ela não deu certo. Restou vazia.

Então, nós só alteramos o modelo. "Operação privada precedida de investimento público. Obra, sistema e parte da aquisição dos veículos".

O escopo desse contrato é prestação de serviço público. Ônibus e VLT integrados, porque tínhamos medo, um dos riscos era a concorrência. E contempla o fornecimento de sistema e dos veículos já na fase dois.

Na verdade eu falo aqui em Samaritá. Quando eu faloq eu vou começar Samaritá daqui três anos, eu tenho que informar o cara com pelo menos 24 meses, portanto dois anos antes, que ele precisa comprar os trens para Samaritá. Então Samaritá começa a se realizar antes com a aquisição dos trens e sistema.

Esse contrato contempla não só a operação, mas a conservação, a manutenção dos veículos e a infraestrutura implantada e a ser implantada.

É cum contrato por 20 anos, o valor contratual é esse aqui, 5,6 bilhões, 30 milhões foi a garantia de execução. Nós somos a gerenciadora, e a garantidora é a CPP, que é a Companhia Paulista de Parcerias.

É uma SP, uma sociedade de propósito específico, não é mais, a gente evoluiu, não é a figura da concessionária. E está aqui a BR Mobilidade – Baixada Santista.

É a turma da Piracicabana.

Mas não é mais a Piracicabana, é o Grupo Comporte Participações. São os controladores da Gol. A Piracicabana é um ente pequeno aí dentro.

O que a gente imagina lá? No primeiro ano uma demanda de 67 milhões de passageiros. Do terceiro ao vigésimo ano vão ser 59 milhões de passageiros transportados/ano.

Isso dá aqui, no primeiro ano do VLT, 1,8 milhões/ano. Nós estamos puxando hoje 20 mil.

No primeiro ano do contrato isso aqui dá, mais ou menos, 5 mil a 6 mil passageiros/dia.

A partir do 13º mês, portanto março do ano que vem, aqueles 10 milhões de passageiros vão significar algo em torno de 35 mil passageiros/dia no módulo VLT. Isso vai subindo.

A fase desse contrato, você contrata, atrasa a obra, apareceu uma série de interferência aqui, no contrato a gente fazia primeiro

Fl. nº 39
Proc. 59/17

Barreiros/Valondo. Na fase dois, Barreiros/Samaritá são mais 11 veículos. A rede sai de 18 km para 7,5 km e saímos de 27 estações para 31 estações.

Aqui nessa primeira fase Barreiros/Valongo, a gente apontou os custos. Esses são aqueles custos da operação. Quanto custa operar o VLT? Cinquenta e quatro milhões. Trinta e sete e oitocentos é o custo da operação. Dezesseis e duzentos é o custo da manutenção. E lá com a fase dois esse custo evolui para 76, a operação para 53,2 e a manutenção para 22. Isso aqui é ano.

Aqui são as fases do contrato detalhando essas fases.

Barreiros/Valongo nós dividimos em duas etapas. Isso por conta dos problemas que tivemos que administrar com atrasos, com as intervenções que paralisavam a obra com o contrato de operação tendo que ajustar. O contrato já estava assinado. Nós fazíamos uma primeira etapa Mascarenhas/Porto, que não tínhamos aqui quando ia terminar o viaduto para passar por baixo do viaduto e chegar até Barreiros, e a etapa dois que era dentro dessa etapa um, Barreiros/Mascarenhas de Morais, porque também tínhamos essa etapa para chegar em Barreiros.

A etapa três, que agrega mais sete VLTs, é o trecho de mais 8 km que vai para o Valongo e depois essa última etapa.

Nessa primeira etapa, esse aí é o trecho atual. Começamos assim nesse contrato. Operação comercial: 9 estações, 7 VLTs.

Depois aqui a fase completa, que é a etapa dois. De Barreiros até o Porto: 15 estações e 17 VLTs.

Isso é importante dizer porque você promete aqui, o cara vai, contrata gente, treina as pessoas e depois: "Não tem o veículo. A estação não ficou pronta".

Quais são os investimentos aqui? A gente fala do VLT, mas o contrato é maior, ele envolve também o modo ônibus. Você tem ônibus, garagem, equipamento de sistemas, sistemas de arrecadação, sistema de monitoramento, infraestrutura e mais material rodante, na fase um o sistema e na fase dois só infraestrutura. Isso é o que está no contrato.

Nós temos aqui uma modalidade de contraprestação. O que é isso, contraprestação? Nós temos aqui alguns riscos nesse contrato, para vocês entenderem.

Quais são os riscos que nós apontamos nesse contrato? A contraprestação é uma maneira de você cobrir esses riscos que nós

Fl. nº 40
Proc. 59/17

visualizamos lá trás. Um deles é o risco de demanda, ou seja, você disse que a partir do 13º mês você ia puxar 35 mil passageiros. E se não puxar? Tem uma variação de banda. Se for abaixo a gente completa o número de passageiros, ou se passou dos 35 nós diminuímos o valor da contraprestação.

Isso aqui é demanda de projeto. Aqui a gente prometeu essa demanda.

Eu diria aqui que o risco de demanda é um risco compartilhado para o sucesso ou para o insucesso. O insucesso nós pagamos, o estado paga. O sucesso a gente divide.

O segundo risco é o reajuste. Aconteceu alguma coisa e tem que reajustar a tarifa. Não reajustei na data certa ou reajustei abaixo do índice que estava aqui. Eu pago a diferença. Está previsto, é um risco. É um risco compartilhado. Assim como reajustou a maior, você diminui a contraprestação.

Terceiro risco. Nós apontamos aqui as gratuidades que. Fizemos uma conta aqui, um trabalho muito grande de pesquisa, de levantamento e somou todas as gratuidades e dava 21,6. Soma todas as gratuidades: idoso, criança, todas as categorias e dava 21,6.

O que nós tivemos depois disso? Contrato assinado. Assembleia votou e criou duas modalidades de gratuidade diferente. O Sênior Paulista, que virou lei, e o Passe Livre. Está extrapolando em 6% ou 7% dos 21,6.

Nós vamos pagar. O projeto de lei criou, o estado resolveu tratar essas duas categorias, concedeu a concessão do benefício e isso vai rebater n esse contrato em forma de contraprestação.

As parcelas que a gente chama de B1, que é aporte de recursos públicos, sai do Tesouro, você pode lançar mão ou não. No caso da gratuidade a gente vai pagar, no caso da demanda nós estamos pagando, no caso do reajuste também não tivemos nenhum problema. O índice foi o observado, então não tem problema.

Só tivemos problema aqui nesse limite dos 21,7 pela edição de duas leis.

A outra parcela B 2 é o pagamento por estação operacional entregue.

Fl. nº 41
Proc. 59/17

O que é isso aqui? Aqui é o seguinte: Se eu tivesse que usar fórmula para calcular tarifa pública do VLT igual eu faço com ônibus em outras regiões, eu pego o custo operacional e divido pelo número de passageiro. Desconto as gratuidades, aquelas que não tem previsão de ressarcimento.

Evidente que eu tenho no VLT um custo operacional muito maior do que eu tenho no modo ônibus. A forma de corrigir isso e garantir o que a gente chama de modicidade tarifária, ou seja, manter a capacidade de pagamento do cidadão para usar esse tipo de transporte, assim como faz com o metrô, assim como faz com o trem que têm um custo operacional maior, é colocar uma espécie de subsídio. E aqui o subsídio para manutenção, para conservação nós usamos a unidade estação entregue. Dá mais ou menos 180 mil reais por mês por estação entregue para cuidar de tudo. Sem repassar esse custo para o cidadão, para o usuário.

E a parcela B2 são cinco modalidades de parcelas. A parcela B2, na verdade, é uma espécie de remuneração ou de pagamento de um investimento que vai acontecer ao longo de 20 anos. O cara vai comprar os 11 trens, vai comprar os sistemas, e eu começo a pagar em suaves prestações, quando começar isso aqui – A regra do contrato é que eu avise com 24 meses e compre os trens e eu vou pagar até o final do contrato pelos trens e pelo investimento do sistema.

Pode passar a o próximo slide. (Pausa)

Então, aqui, olhem: Primeiro ano. Isso aqui são os valores envolvidos - Recursos do Tesouro: 36.9 milhões foi o que pagou o ano passado. Esse ano a previsão é 43,4 milhões; no terceiro ano, 54; do quarto ao vigésimo 104 milhões.

Então, ela vai diminuindo. Vai diminuindo porque começa agregar demanda.

- Próximo slide.

Fl. nº 42
Proc. 59/17

Aqui é a forma de reajuste da tarifa.

Qual é a fórmula que está no contrato para definir o custo, para definir a tarifa? Combustível, energia elétrica, mão-de-obra, o IPC e o índice de passageiros transportados.

Então, a data base é 1.º de Janeiro de 2014 e o reajuste da conta prestação, os preços unitários lá é definido pelo IPC e é de novembro de 2014.

Aqui foram os conceitos que envolveram o sistema integrado metropolitano: mobilidade, qualidade...

Bom, aqui a gente entra na discussão da integração de Santos e de São Vicente.

***

- Pergunta fora do microfone, segue a resposta.

***

O SR. SARGENTO BARRETO – Eu acho que a pergunta do Deputado Caio...

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – É que não está aqui a informação de demanda.

Mas é o seguinte, Deputado. Só para entender.

Neste primeiro trecho a quantidade de passageiro do trecho foi perto de 30 mil passageiros. Quando eu subir para o Valongo eu vou agregar 60 mil passageiros/dia. E eu disse nesse contrato – isso é uma conta – eu tiro daqui: são 30 veículos com todos os seus custos, no trecho

Fl. nº 43
Proc. 59/17
4

que eu subo para o centro de Santos eu vou agregar ali mais 40 mil passageiros e vou retirar dali mais 60 ônibus, com todos os seus custos.

Então, é a retirada de custo e incremento de receita que vai dando o equilíbrio. Quando eu venho para cá, para Samaritá, eu vou agregar mais 30 mil passageiros que vai totalizar os 90 mil passageiros desse sistema.

***

- Pergunta fora do microfone, segue a resposta.

***

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – É a conta.

***

- Pergunta fora do microfone, segue a resposta.

***

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – 30 mil, com um detalhe, Deputado, só para entender, porque essa conta não é só a receita que você agrega. É o custo que você retira também.

Então, eu estou falando no trecho 1 e 2 em tirar de circulação, com todos os custos, 90 ônibus.

O SR. DEPUTADO CAIO FRAÇA – E na área continental?

Fl. nº 44
Proc. 59/17

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – Na área continental eu não tiro isso de ônibus.

Quanto eu tenho de ônibus lá hoje?

Rogério, quanto eu tenho de ônibus na área continental hoje?

O SR. ROGÉRIO PLACIDO DAS NEVES – Na linha de Samaritá?

Uns 50 ônibus.

O SR. DEPUTADO CAIO FRANÇA - Só reforçar: a área continental já é o lado mais carente da cidade. Fica parecendo sempre que há uma segregação em relação à outra parte.

Então, nós estamos fazendo porto Valongo que a grosso modo parece um trecho aonde as pessoas, talvez, detenham mais condição do que as pessoas da área continental.

Poderia levar em consideração a questão social.

O SR. JOAQUI LOPES DA SILVA JÚNIOR – É Verdade. Você tem toda razão, deputado. Eu ouço isso: uma noite lá em Samaritá, numa reunião de associação, eles falaram exatamente para mim. "Pô, mais vocês estão fazendo o projeto mais não está atendendo, está atendendo só o povo rico do centro de São Vicente".

Um pessoal muito participativo. Tem umas lideranças muito participativas, sempre está na Câmara participando.

Eu falei: olha, nós definimos o projeto dessa maneira, lá atrás. A forma que a gente encontrou de viabilizar, de começar a implantar foi dessa maneira.

Tinha uma discussão muito grande. O próprio Secretário Edmur Mesquita conhece os bastidores dessa discussão, o que significava incorporar Samaritá nesse trecho ou não, porque a tendência é fazer onde você está.

E a gente acha que está no caminho certo porque o sucesso está aí. Está operando até 8 horas da noite com 20 mil cidadãos usando o serviço.

Tem o desafio para subir, tem o desafio para chegar e precisa chegar em Samaritá.

Tem uma discussão muito grande. Quando você pega nesse histórico aí que eu fiz, eu me lembro da discussão com o pessoal de Praia Grande. E ele é importante. Quando você olha lá para o mapa, o que vai acontecer aqui em São Vicente, São Vicente vira o portal de acesso ao litoral sul com uma infraestrutura de primeiro mundo. Vai desenvolver aquela área, e aí vocês precisam pensar como é que vocês aproveitam esse aporte de investimento público para recuperar parte desse ganho, dessa valorização que vai sofrer aquela área para a cidade.

O SENHOR – (orador não identificado) – Quanto à operação do sistema, tira uma dúvida para mim porque é a dúvida da maioria também.

O sistema semafórico vai ser desta forma: o VLT parando para o veículo ou vai ser alterado?

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – Vai ser alterado.

O SENHOR – (orado não identificado) – A gente vê que hoje não tem muita lógica: o VLT parando para os carros passarem.

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – Bem pertinente e interessante a sua proposta.

Todos os projetos de VLT que se tem aí, no caso do Rio de Janeiro, tem um ou outro que está implantando. O que ele é diferente do nosso? Eles são municipais.

O nosso é metropolitano. O nosso é regional.

A autoridade de trânsito local é o município. Tem a CET em Santos e vocês tem aqui a SETRAN.

Qualquer discussão desse modal que você está dizendo é divisão do tempo. Eu também entendo que a gente tem que priorizar o transporte coletivo. Ocorre que quem está muitas vezes na cadeira com a responsabilidade de fazer a gestão da circulação no município como um todo, ele vai olhar como um todo e para o peso de cada um dos modais.

Então, por exemplo: conversa com Santos. O Secretário de lá vai me dizer o seguinte: "escuta, mas você quer prioridade para quê? Você só carrega 20 mil. Eu estou com 80 mil no carro. Eu estou com mais 50 mil no ônibus e você quer prioridade para 20 mil?".

À medida que o VLT vai crescendo, nós queremos prioridade. Mas para quem tem a gestão da circulação como um todo, ele vai olhar para o peso de cada um para dividir o tempo.

Então, essa é a lógica. O VLT precisa performers quase 100%, mas também não pode criar um empecilho para a circulação dos outros modos: do automóvel, da bicicleta, do ônibus, do cidadão que está usando os outros modos.

Então, essa é a discussão. É um pouco de paciência, porque eu gostaria, lá do porto, a gente pode fazer isso, de ligar a chave "agora vamos embora". Só que, ao fazer isso, daria problema, pode criar problema para Santos, pode criar problema para São Vicente.

Então, o que a gente fez lá no porto, lá no nosso CCO? Nós oferecemos uma cadeira, começamos assim, porque nós precisamos

Fl. nº 47
Proc. 59/17

evoluir nisso aqui. Olha, eu queria alguém na área de circulação de são Vicente para sentar comigo, ficar olhando os cruzamentos de São Vicente. Queria alguém de Santos, lá da CET para sentar na cadeirinha, tem um lugar lá na CCO, para a gente ir ajustando, interagindo. É um projeto metropolitano.

Você imagina que na própria legislação a gente ajudou o CONTRAN a montar as primeiras regrinhas. A resolução que saiu foi essa. Quando eles vieram aqui, foi a primeira coisa que nós falamos "quem vai fazer a administração regional do trânsito?". Porque cada cidade tem um jeito de se comportar, tem uma dinâmica própria.

Olha, o segredo do sucesso está no bom senso, em a gente evoluir junto com os municípios em vias de melhorar isso. Eu sei que ainda está parando.

O SR. DERCINHO NEGÃO DO CAMINHÃO – Sr. Joaquim, como fica o sistema de banheiro, fraldário e bebedouro? É competência de quem, do Município, de vocês?

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA – Nós não pensamos em sanitário. A estação pra gente é um ponto de conexão muito rápido. Ali o intervalo, na hora em que ele estivar performando 100%, é de quatro minutos. É para a pessoa chegar, embaraçar e ir embora.

O SR. JABÁ – Desculpa, em quatro minutos, uma senhora de idade, uma pessoa tem essa necessidade de ir ao banheiro? O fraldário eu já não ligo tanto, mas o banheiro é essencial estar no projeto.

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA – Não é um terminal. Nós estamos falando de estação de transferência.

A SRA. VIRGÍNIA – Não é nem uma estação de transferência, é um grande ponto de parada na verdade. Não chega nem a

Fl. nº 48
Proc. 59/17

ser uma estação de transferência onde você tem várias linhas de ônibus para você sair de outras linhas e pegar o VLT. É um grande ponto de ônibus.

O SR. JABÁ – Está aqui a Esplanada dos Barreiros. Pra mim esse seguimento da Esplanada dos Barreiros se torna centro, sabe por quê? A pessoa que vem da Área Continental e quer utilizar o VLT vai descer do ônibus lá para utilizar o VLT. O que vem do Jóquei vai usar aqui, porque não tem essa intersecção.

Eu acho que o banheiro em qualquer lugar público é essencial. Não sei qual a modalidade do projeto, mas o banheiro seria...

***

- Momento em que há falas de oradores distintos ao mesmo tempo. Som inaudível.

***

O SR. JABÁ – Eu ainda não tive a oportunidade de tirar um dia para visitar todos os seguimentos do VLT, mas não sabia que não tinha banheiro.

A SRA. VIRGÍNIA – Se você analisar projetos de VLT ou de ônibus de outros contratos, de outros países, na grande maioria não existe sanitário, porque é o tipo de ambiente que tem um custo alto. É um custo de implantação, um custo de manutenção alto.

É um ambiente que precisa de funcionário, de papel, sabonete, fora que roubam. A gente tem terminais ali no ABC em que roubam torneira, saboneteira, destroem pia, destroem sanitários.

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA – Nos terminais a gente tem sanitários.

Fl. nº 49
Proc. 59/17

O SR. JABÁ – Já pensou, vocês vão mudar a gratuidade em uma estação de uma senhora idade que precisa embarcar nesses pontos.

A SRA. VIRGÍNIA – Hoje em dia usa-se não fornecer esse serviço.

***

- Momento em que há falas de oradores distintos ao mesmo tempo. Som inaudível.

***

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA – O grande desafio agora é promover a integração com os sistemas municipais de Santos e de São Vicente.

O ônibus já está integrado com o sistema de Santos metropolitano.

Aqui começa a entrar as tarifas de integração. Tarifa em Praia Grande já está toda integrada. Tem o sistema municipal. Como ônibus metropolitano tem essa tarifa aqui. Em São Vicente nós temos que buscar essa integração do VLT com o ônibus. Em Santos a integração é via cartão.

Em um dado aqui pra vocês hoje exclusivo, tem 19,3 que só usam o VLT.

O SR. SARGENTO BARRETO – Isso que o que está sendo praticado hoje já?

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA – É. Integrado tem 80,7%. Usuário integrado numa ponta você tem 80%; e usuário integrado nas duas pontas, 20%.

Fl. nº 50
Proc. 59/17

Como é essa regra do sorvete que nós assinamos e com projetos de lei aprovados na época em que nós dissemos "nós queremos viabilizar a implantação do VLT"? Para fechar essa conta, no ano passado nós colocamos 35, esse ano vamos colocar 43 milhões, nós dissemos o seguinte: para fazer integração, 70% da receita é do VLT, dos passageiros que integram; 30%, isso está em cima do custo, a tarifa sai do municipal.

Então, em uma tarifa de R$ 4,40, R$ 3,10, isso em uma regra dos convênios, devem ficar com o município; R$ 3,10 ficam com o VLT. Quatro e quarenta de uma tarifa integrada seria isso.

O SR. SARGENTO BARRETO – O valor de R$ 1,30 para o município.

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA – R$ 1,30 para passageiro entregue. Cada passageiro entregue fica com R$ 1,30. Claro com a integração ele vai reduzir os seus custos, ele vai diminuir as suas distâncias e vai ter um volume maior, vai fazer a função da alimentação.

Essa é a regrinha. É disso que a gente está tratando. Isso foi objeto do convênio assinado, e esse convênio assinado foi precedido de autorização legislativa na ocasião.

O SR. SARGENTO BARRETO – Assembleia?

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA – Não, não. Câmaras Municipais, em Santos e em São Vicente.

Na ocasião nós estivemos aqui. Era condição pra fechar essa conta. Aquele número lá a gente está dizendo que a gente começou colocando 37 milhões e vai reduzir isso ao longo do contrato. Como? Captando demanda.

O que a gente imagina aqui? Lá em Praia Grande, tem 14 linhas já que estão integradas, estão implantados 100%. Em São Vicente, tem 37 linhas municipais. Essas são as informações que a gente tem. O

Fl. nº 51
Proc. 59/17

modelo diz pra gente que dá pra integrar 100%, e um modelo onde o VLT desde que a premissa de organização do serviço municipal torne o VLT como um sistema pronto estruturador dele, você pode integrar em qualquer estação de São Vicente.

Em Santos são também. Hoje tem cinco estações em Santos operando, são duas a mais.

Aqui é o conjunto das linhas ônibus/VLT. Nós promovemos a integração que a gente chama de integração voluntária, ou seja, você dá para o cidadão... essas 37 linhas estão num raio de 400 metros da linha do VLT. Algumas cruzam.

Dessas aqui, nem todas dariam para seccionar. Mais a frente algumas dão para seccionar, então elas vão reduzir. Isso tudo aqui é custo que você absorve para reduzir aquele valor que o Estado está despendendo hoje.

Hoje, com isso aqui, tem 3.500 cidadãos fazendo a integração. Ele desce do ônibus, embarca no VLT sem pagar outra tarifa e na volta ele paga a tarifa do VLT e, dependendo do lugar, você desconta a diferença.

Algumas informações para vocês.

Quanto custa operar isso aqui? Qual é o custo operacional? O dado lá, no momento da licitação, que o operador diz: Olha, para fazer esse serviço que você está colocando aqui, vai custar para mim 74 milhões.

Janeiro de 2014, quando ele fez a proposta, corrigindo aqui daria mais ou menos 90 milhões por ano. Noventa dividido por, 12, dividido por 30 dá mais ou menos 250 mil reais por dia. É o custo da operação do sistema.

Eu já falei disso aqui, demanda abaixo do projetado, disparidade entre o reajuste, flutuação das gratuidades. Nesse valor não tem o custo do banheiro do Jabá.

Agora, tem forma de você prevenir, de tratar esses riscos para não pagar. Risco da demanda de gratuidade. O que estamos fazendo aqui é, por exemplo, em todas as gratuidades olhando e passando um pente fino. A história das gratuidades.

Fl. nº 52
Proc. 59/17

A pessoa com deficiência a lei diz que é com deficiência que o incapacite para o trabalho. Se ele pode trabalhar, ele tem que ter o vale transporte como qualquer outro cidadão.

Outro dia me ligou uma pessoa dizendo que tinha um menino com Síndrome de Down e que cortaram o benefício dele da gratuidade. E eu falei: Pois é, então passa a dar o vale transporte. Ele é um trabalhador. A nossa luta é para incluir, então, por favor, dê pra ele o vale transporte. Esse benefício é para aquele cidadão que não pode trabalhar.

Reduziu aqui uns 40%. Continua esse trabalho, tem que olhar porque é muito dinheiro.

Para vocês terem uma ideia, só nas duas modalidades o Estado de São Paulo só nos ônibus este ano vai colocar 190 milhões para ressarcir o Sênior Paulista e o Passe Livre. Esse é o custo.

Então tem que olhar para tudo para tentar reduzir, porque nós precisamos de recurso para investimento.

É um pouco isso o que estamos fazendo.

A ideia é que o próximo passo para o município de São Vicente é montar um convênio. Construir um plano de trabalho no sentido de direcionar essas vias. Isso é o que estamos fazendo em Santos.

A gente usa uma expressão que é interoperável, ou seja, o mesmo cartão eu uso no ônibus, uso na van, enfim, é o que o cidadão quer, facilidade, comodidade para isso. Então vamos trabalhar nesse sentido.

Aqui tem um sistema de bilhetagem, o VLT tem outro e vamos construir isso, que não é mais segredo pra gente.

Na cidade de São Paulo já fizemos isso, é o TDI. É um dispositivo que garante isso aqui. Você pode até preservar. Ninguém quer abrir o seu segredo. Tá bom, então vamos montar o dispositivo transferidor do direito de integração. Você mantém o seu segredo, mas já tem essa solução.

Já tem aqui no Grajaú, fizemos no Campo Limpo, então solução tecnológica para resolver esse problema, tem. O TDI é o Transferidor do Direito de Integração. Popular "chupa cabra" no meio dos transporteiros, porque você chega lá com os dois cartões, inseri os dois, a máquina lê o que você usou antes e transfere para o outro a informação.

Fl. nº 53
Proc. 59/17

O SR. DEPUTADO CAIO FRANÇA – Em relação a essa interligação, onde é que está Santos e onde é que está São Vicente? Onde é que está essa interligação do transporte municipal com o VLT?

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR – Em Santos nós avançamos com uma discussão. O município ficou de oferecer quais são os conjuntos de linhas que estão integrando.

Tínhamos uma data inicial, eu sei que está atrasada, agora é fechar isso aqui e assinar até o dia 30 desse mês.

Uma vez assinado significa que vamos precisar de mais 60 dias para implantar essa parte tecnológica de adaptar os dois sistemas.

Então até junho a nossa meta é o cidadão estar usando o cartão de Santos.

No nosso caso aqui nós começamos a conversa com a equipe do Prefeito. Pelo que eu entendi, você tem um conjunto de cooperativas com vários associados e tem uma associação que trata disso aqui. São várias associações e uma cooperativa, exatamente.

Aqui eu entendi, e desde o ano passado venho acompanhando isso, tem que passar por um processo de licitação. Eu não sei se tem subsídio, se tem como remodelar. Tem que ter o controle, tem que licitar, é uma necessidade que se tem.

O SR. DEPUTADO CAIO FRANÇA – Do jeito que está, hoje o transporte não pode fazer a integração com o VLT?

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR – Hoje não.

O SR. DEPUTADO CAIO FRANÇA – Tem que ter uma licitação?

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR – Só para vocês entenderem, esse concessionário vai se relacionar com qual operadora? A EMTU assina com o município. Lá em Santos eu estou assinando com a CET. Em São Paulo eu assino com a São Paulo Transportes. A São Paulo Transportes tem os seus concessionários e a EMTU tem os seus concessionários.

O SR. PRESIDENTE – Lá é diferente da nossa. Lá o sistema trabalha com um processo com a prefeitura onde ela cobre eventuais falhas.

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – Só para eu dar um exemplo, Deputado.

O importante é a gente esclarecer o seguinte: primeiro, fazer a licitação é tudo de bom. É dar transparência, é cumprir o que a Constituição de 88 preconiza, é prestação de serviço público, tem que licitar, não dá para autorizar. Nós precisamos evoluir.

O que a gente tem aqui – não estou dizendo que ilegal – é uma espécie de permissão a título precário como os advogados chamam. É isso: é uma permissão a título precário.

Nós precisamos evoluir.

Entendam que aqui no município, ao longo dos anos permitiu que os pequenos operadores prestassem um serviço. Não tem nada, mas é prestação de serviço.

O SR. DEPUTADO CAIO FRANÇA – Mas isso é porque houve falha do sistema anterior.

Fl. nº 55
Proc. 59/17

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – Sim. Foi falha. Muito problema. Quer dizer, ninguém entra e presta serviço se o negócio estiver funcionando.

Então, aqui foi o que aconteceu.

Nós precisamos agora evoluir dessa prestação de serviço, a título precário, para uma licitação.

E por que isso é importante? É importante, primeiro, porque cumpre: você licita, você está atendendo o que diz a legislação. Segundo, ao licitar o município sempre consegue um conjunto de melhorias, ou aperfeiçoar o seu modelo de encontrar equalização. Isso é bom para o município porque dá regras claras, estabelece regras claras para o prestador, tem um contrato para cumprir. Terceiro: para o prestador de serviço também é muito bom ter um contrato assinado. Com esse contrato ele consegue tirar investimento, consegue tirar empréstimo, financiar a sua própria atividade, etc.

Hoje em dia você não licita mais - como você tem aqui nos contratos antigos – só a prestação de serviço. É a prestação de serviço e a administração da receita. Não dá para dizer mais que a administração da receita é um problema do concessionário, do permissionário. E não é porque esse cidadão que está prestando o serviço, ele quebrar amanhã e sair com o crédito que ele vendeu, o pessoal que tomou o serviço, aquele cidadão que guardou e recebeu o dinheirinho da condução do vale-transporte no final do mês, ele vai vir aqui para a porta da Prefeitura perguntar quem é que tomava conta, que é que fazia a gestão desse negócio para ele.

E, aí, entra a história dessas garantias todas.

Você vai emitir? Primeiro: quem é que vai autorizar a emissão de crédito é o município. Quem vai exigir a garantia do crédito que está em circulação é o município. O cara que está vendendo, o cara que está comercializando ele tem que ter esse dinheiro assegurado. Tem que ter apólice aqui na Prefeitura para evitar esse risco. Não é?

O mico que sobra do que se vende não se usa no final de cada tempo... De quem que é isso aqui? Isso aqui reverte para o sistema.

Fl. nº 56
Proc. 59/17

Tem que reverter para o município, para no final do ano o município aportar isso.

Isso não é o pouco dinheiro. É muito dinheiro proporcionalmente.

Os nossos contratos tem que ter essa previsão. Não é?

Quando você vai transacionar, quando você vai fazer o convênio, quando você vai fazer a integração – neste caso – entre sistemas diferentes, é com o município que a gente vai assinar.

O SR. DEPUTADO CAIO FRANÇA – Então não tem como avançar sem a licitação. Grosso modo, não há o que avançar sem a licitação.

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – É um pouco isso.

E, aqui é assim, dividindo com vocês: aqui no município eu não sei.

Têm no Ministério Público duas ações correndo em paralelo: uma é do Ministério Público Federal perguntando como é que está esse processo.

Então, eu estou informando: olha, o ônibus metropolitano está integrando; com o munícipio de Santos nós estamos em tratativa, deve acontecer em tanto tempo com o município de São Vicente. Iniciamos as tratativas agora.

Agora, reconheço. Aqui, - e aí é importante essa conversa aqui hoje – para a gente chegar e promover a integração desse modo nós precisamos avançar com a licitação aqui no município.

Isso tem que estar no radar, isso tem que estar na agente porque é importante.

Fl. nº 57
Proc. 59/17

Fazer a licitação não é um bicho-papão. Fazer a regulamentação... Aqui já está regulamentado: você sabe quem são os operadores, vocês prestam serviços.

Aqui tem uma discussão que a gente colocou à disposição da equipe do Prefeito que vai cuidar disso daqui que diz respeito um pouco: há, como é que você organiza modelo de organização ou de planejamento dessa rede?

Mais do que ninguém, por exemplo, o que vai pegar numa licitação dessa? Nós vamos licitar o que? Nós vamos licitar passageiro transportado? Vamos licitar área operacional como estimativa, por exemplo, de uma região tal dentro da cidade que tem uma expectativa de demanda? de "x" passageiros por dia para ser transportado...? A tarifa é essa, o que você precisa de investimento é isso, vai ter 1, 2, 3 áreas? Vamos licitar por linha?

O SR. JABÁ – Eu trabalhei no sistema de transporte 22 anos. Só para o Nenê Constantino eu trabalhei para ele 18 anos. Antigamente aqui na cidade de São Vicente tínhamos uma empresa municipal – trabalhei nela também – se chamava Executiva São Vicente, e também a ETU. Não sei se é da época do Rominha.

Esse sistema aqui na cidade faliu porque, simplesmente, ele subtraia passageiro do sistema que existe hoje.

Depois que eles criaram as linhas intermunicipais, isso foi um diagrama que eles criaram. Quando eles tiraram a Empresa Municipal de São Vicente, que é a Executiva de São Vicente e a ETU, eles montaram o sistema intermunicipais com intersecção de linhas. Ele saía de São Vicente até a divisa dos Tambores – naquela época tinha cobradores – pagava meia passagem. Quem ia direto pagava uma passagem inteira, quem ia metade.

Esse sistema acabou com a empresa municipal. Hoje, o próprio operador, o dono da empresa, o famoso Nenê Constantino, não é interessante para ele. Pode ser interessante para nós, para o município, mas para ele não é. Se ele tem um ônibus que sai do Jóquei e ele passa dentro da

Fl. nº 58
Proc. 59/17

nossa rede aqui dentro de São Vicente, e ele vai até Santos carregando passageiros só para ele, por que ele vai pegar duas empresas se a dele atende a cidade?

Então, o que aconteceu foi isso: existia a empresa Executiva São Vicente e a ETU. Quando se montou esse sistema de intermunicipais, o intermunicipal faliu a empresa menor.

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – Essa história que V.Exa. está dizendo é importante. Quer dizer, por isso que tem que funcionar integrado.

O VLT funciona como tronco. Esse planejamento agora da rede municipal vai se der à luz com esse serviço.

Como é que a gente utiliza, usa a parte que está implantada como tronco para tratar, para trabalhar isso.

O SR. FELIPE ROMA – Boa tarde a todos. Quero saudar a Mesa na pessoa do Rogério Barreto, saudar o Deputado Caio França e o presidente Joaquim da EMTU e a todos os demais vereadores e assessores, todos presentes.

Eu, Sr. presidente, me chamo Felipe Roma, sou vereador e líder da bancada do PSDB, formulei um ofício para deixar com V.Exa., se me permitir.

Gostei muito da sua explanação. Pude tirar algumas dúvidas que nós já tínhamos e fiz um relatório de todo trabalho que a EMTU faz, tanto em São Paulo como na Baixada. Tem alguns pontos que eu queria perguntar ao senhor, principalmente sobre a gratuidade.

O senhor explicou à gente sobre o déficit e foi razoável, mas a gente como vereador, como liderança, as pessoas vêm sempre cobrar dos vereadores, é nosso papel estar junto da população. Tem um caso sobre a gratuidade, que é o aluno que mora em Santos não ter a gratuidade se ele estudar em Santos. Aquele que mora em São Vicente não tem a gratuidade

Fl. nº 59
Proc. 59/17

se estudar em São Vicente. Ou seja, ele só vai ter a gratuidade se ele morar em São Vicente e estudar em Santos.

Eu, há três sessões, fiz um requerimento a V.Exa., não sei se chegou em suas mãos, eu queria que você pudesse explicar pra mim de que forma o senhor enxerga isso. A resolução da EMTU pude estudar um pouco. Não encontrei nenhum argumento jurídico plausível que fizesse com que esse vereador entendesse essa resolução da EMTU.

Queria, com todo respeito ao senhor, que o senhor explique pra gente esse caso aí.

Tem em campinas, se eu não me engano, o programa chamado Ligado, né, Joaquim? É de excelência, é um programa maravilhoso. Eu quero parabenizar vocês pelo programa. Vocês realizam esse programa, salvo engano, São Paulo-Campinas, né?

É sobre a gratuidade dos estudantes, queria que você falasse sobre esse programa e queria pedir, reivindicar que pudesse trazer esse programa para a nossa região da Baixada Santista. As demais perguntas eu vou formular por meio do ofício para V.Exa.

O SR. RAFAEL – Boa tarde a todos. Meu nome é Rafael, eu estou representando o Vereador Adilson da Farmácia. Ele tem duas demandas, uma já foi respondida, sobre a questão das portas automáticas. A gente fez dois requerimentos para a EMTU, um deles foi esse. E o outro é se há algum estudo referente às questões de enchentes.

Nós estamos recebendo umas reclamações no gabinete da Vila Valença, naquela região onde foi fechado o canal ali na Linha Amarela. E os moradores estão notando que após o início das obras, aumentou muito as enchentes naquele bairro. Existe algum estudo com relação a isso, que é importante pra gente naquela região?

Obrigado.

O SR. JABÁ – Queria só enfatizar. A última estação, se eu não me engano, estão mexendo, mas não resolveu o problema.

Fl. nº 60
Proc. 59/17

O SR. SARGENTO BARRETO – Eu passei lá na última chuva e não tinha mais água.

O SR. JABÁ – Eu passei lá na última e encheu o meu carro. Eu via até que o anilhamento estava trocando. E o meu carro é alto.

***

- Momento em que há falas de oradores distintos ao mesmo tempo. Som inaudível.

***

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA – Vereador, com relação à gratuidade. Essa semana a gente está completando, uma boa informação, 100.000 carteirinhas emitidas. Apanhamos muito da imprensa com a história do passe livre, e tem lá uma modalidade que tem uma regra pra atender essa gratuidade, é um transporte local. Uma criança de Cotia, que saía de uma chácara e ia para uma escola há 5 km a pé, então, dentro de Cotia.

A legislação é o transporte entre cidades. Dentro dos municípios já tem esse programa. Qual é o perfil do nosso cliente que se vale dessa modalidade? Geralmente é o estudante que está no curso superior. Não tem criança de sete, oito anos estudando em outro município.

Quando é dentro do mesmo município é o transporte local. Então, deve ter uma rede de atendimento local para o cidadão dentro. Quando sai de um município para o outro e vai estudar, o perfil da nossa clientela, dos estudantes, é estudante de ensino superior, ou está no ensino médio já, ou é curso superior. Saindo do município e indo para outro. Porque sai de uma cidade e vai pra outra aí dentro o transporte local é municipal para o programa.

Fls. 61
Proc. 59/17

O SR. FELIPE ROMA – Às vezes quem mora ali no canal 1 e estuda na Faculdade Santa Cecília depende do VLT pra chegar à faculdade. Acho que seria direito.

***

- Momento em que há falas de oradores distintos ao mesmo tempo. Som inaudível.

***

O SR. FELIPE ROMA –Existe a possibilidade de se repensar sobre isso ou é uma coisa que a EMTU não tem competência e não vai executar?

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA – É lei. O que eu estou atendendo é lei. É uma lei estadual, que estabelece esse regramento.

Com relação ao programa Ligado, de fato o Programa Ligado é um convênio que a gente tem com a Secretaria de Educação. Então, acabamos de assinar um contrato agora para os próximos 18 meses, ele está atendendo crianças com problemas de mobilidade, que precisam chegar na escola. São aproximadamente 6.000 crianças que a gente está atendendo hoje. Ali são 20 municípios na região de Campinas, e aqui em São Paulo tem mais uns 39 municípios. Nós atendemos esse convênio com a Secretaria de Educação.

Ali só faço o gerenciamento do serviço. Se ela tiver convênio, tiver criança para atender com esse perfil e ela não tiver locado, porque ela também tem outros contratos com outros prestadores de serviço que fazem muitos serviços que a gente faz.

Então, nós somos chamados, nesse caso, para atender e temos aproximadamente 400 veículos prestando esse serviço.

***

- Pergunta fora do microfone.

Fl. nº 62
Proc. 59/17

***

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR – De educação com a EMTU.

É um convênio. Eu não vou atrás, é ela que seleciona através das Delegacias Regionais de Ensino, falando: Olha, eu tenho aqui essa quantidade de crianças para atender.

Aqui eu não sei como eles atendem. Provavelmente deve estar atendendo também. O que tem com a gente é um diferencial. Nós padronizamos os carros.

***

- Pergunta fora do microfone.

***

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR –Busca em casa e nós fizemos agora uma "hackartona", uma maratona de hacker e o programa vencedor da EMTU foi um porta a porta que dois meninos do ABC desenvolveram em que a mãe consegue interagir com o operador e com a escola, otimizando rota para buscar. A mãe sabe, em tempo real, onde é que está o filho.

***

- Pergunta fora do microfone.

***

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR – Tem que ser provocado. É só mandar a demanda pra gente que a gente recebe de braços abertos.

Com relação à pergunta do colega sobre as enchentes.

Fl. nº 63
Proc. 59/17

Na região do Itararé nós tivemos aqui, ao longo desse projeto, 12 interferências que parte delas impactaram no prazo.

Na região do Itararé o que a gente tem ali... Uma informação para todo mundo, o que nós usamos ali, o topo da via é centenário. É o mesmo usado pela ferrovia há mais de 100 anos.

O SR. JABÁ – O centenário que era usado pela ferrovia não era concretado como é agora.

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR – Essa informação é muito importante. As galerias que tinham ali nós ampliamos. Tem um problema que é de manutenção. Se a gente voltar lá trás em 1933 quando o município autorizou a criar o loteamento lá, tinham dois canais. É a porção mais baixa que a gente tem ali do nível do mar.

Se você pegar a última enchente que teve aqui, a tábua das marés, você vai ver que primeiro o volume de chuva era um negócio absurdo.

Não é verdade que o VLT trouxe mais enchente à área. Se você for à internet e começar a pesquisar vídeos no *you tube*, você vai ver enchente naquela área antes do VLT.

Ali nós temos um problema maior, que transcende o negócio do VLT, que é o morro. Ali tem um volume de água, eu disse isso ao Prefeito e é uma preocupação dele, que nós precisamos ter outro projeto de macrodrenagem que leve em consideração o morro, o volume e a região.

Têm prédios construídos em cima do segundo canal. Se você for ver nas plantas, virou parquinho e não existe mais o canal.

Você vai andar em São Vicente pela praia e vai ver pelo filete de água que sai que o negócio está assoreado. Faltava limpeza. Nós tiramos de lá mais de 200 caminhões de terra, tanto é que nessa última chuva alagou outros lugares e não alagou ali.

Então, tem um problema de macrodrenagem para ser tratado, mas não é verdade que foi a obra do VLT que trouxe aquilo lá, mesmo com o volume impermeabilizado. Se fosse essa a solução, vereador, mandava o pessoal tirar o bloquete, plantar grama e está tudo resolvido. Você vai ver que o problema não é esse, o problema lá é maior .

Fl. nº 64
Proc. 59/17

O projeto de macrodrenagem, inclusive me comprometi com o Prefeito da gente sentar porque tem uma ação correndo em cima disso aqui.

A prefeitura apresentou um projeto no MP e a promotora queria saber em quanto tempo iria fazer aquilo e deu 90 dias.

Eu não posso, eu não vou contratar um amigo meu. Em 90 dias eu não trago nem amigo porque eu tenho que licitar. Tem que licitar, atender a lei, são 180 dias para contratar. É pelo menos um ano para fazer projeto, para desenvolver.

O projeto de macrodrenagem não é da EMTU, ela não tem competência para isso. Tem órgão dentro do estado que cuida disso aqui. Me comprometi a ir junto, mostrar e fornecer todas as informações. A gente tem todos esses dados, porque senão todo mundo quer colocar na conta do transporte e resolver o problema inteiro da cidade, um problema que não é nosso. Isso não é específico daqui.

Tudo bem, aquilo que você pode tratar, aquilo que você pode resolver você resolve, mas não dá porque senão não fecha nunca essa conta do VLT. Você vai fazer uma coisa e todo mundo coloca seus problema ali dentro.

Mas nós estamos cuidando, estamos acompanhando. Tem essa ação do MP, estão respondendo isso junto com a Prefeitura, encaminhando no sentido de equacionar. A solução é essa.

Nós vamos encaminhar isso junto a quem de direito para tentar ter um estudo, porque só para entender, eu sou o maior interessado, porque toda vez que aquilo tem problema, o VLT para, interrompe a passagem.

Queremos resolver, então vamos junto com o município fazer um projeto, tratar isso da maneira que tem que ser, mas sem, como vi lá alguns moradores, colocando de graça ou levianamente, sem informação nenhuma ou maldosamente, dizendo que a culpa é do VLT.

Pelo contrário, a gente tem dados que mostram que o que a gente fez ali foi muito mais, inclusive de impacto.

***

- Pergunta fora do microfone.

***

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR – Nós estamos avançando aqui. Até o final do ano é para estarem as 15 prontas. Ali tem o seguinte problema, só para vocês entenderem. Está diminuindo a janela de tempo, daqui a pouco para eu implantar uma eu não vou atender aquela, vou passar direto. Vira e mexe vocês olham aqui: "Oh, o pessoal está fazendo barulho depois das 10 horas da noite". É que não tem outro horário para trabalhar. Está funcionando até às 20 horas, e só sobrou das 20 às 22 horas para fazer barulho.

A gente vai agora, subindo para 11h30, é melhor fazer outra programação. Não atende aquela estação, implanta, e aí são 15 ou 20 dias para implantar estação por estação, para ela um mês e faz a implantação. Porque não tenho mais tempo, eu só posso trabalhar de madrugada. E não posso fazer barulho de madrugada para colocar aquilo lá. Mas todas elas até o final do ano.

***

- Pergunta fora do microfone.

***

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR – No trecho do Barreiros nós tivemos a última reunião agora, com o Prefeito e com a equipe, o pessoal está correndo, mas não é só esse, tem outros problemas que o município apontou e que estamos trabalhando juntos no sentido de corrigir.

Só para vocês entenderem, uma das condições desse contrato aqui é o seguinte: Eu tenho que passar, formalmente, essa infraestrutura para o concessionário, porque ele também recolhe. Ele tem que me apresentar o seguro dessa infraestrutura que estou entregando para ele.

Essa passagem eu tenho que ter o que a gente chama de termo de recebimento definitivo da obra. Depois todos os laudos e as estações. No caso das estações eu tenho que ter o AVCB. Sem o AVCB não

consegue nem comprar essa apólice de seguro para me apresentar, porque ao final de 20 anos ele tem que devolver tudo isso aqui que ele está recebendo em condições, do jeito que ele recebeu.

Então, eu tenho esse processo para fazer. E isso a gente não consegue fazer se não tiver 100%.

Então, tem uma série de coisinhas que estão andando.

O SR. DR. PALMIERI – É coisa simples: todas essas obras tem o terceiro plano de obras que seria até o Samaritá, mas tem muita gente, também, que gostaria que o VLT... – isso são especulações que existem – se vai aumentar depois disso.

Existe algum projeto que possa aumentar? Já falaram que vai para Praia Grande, já falaram uma linha que pode ir para o Humaitá, que em São Vicente pode sair um trecho.

Existe algum estudo já prévio? Alguma coisa ou nada disso? É só especulação, mesmo?

O SR. SARGENTO BARRETO – Bom, vamos lá.

Deputado, suas considerações, por favor.

O SR. DEPUTADO CAIO FRANÇA - Bom, acho que já falamos bastante.

Só agradecer o Joaquim pela gentileza e reforçar, pois a gente entende que é muito importante o VLT. E, reforçar todas as cobranças, mas também, sem dúvida, compreendendo que é um projeto para mudar o panorama e o paradigma do transporte aqui na região.

Então, a gente recebe de braços abertos. Mas, claro que você também compreende a nossa necessidade do dia-a-dia. Eu sei que tem outras tarefas. A gente já falou com o Rogério Barreto, por exemplo, o recape que tem na Linha Amarela, que parou também na Av. Mascarenhas de

Moraes, e que o quanto antes possa continuar da Mascarenhas até a praia que paralisou.

Vocês fizeram todo o recape da Linha Amarela que foi tão importante para a cidade. É uma via expressa nossa.

Então, também fazer a cobrança. No mais, agradecer ao Joaquim pela gentileza e parabenizar em nome do Barreto todos os Vereadores pela reunião.

É isso.

O SR. SARGENTO BARRETO – Vereador Alfredo Moura, que faz parte da nossa Comissão Especial de Vereadores.

O SR. ALFREDO MOURA – Olha, só quero agradecer mesmo, porque a gente sabe a luta de vocês para a implantação disso.

São Vicente ganha com isso.

Nós precisamos estar se preocupando com o Plano Diretor, pensando na área continental porque não é uma via simples não, mas o grande comércio que fica lá.

De antemão, agradecer mesmo você estar aqui presente. São Vicente fica contente com a presenta de vocês sempre.

Obrigado.

O SR. SARGENTO BARRETO – Vereador André Carioca que compõe a nossa Comissão Especial de Vereadores.

O SR. ANDRÉ CARIOCA – Quero agradecer o Sr. Joaquim pelos esclarecimentos, agradecer a presença não só dos Vereadores, mas dos assessores que trabalham aqui com a gente. Hoje a Jú

está presente, veio um pouco nervosa, fez as anotações ali e depois nós vamos discutir direitinho.

Sr. Joaquim, muito obrigado pelos esclarecimentos.

O SR. SARGENTO BARRETO – Presidente Wilson Cardoso.

O SR. WILSON CARDOSO – Boa tarde a todos e a todas.

Quero agradecer a presença do Sr. Joaquim e toda a sua equipe, agradecer aos Vereadores também que fizeram presenças, os assessores, aos funcionários da Casa que tem nos ajudados bastante, ao nosso jornalista.

Joaquim, quero dizer a você que a nossa cidade vive um momento diferente, um momento de transformação.

Precisamos estar unidos para que possamos buscar soluções para as nossas dificuldades, para os nossos problemas em relação ao transporte, em relação a nossa cidade; para que juntos possamos trazer qualidade de vida ao vicentino, ao munícipe que é o nosso maior objetivo.

Então, conte com esta Casa. Têm 15 Srs. Vereadores compromissados, comprometidos; os Secretários, o Prefeito. É um momento novo, é um momento de esperança, e, acima de tudo, é o momento de reconstrução da cidade.

Conte com esta Casa, está de portas abertas.

Espero que a próxima vez que o senhor venha a esta Casa tenha uma notícia boa e concreta em relação à extensão do VLT para a região continental.

Obrigado e Deus abençoe a todos.

Fl. nº 69
Proc. 59/17

O SR. SARGENTO BARRETO – Sr. Joaquim, por gentileza, as suas considerações finais.

O SR. JOAQUIM LOPES DA SILVA JÚNIOR – Obrigado Barreto, obrigado Wilson, ao Deputado aqui dedicando o seu tempo aqui, aos Vereadores todos aqui presentes, aos amigos.

A mensagem aqui é o seguinte: nós precisamos consolidar esse que é o maior investimento em mobilidade, para avançar com ele.

A ideia de estar conversando com vocês aqui era neste sentido, no sentido de nos ajudar a ir consensando esse entendimento, que nós vamos precisar ter um novo sistema de transporte municipal que nos permita fazer integração. Ela é importante para a gente avançar com programa.

Esses dados estão todos aqui à disposição de vocês; o que vocês quiserem eles estão aberto, eles mostram para a gente a nossa busca de demanda, inclusive com integração para poder avançar com ele.

Dá para fazer isso em parceria. A nossa relação com o Prefeito é muito boa, mas precisamos avançar com isso aqui no sentido, no sentido de avançar, no sentido de sensibilizar.

E, vocês aqui são os canais, são as lideranças. É a porta de entrada dos reclamos, aonde o cidadão vem aqui conversar, vem esclarecer dúvidas.

Então, eu achei mais do que oportuno o convite do Vereador Barreto, do Wilson, no sentido de promover essa conversa para estar levando aqui.

Eu sei que quando você fala em licitar, quem está prestando serviço sempre tem medo, tem receio; vai mudar ou coisa parecida. Não muda.

Fl. nº 70
Proc. 59/17

A cidade está aí. Quem está prestando serviço hoje já leva de certa forma vantagem, já tem o veículo, já tem a garagem, já tem os seus custos para estar participando disso, mas precisamos ter esse contrato novo com o sistema de bilhetagem único que nos permita fazer essa integração.

Então eu acho importante. Depois podemos até voltar, sentar, o que vocês tiverem essa é uma prioridade nossa. Claro, isso vai levar certo tempo. Se você considerar 180 dias é o prazo mínimo que tem de prazo legal para fazer isso.

Agora, definir qual é esse modelo de sistema que você quer, já vai aí também, pelo menos, uns 90 a 120 dias para pensar isto. Depois para mobilizar, para começar a implantar, operar e tal, é um tempo razoável.

Quer dizer, não vamos ter nada. Se começássemos hoje, o calendário mais provável nosso é que a gente teria um novo sistema, com condição de estar iniciando essas tratativas em junho do ano que vem. Junho do ano que vem! Por quê? Porque leva tempo.

Agora, tem que começar. Se não começar não vai ter. E aí fica difícil. Como é que você avança com um sistema desses? Vai fazer ponte? Vai fazer VLT para quê? Operar sozinho, para avançar sozinho?

Não dá.

Eu queria estar aqui morando em São Vicente para ter, inclusive, essa oportunidade que o município vai ter aqui com esse aporte de recurso público de investimento.

Quando eu digo: vai mudar a "cara", vai criar um conjunto de outras oportunidades, seja para o comércio, seja para a revitalização que isso traz; não é?

Hoje nós estamos aproximando de Santos. São Vicente tende a virar o portal litoral sul para sair, para entrar. Em qualquer lugar que você vá morar você vai estar com um sistema moderno a 15, a 20 minutos de qualquer lugar de Santos ou aqui no centro de São Vicente, com infraestrutura.

Fl. nº 71
Proc. 59/17

Então, isso vai mudar.

A Câmara aqui tem um grande papel no sentido de contribuir com o Legislativo na organização e no ordenamento desses novos territórios. São áreas ainda que tem tudo para fazer, que dá para começar muito organizado. E, olhar para essa área que está aqui onde já está implantado um conjunto de oportunidades que tem aí, para criar novos negócios, potenciar o construtivo disso. Começar a pensar nisso, porque o que está acontecendo aqui é isso, se não daqui a pouco só a especulação imobiliária ganha com isso pelo desordenamento. Você cria o benefício para atender o cidadão, e daqui a pouco esse cidadão é expulso desse lugar em razão do preço da terra, em razão dos impostos, e tal.

Esse é um papel muito importante para vocês.

Eu só agradeço aqui essa tarde com vocês para contar desse projeto nosso.

Muito obrigado.

(Palmas)

O SR. SARGENTO BARRETO – Bom, para a gente pode finalizar eu gostaria de agradecer a presença de todos os Vereadores, e os senhores assessores dos Vereadores, agradecer o Rogério Placido, a Sra. Virgínia que operou o sistema Datashow, ao Reginaldo. A Taquigrafia, muito obrigado pela colaboração.

Quero agradecer ao Deputado Caio França, ao Vereador André Carioca, aos Vereadores Alfredo Moura; Wilson Cardoso, nosso Presidente; a todos os senhores e as senhoras.

Agradecer ao nosso amigo Joaquim, mais uma vez, pela gentileza de ter vindo aqui a nossa cidade.

Joaquim, nenhum de nós aqui trabalha com imobiliária. Mas, se você quiser a gente leva em algum lugar para você comprar uma obra aqui rapidinho, num precinho bom. Assim você vem ficar mais perto de nos e acompanhar todo esse sistema.

Fl. nº 72
Proc. 59/17

Quero agradecer aos Vereadores pelas perguntas, tudo isso contribui bastante.

O nosso foco principal era a implantação do sistema, obviamente os seus desafios e a ampliação desse sistema que é a chegada até o Samaritá – área continental da nossa cidade, e, em especial a integração do nosso sistema de transportes municipal, que em tese é um transporte alternativo, mas é o transporte da nossa cidade com o VLT; senão não faz sentido levar o VLT até lá na ponta do Samaritá se a gente não conseguir integrar com o nosso sistema, que será o sistema alimentador do sistema tronco que é o VLT.

Então a gente precisa trabalhar bastante em torno disso. Nós vamos reunir a nossa comissão, deliberar quais serão os nossos próximos passos para a gente poder caminhar em direção a isso, levando agora, mais do que nunca, nos próximos passos, as informações que nós recebemos do senhor para poder, junto ao Secretário de Transportes, junto às associações do transporte alternativo e à cooperativa, concitar a todos da importância de que a gente efetivamente terá que licitar o sistema. Nós não temos hoje outra alternativa que não seja essa para a gente poder integrar.

Então, muito obrigado ao senhor. Se nós precisarmos, eu sei que a gente pode chamar e o senhor sempre vai nos atender com a mesma gentileza e o mesmo carinho. Muito obrigado ao senhor e muito obrigado a todos.

***

- Levanta-se a reunião às 17h25.

***

Inaugurada ontem a primeira linha de tróleibus em Santos

Gonfart em comício no Rio

Geadas: efeito acumulativo

A TRIBUNA

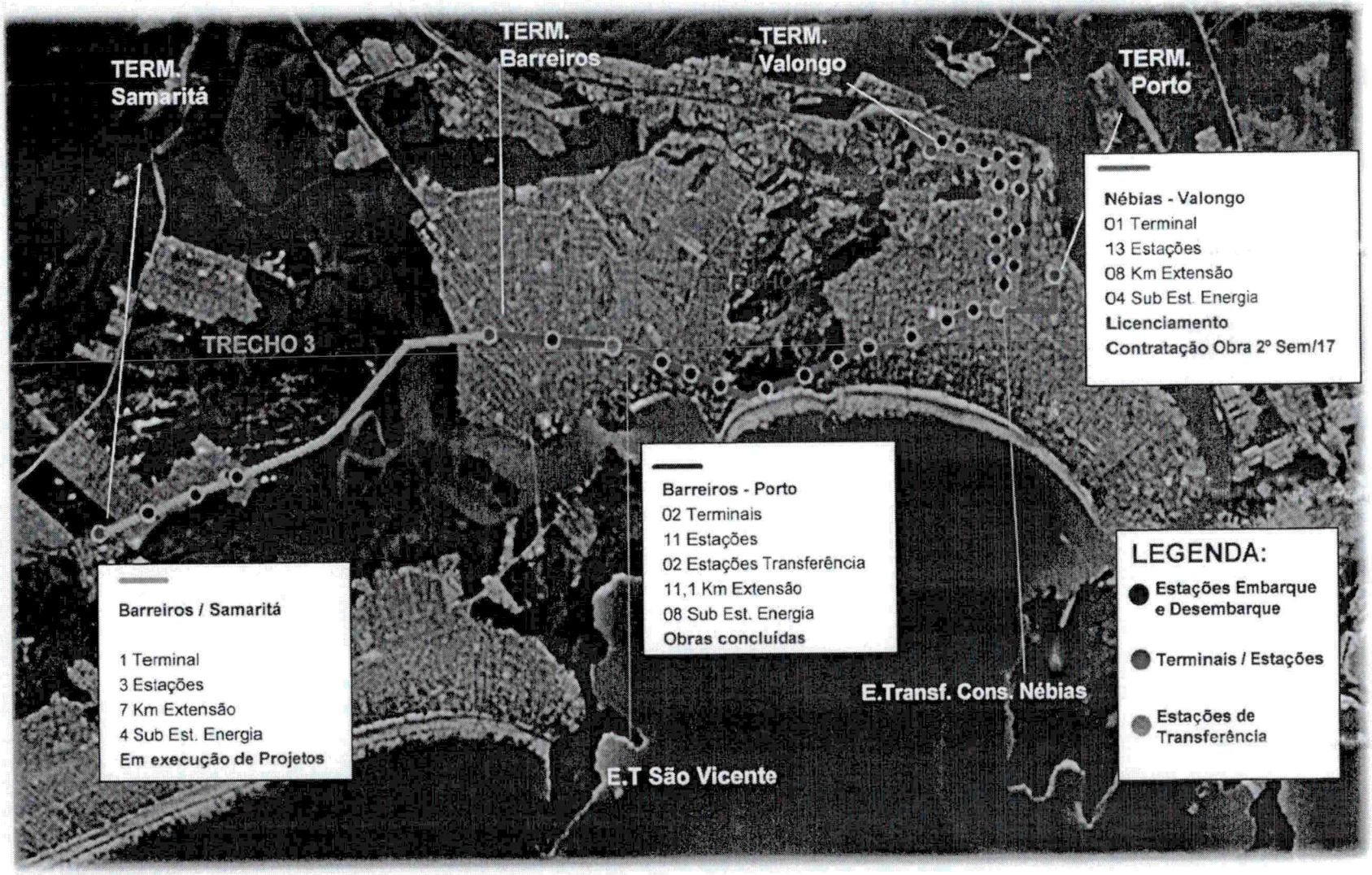
SANTOS — Terça-feira, 13 de Agosto de 1963

CONSOLIDAÇÃO DA IMPLANTAÇÃO DO SIM VLT BAIXADA SANTISTA

Câmara Municipal de São Vicente
São Vicente, 10/04/2017

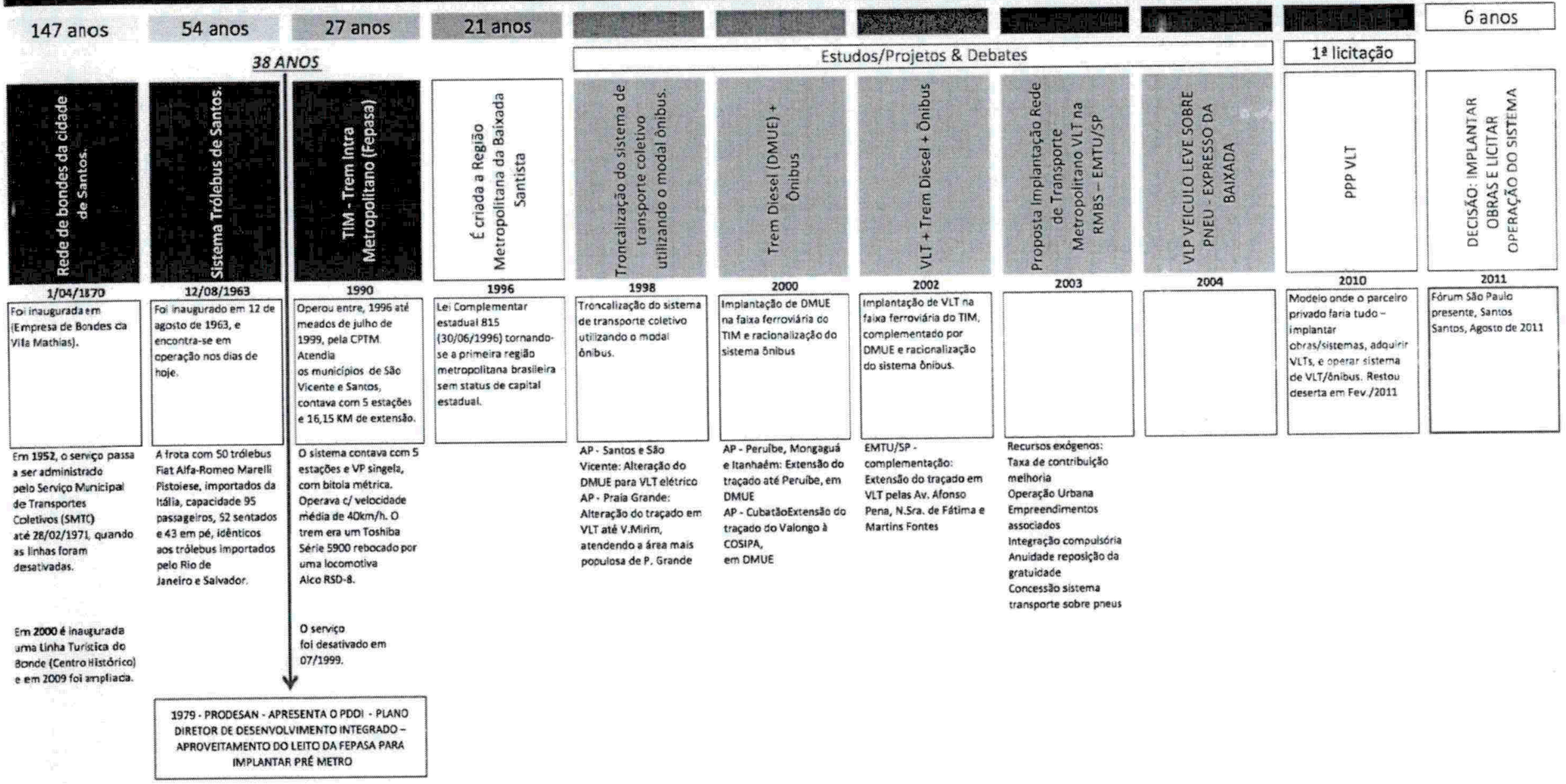
Fl. nº 73
Proc. 59/17

VLT – A IMPLANTAÇÃO PLANEJADA



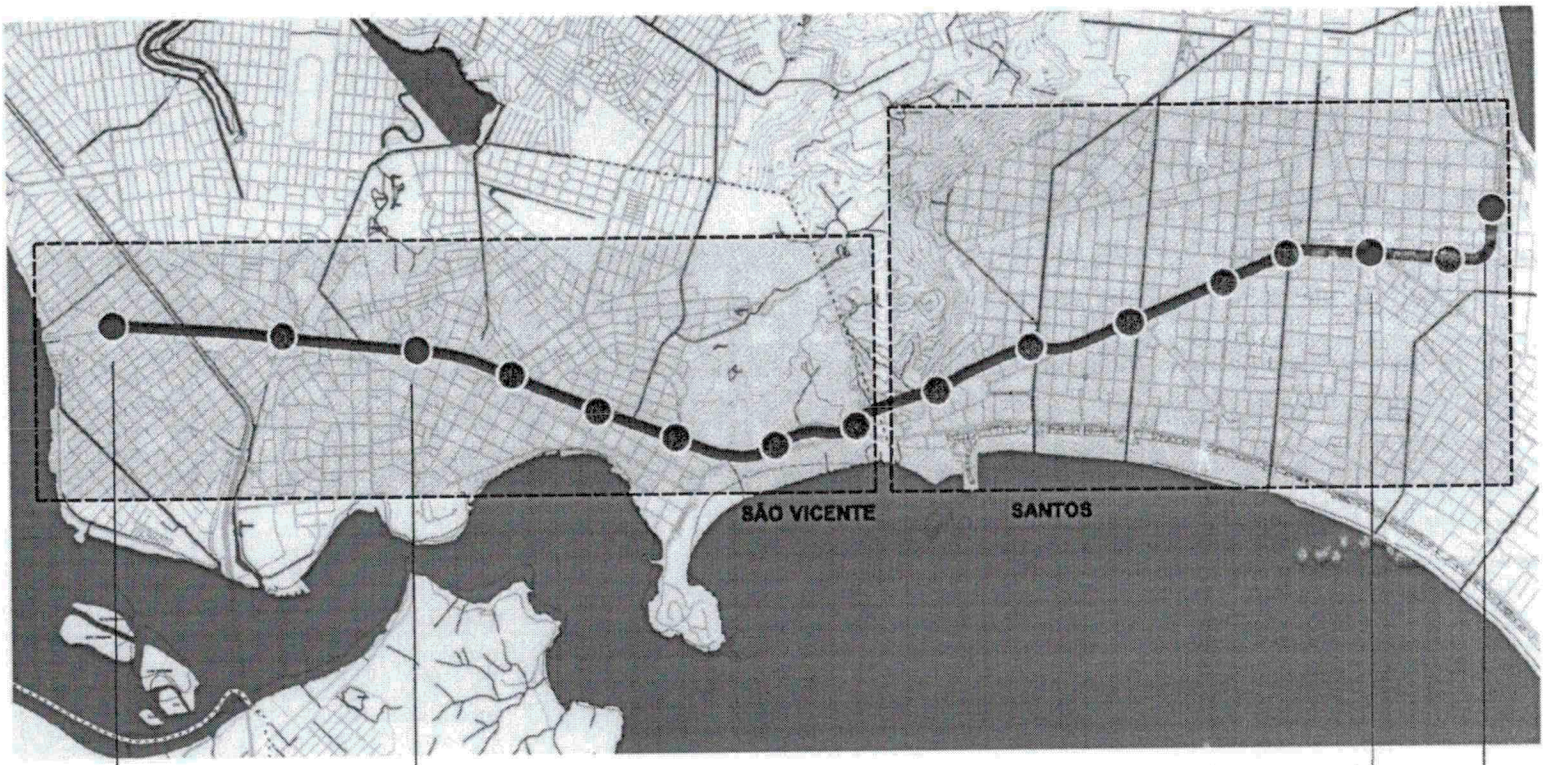
Fl. nº 74
Proc. 59/17

EMTU SP LINHA DO TEMPO - MOBILIDADE URBANA NA BAIXADA SANTISTA



Fls nº 75
Proc. 59/12

CONCLUÍDO - 1ª ETAPA DE OBRAS DO TRECHO PRIORITÁRIO



Estação Terminal Barreiros

Estação de Transferência São Vicente

Estação de Transferência Conselheiro Nébias

Estação Terminal Porto

Proc. 59/17

DIVISÃO DOS LOTES

EMTU

Trecho Barreiros - Porto

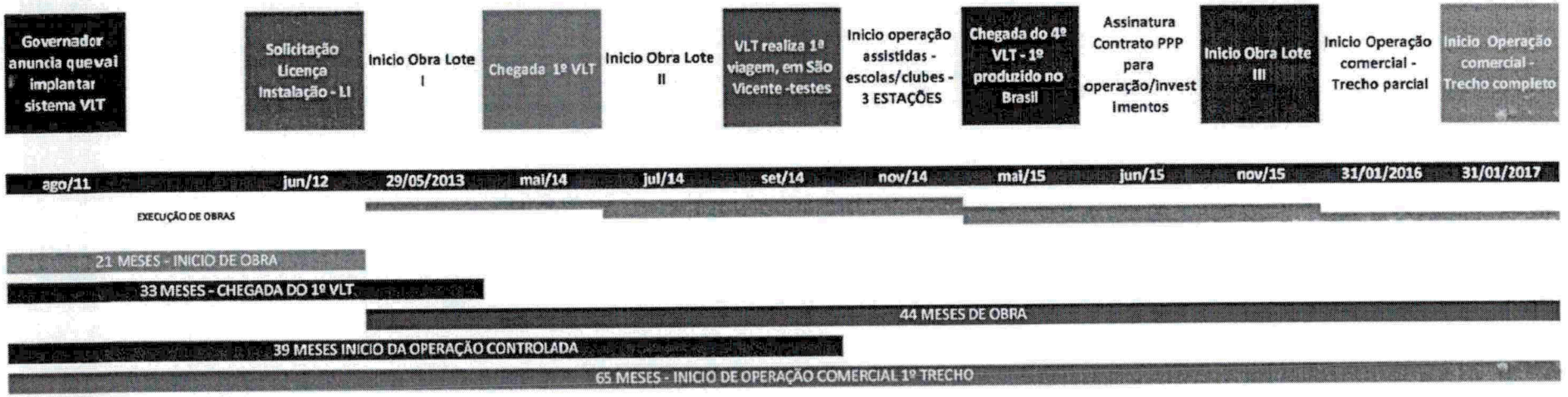
OBRAS COMPLEMENTARES
3,2 km VIA DUPLA
5 ESTAÇÕES

LOTE 1
6,5 km VIA DUPLA
9 ESTAÇÕES
VIADUTO EMMERICH
TÚNEL JOSÉ MENINO

LOTE 2
1,41 km VIA DUPLA
1 ESTAÇÃO
PÁTIO PORTO

Proc. 59/17

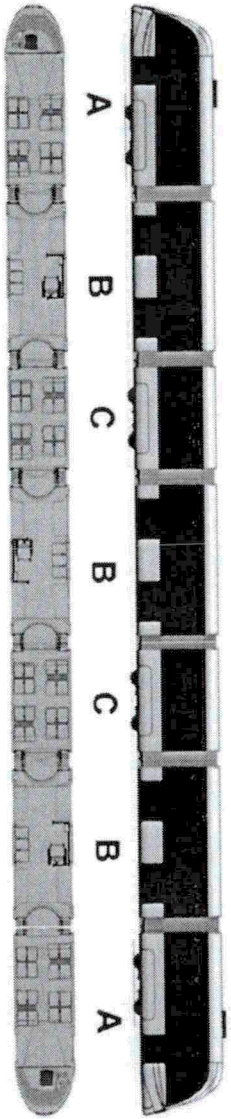
TEMPOS: IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA VLT TRECHO BARREIROS PORTO - 11,5 Km - 15 Estações - Pátio



INFORMAÇÕES:

PREVISTO - PRAZO DE EXECUÇÃO DA OBRA	18	meses	PRAZO INFORMADO NA SOLICITAÇÃO DA LI - LICENÇA DE INSTALAÇÃO
REALIZADO - EXECUÇÃO DE OBRA	44	meses	TRÊS CONTRATOS EXECUÇÃO OBRAS: 26 MESES ACRESCIMO DE TEMPO
CAUSAS:			
NEGOCIAÇÃO MP MINISTÉRIO PÚBLICO	3,0	meses	
DUAS LIMINARES DA JUSTIÇA	3,5	meses	
PRAZO DE DESMOBILIZAÇÃO/ MOBILIZAÇÃO OBRA	2,5	meses	
DESAFETAÇÃO /LIBERAÇÃO DA AV DR. JOAO GUERR	9,0	meses	
CORREÇÕES DE PROJETO	3,0	meses	
ALTERAÇÃO DE TRAJETO - PREF SANTOS	5,0	meses	

Proc. 5917/14

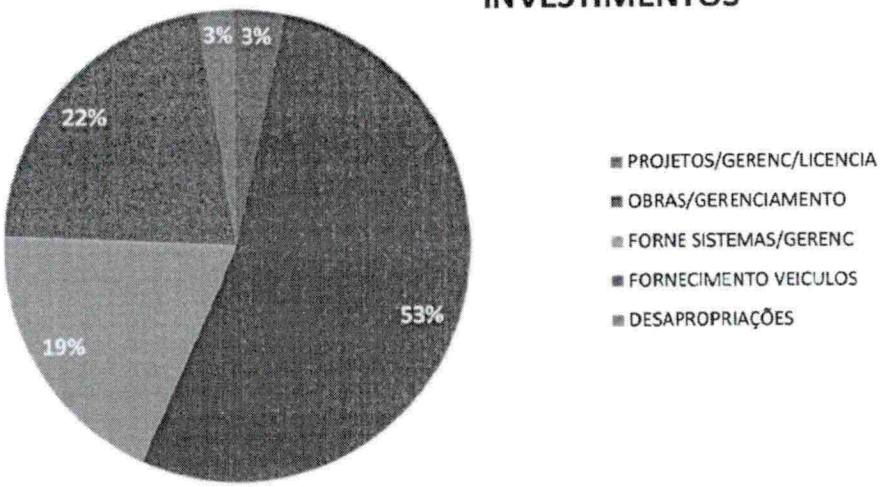


Não existe em prateleira ...
Mínimo de 18 meses p/ produção

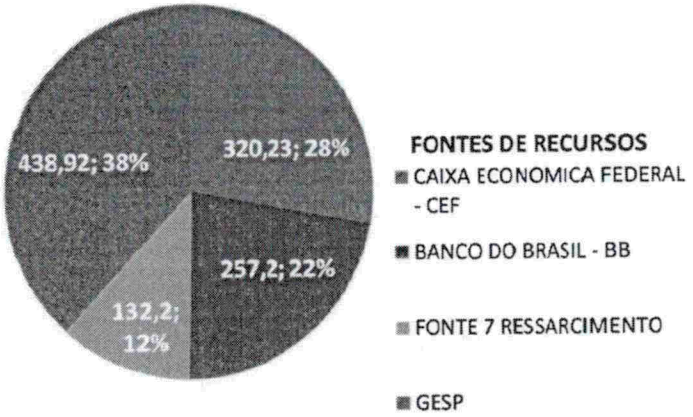
Unidade VLT:		
	245m²	fibra de vidro
	55 toneladas	aço inox
	35 km	cabo
	4 Unid.	truques
	6 Unid.	motores
	5 Unid.	aparelhos de ar condicionado
	3 Unid.	inversores
	3 Unid.	conjuntos de baterias (1,5 km de autonomia sem rede aérea)
	14 Unid.	displays de informação
	90 dias	Tempo de fabricação - **90 dias**
	170	postos de trabalho na cadeia de produção **(mão de obra direta)**
	20%	Percentual de nacionalização do Veículos
	Principais componentes importados: Ar **condicionado, cadeia de tração, chapas de aço inox e estrutura metálica dos truques**	

Fl. nº 79
Proc. 50/17

VLT DA BAIXADA NUMEROS E VALORES – 2016.



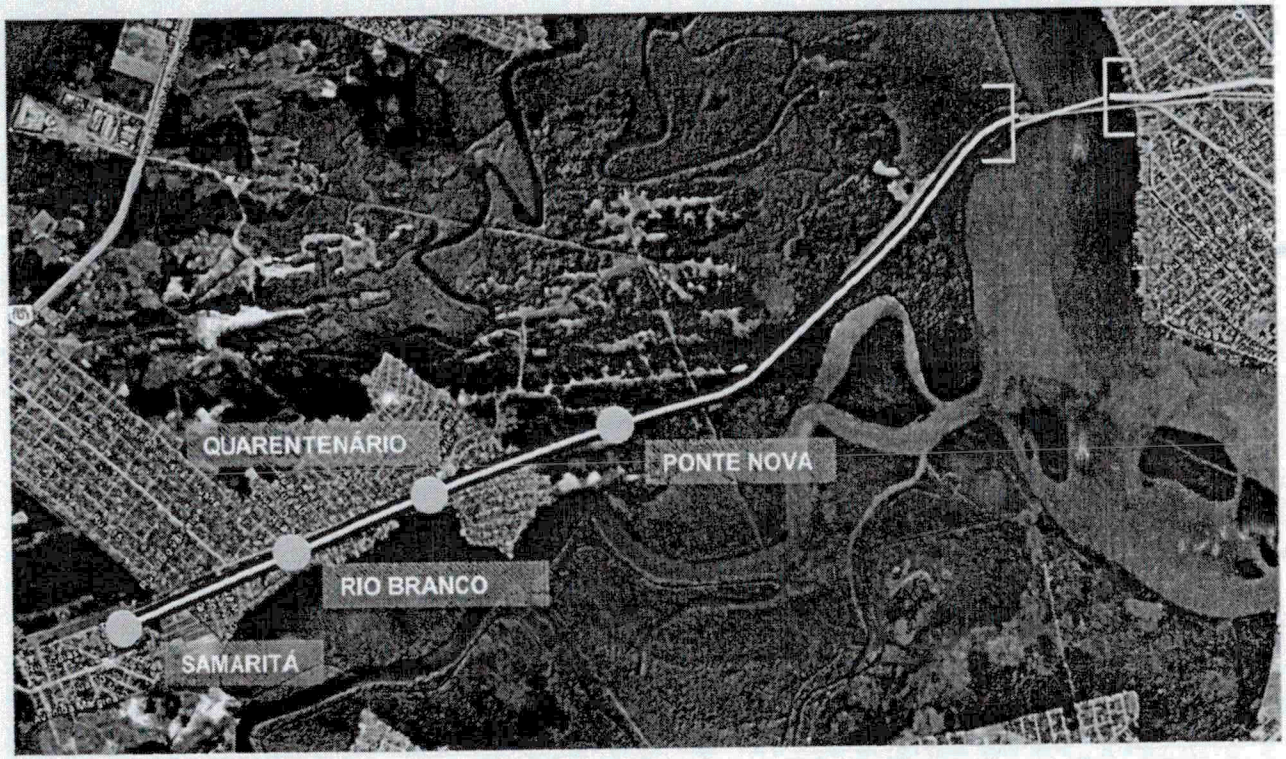
R$ 1. 148,55 - Executado até 31/12/2016



Fl. nº 80
Proc. 59/17

SIM – VLT BAIXADA SANTISTA - RMBS

TRECHO BARREIROS - SAMARITÁ



- Extensão: 7,5 km
- Trajeto: Ponte Jornal A Tribuna (Ponte dos Barreiros)
  Via Angelina Pretti da Silva
  Avenida Quarentenário
  Avenida Tribuna
  Rua Jequié

- Estações:
  4 estações bidirecionais

- Subestações:
  2 subestações retificadoras de energia

EMTU

GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO
Secretaria dos Transportes Metropolitanos

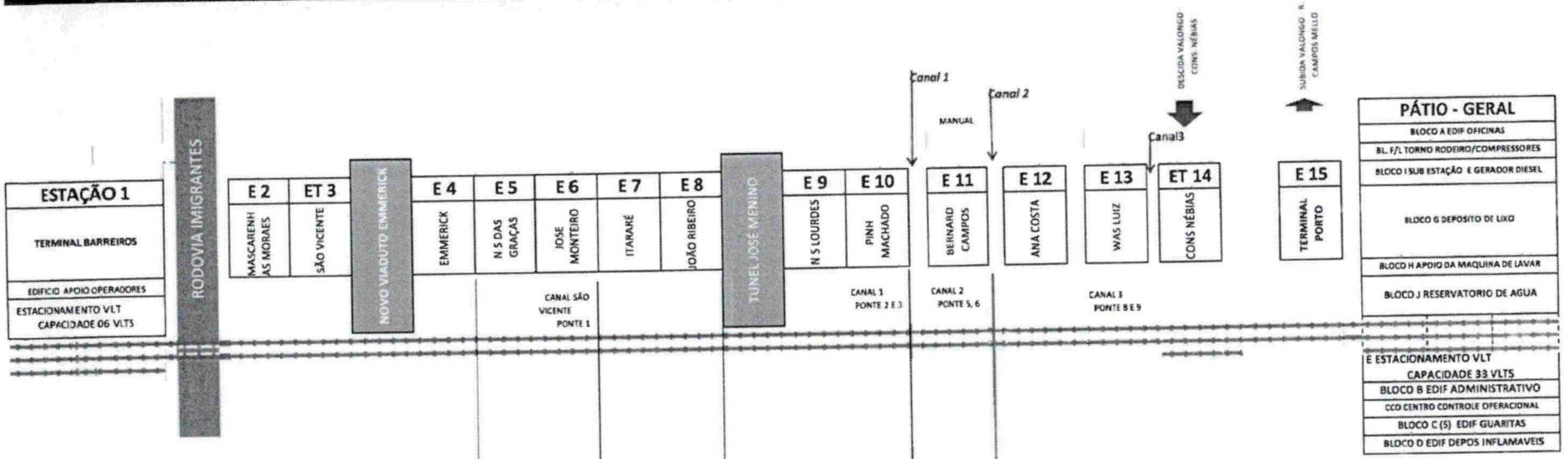
Fl. nº 81
Proc. 59/13

ABRIL/17 - GESP - EMTU SP: IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO VLT - SIM INTEGRADO METROPOLITANO DA BAIXADA SANTISTA

TRECHO I ESPLANADAS DOS BARREIROS (SÃO VICENTE) - PORTO (SANTOS)

SÃO VICENTE — 6,4 Km Via Permanente Dupla - 8 Estações Embarque/Desembarque - 4 Subestações de energia

SANTOS — 5,1 Km VP D - 7 E E/D - 4 SUBEST



EVOLUÇÃO DO ATENDIMENTO PUBLICO OPERACIONAL

OPERAÇÃO

set/14	Testes Estático/Integração/Dinâmicos com 1º VLT
18/11 - 01/12/14	OPERAÇÃO VISITA CONTROLADA 1 VLT`s
02/12 - 18/12/14	OPERAÇÃO VISITA CONTROLADA 1 VLT`s
abr/15	OPERAÇÃO PRECURSSORA - 2 VLT`s
jan/16	OPERAÇÃO ASSISTIDA - 4 VLT`s - DAS 09 H AS 16 HORAS - 7 HORAS DE OPERAÇÃO
fev/16	OPERAÇÃO COMERCIAL COM 6 VLT`s - DAS 09 H AS 16 HORAS - 7 HORAS DE OPERAÇÃO
abr/16	OPERAÇÃO COMERCIAL COM 7 VLT`s - DAS 07 H AS 19 HORAS - 12 HORAS
fev/17	OPERAÇÃO COMERCIAL COM 15 VLT`s - DAS 07 H AS 19 HORAS - 12 HORAS
jun/16	**Integração do VLT com 37 linhas de ônibus metropolitanas**
	OPERAÇÃO COMERCIAL COM 15 VLT`s - DAS 05:30 H AS 20 HORAS - 14:30 HORAS

Proximos eventos

30/abr	OPERAÇÃO COMERCIAL COM 15 VLT`s - DAS 05:30 H AS 23:30 HORAS - 18:00 HORAS
mai/17	**Integração do VLT linhas d Sistema Municipal de Santos**
	Integração do VLT com linhas do Sistema Municipal de São Vicente

Fl. nº 82
Proc. 59/17

Fl. nº 83
Proc. 59/17

LISTA DE PRESENÇA – PROC. 59/17

Reunião da Comissão Especial de Vereadores, constituída para tratar da implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT, realizada em 10 de abril de 2017, no Plenarinho, às 15 horas, com a presença do Dr. Joaquim Lopes da Silva Junior, Diretor-Presidente da EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A.

NOME	ENTIDADE
[illegible signature]	Câmara de São Vicente.
Dave F. de Barros	Camara de São Vicente
Dercinho Negão Camilhão	Vereador PMDB
André Vieira Pinto	Vereador Felipe Roma
Ronaldo B. dos Santos	Vereador Jaba
Jorete Netto Barcalobre	Vereador André Carioca
Rafael Leite	Vereador Adilson da Farmácia
Fábio Gomes	Assessor Vereador José Eduardo Filho.
Higor Ferreira vereador	
Gustavo Bensdorp Palmiéri	Vereador
Ademir Demarchi	Câmara - Santos
José Gomes da Mota Jr. Castelinho	Vereador PSB
Rogério Barreto Alves	Camara Municipal S. V.
Rogerio Placido das Neves	EMTU / GRB
Pedro Alves Cavalcante	Camara Municipal S.V.
Josenal Rodrigues Bezerra -	
Esdras de J. Nascimento	Câmara de S.V.
Edivaldo Santos Cruz - Assessor Ver Barreto	
Anderson Luis de Souza Costa -	Vereador Pros-SV
Wilson Cardoso -	Vereador-Presidente PSB-SV.
Caio França -	deputado estadual PSB
Alfredo Moura -	Vereador - S. Vicente -
Rodrigo Leite -	Presidente do Democratas São Vicente
Washington Romão -	Associação Comercial de São Vicente

Fl. nº 84
Proc. 59/17

LISTA DE PRESENÇA – PROC. 59/17

Reunião da Comissão Especial de Vereadores, constituída para tratar da implantação, junto ao sistema de transporte de São Vicente, do Caixa Único e da integração com o VLT, realizada em 10 de abril de 2017, no Plenarinho, às 15 horas, com a presença do Dr. Joaquim Lopes da Silva Junior, Diretor-Presidente da EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A.

Pedro Augusto | CÂMARA
ANTONIO CARLOS B. ALMEIDA CÂMARA
Jovaynar dos Santos Paixão Câmara

Fl. nº 85
Proc. 59/17

ATA DA REUNIÃO DA CEV CONSTITUÍDA PELA RESOLUÇÃO

Nº 22/17 – PROCESSO Nº 59/17

Aos 10 dias do mês de abril de 2017, às 15 horas, na Sala Doutor Osvaldo Marques (Plenarinho), a Comissão Especial de Vereadores constituída pela Resolução nº 22/17 e designada pelo Ato da Presidência nº 24/17 reuniu-se para dar continuidade ao tratado em sua instalação. Presentes os vereadores Sargento Barreto – Presidente da CEV, André Carioca e Alfredo Moura. Também estivem presentes nessa reunião o Sr. Joaquim Lopes, Presidente da EMTU, o Sr. Rogerio Plácido das Neves, Gerente Regional da EMTU, o Deputado Estadual Caio França, além dos Vereadores Wilson Cardoso, Presidente da Câmara Municipal de São Vicente, Higor Ferreira e Jabá, dentre outros. Aberta a reunião, o Sr. Presidente falou sobre a necessidade da implantação do Caixa Único e implantação com o VLT (Veiculo Leve sobre Trilhos), passando então a palavra para o Sr. Joaquim Lopes , que através de slides apresentou a todos o processo de instalação do sistema VLT no município de São Vicente até a fase atual.

Durante a explanação, o Sr. Joaquim Lopes destacou a necessidade de se resolver a questão do Transporte Alternativo de nosso município com o sistema VLT, pois, segundo ele, o atual sistema de transporte de passageiros no município de São Vicente não contempla a integração com o modal do VLT.

Ressaltou também que a segunda fase do projeto atenderá na sua maioria a cidade de Santos e que somente na terceira fase deverá atender aos moradores da Área Continental, porque, continuou ele, essa terceira fase depende também da construção de uma nova ponte sobre o Canal do Barreiros que atenda o modelo implantado ao longo de todo o trajeto Barreiros – Porto.

O Presidente da CEV, vereador Sargento Barreto, destacou ainda a necessidade de se agendar uma reunião com o Secretario Municipal de trânsito e Transporte, o Sr. Alexandre Almeida Costa , para que junto com esta Comissão possa tratar e saber dele qual modelo de integração será aplicado junto ao Sistema VLT.

Nada mais havendo a tratar, deu-se por encerrada a presente reunião.

SARGENTO BARRETO

ANDRÉ CARIOCA

ALFREDO MOURA

Fl. nº 86
Proc. 59/17
4D

REQUERIMENTO N.º 158/17 - DOCUMENTO N.º 2928/17

Solicita prorrogação de prazo das CEVs constituídas pelas Resoluções n.^{os} 1/17, 2/17, 3/17, 4/17, 13/17, 14/17 e 22/17. Proc. n^{os}. 21/17, 22/17, 23/17, 24/17, 42/17, 43/17 e 59/17

Senhor Presidente

Senhores Vereadores

Considerando o esgotamento do prazo da Comissão Especial de Vereadores constituídas pelas Resoluções n.º 1/17, 2/17, 3/17, 4/17, 13/17, 14/17 e 22/17, para tratar da elaboração de projetos de importância para o desenvolvimento do Município,

R E Q U E R E M O S, nos termos regimentais, a prorrogação do prazo das Comissões abaixo por mais 180 (cento e oitenta) dias, a contar das datas que seguem:

- CEV constituída pela Resolução n.º 1/17 – parceria com Memorial da América Latina – a partir de 8/8/2017;
- CEV constituída pela Resolução n.º 2/17 – Poupatempo – a partir de 8/8/2017;
- CEV constituída pela Resolução n.º 3/17 – JEPOM – a partir de 8/8/2017;
- CEV constituída pela Resolução n.º 4/17 – projetos culturais – a partir de 8/8/2017;

Fl. nº 87
Proc. 59/17
10

- CEV constituída pela Resolução n.º 13/17 – vara especializada em violência contra a mulher – a partir de 15/8/2017;
- CEV constituída pela Resolução n.º 14/17 – sistema cicloviário – a partir de 15/8/2017;
- CEV constituída pela Resolução n.º 22/17 – Caixa Único – a partir de 29/8/2017;

SALA MARTIM AFONSO DE SOUSA

Em 10 de agosto de 2017.

a) SARGENTO BARRETO

a) ALFREDO MOURA

a) ANDRÉ CARIOCA

TEC 543/FDA/BR/ja

Fl n.º 88
Proc 59/17

COMUNICADO Nº 42 /2018

Assunto: Extinção de CEV
Ref.: Res. nº 22/17 – Proc. 59/17

Prezado Sr. Vereador:
Como é de conhecimento de V. Exa. , o prazo para conclusão dos trabalhos das Comissões Especiais de Vereadores é determinado pelo autor do Projeto de Resolução, apresentado em Sessão Ordinária.

Nos termos do § 8°, do artigo 54 da Resolução n° 59 de 2015, "Se a Comissão Especial deixar de concluir seus trabalhos dentro do prazo estabelecido ficará automaticamente extinta, salvo se o Plenário houver aprovado, em tempo hábil, prorrogação de seu prazo de funcionamento, através de Requerimento devidamente justificado de iniciativa da maioria de seus membros, que será submetido a votação, sem discussão".

Assim, a Secretaria Legislativa desta Casa informa que a Resolução n° 22 / 17, sob Presidência do Sr. Vereador Sargento Barreto, está vencida desde 12 / 4 / 18 sem que tenha sido apresentado Requerimento de Prorrogação.
Ante o exposto, a aludida Resolução será encaminhada ao arquivo, sem prejuízo de apresentação por V. Exa. de novo Projeto de Resolução com o mesmo teor.

Atenciosamente,

Recebido por
Em 31/08/18 às 14:04hs

Camila Luconi
Secretaria Legislativa
30 / 8 /2018

C.M.S.V.
FOLHA DE ANDAMENTO

Papel para informação, rubricada como folha n.º 89
incorporada em 17/2/17 ao Processo n.º 59/17
pela funcionária Carolina.

À Ordem do Dia da Sessão Ordinária de 23/2/17, em discussão e votação única.
Em 17/2/17.

CLAUDIA C. KALIL ORIGUELA
Diretora-Legislativa

ADIADO em decorrência da aprovação do Requerimento n.º 27/17, do Sr. Vereador Alfredo Moura. Em 23/2/17.

CLAUDIA C. KALIL ORIGUELA
Diretora Legislativa

À Ordem do Dia da Sessão Ordinária de 2/3/17, em discussão e votação única adiada.
APROVADO. Em 2/3/17.

CLAUDIA C. KALIL ORIGUELA
Diretora Legislativa

Ao Sr. Presidente.
Em 2/3/17.

CLAUDIA C. KALIL ORIGUELA
Diretora-Legislativa

Promulgue-se a respectiva Resolução.
Em 2/3/17.

WILSON CARDOSO
Presidente

À Secretaria para as devidas providências.
Em 2/3/17.

CLAUDIA C. KALIL ORIGUELA
Diretora-Legislativa

C.M.S.V.
FOLHA DE ANDAMENTO

Papel para informação, rubricada como folha n.º 90 incorporada em 2/3/17 ao Processo n.º 59/17 pela funcionária Carolina.

Promulgada a Resolução n.º 22/17 (fl. 4).
Em 2/3/17.

Carolina

Carolina A. N. A. dos Santos
Setor - Secretaria

À Sra. Diretora-Legislativa.
Em 2/3/17.

BRUNO FARIA
Redator-Revisor

Ao Sr. Presidente para designar os Srs. Vereadores que comporão a Comissão.
Em 2/3/17.

CLAUDIA C. KALIL ORIGUELA
Diretora-Legislativa

Conforme o deliberado em reunião, **DESIGNO** os Srs. Sargento Barreto, Alfredo Moura e André Carioca para, sob a Presidência do primeiro, comporem a Comissão. Exare-se o respectivo Ato da Presidência.
Em 2/3/17.

WILSON CARDOSO
Presidente

À Secretaria para as devidas providências.
Em 2/3/17.

CLAUDIA C. KALIL ORIGUELA
Diretora-Legislativa

Exarado o Ato da Presidência n.º 24/17 (fl. 5).
Em 2/3/17

Carolina.

Carolina A. N. A. dos Santos
Setor - Secretaria

C.M.S.V.
FOLHA DE ANDAMENTO

Papel para informação, rubricada como folha n.º 9 incorporada em 13/3/17 ao Processo n.º 59/17 pela funcionária Camila.

Providenciado o Ofício n.º 1/17-CEV que convida os membros da CEV para reunião de instalação (fl. 6).
Em 13/3/17.

Camila Luconi
Secretaria Legislativa

Anexada a Ata de Instalação e providenciado o Ofício n.º 165/17 (fls. 7/9).
Em 5/4/17

Camila Luconi
Secretaria Legislativa

Anexado o Ofício-Circular n.º 8/17 (fl.10).
Em 10/4/17.

Camila Luconi
Secretaria Legislativa

Providenciada a juntada de documentos (fls. 11/21).
Em 17/4/17.

Camila Luconi
Secretaria Legislativa

Providenciada a juntada de documentos (fls. 22/84).
Em 17/4/17.

Camila Luconi
Secretaria Legislativa

Anexada a Ata da Reunião da CEV constituída pela Resolução n.º 22/17 à fl. 85.
Em 17/4/17.

Camila Luconi
Secretaria Legislativa

Anexado às fls. 86 e 87 o Requerimento nº 158/17 que prorroga o prazo da CEV por mais cento e oitenta dias.
Em 10/08/17

Gabriel Dubiela
Oficial Legislativo

C.M.S.V.
FOLHA DE
ANDAMENTO

Papel para informação, rubricada como folha nº. 92
incorporada em 5 / 9 / 18 ao Processo n.º 08/17
pelo(a) funcionário(a) _____ .

Providenciado Comunicado ao Presidente desta CEV, informando extinção da mesma em razão do vencimento de prazo, de acordo com o § 8° do art. 54 da Resolução 59/15 - Regimento Interno.
ARQUIVE-SE.
Em 5 / 9 / 2018

Camila Luconi
Secretaria Legislativa