



**OF. PRE 2018/2021 n.º 185/2020**

São Paulo, 16 de novembro de 2020.

Ao

Ministério Público do Estado de São Paulo

Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo

O **Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo – SEESP**, com sede à Rua Genebra, 25, São Paulo – SP, representado por seu presidente, Murilo Celso De Campos Pinheiro, vem, com fulcro no art. 6º da Constituição Federal e, conforme disposições de seu Estatuto, na qualidade de interessado, apresentar a presente **denúncia de possível descontinuidade ao direito social ao transporte público** em virtude da extinção da **Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP**, de acordo com as razões que passa a expor.

**Da alteração legislativa**

Por meio da Lei Estadual nº 17.293, de 15 de outubro de 2020, que estabelece medidas voltadas ao ajuste fiscal e ao equilíbrio das contas públicas e dá providências correlatas, a Assembleia Legislativa de São Paulo autorizou o Poder

Executivo a promover a extinção da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP, dentre outras entidades descentralizadas.

#### **SEÇÃO I**

##### **Da Extinção de Entidades Descentralizadas**

**Artigo 1º** - Fica o Poder Executivo autorizado a promover a extinção das seguintes entidades descentralizadas:

- I - Fundação Parque Zoológico de São Paulo, cuja instituição foi autorizada pela Lei nº 5.116, de 31 de dezembro de 1958;
- II - Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano de São Paulo - CDHU, cuja constituição foi autorizada pela Lei nº 905, de 18 de dezembro de 1975;
- III - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo - EMTU/SP, cuja constituição foi autorizada pela Lei nº 1.492, de 13 de dezembro de 1977.

Ainda, de acordo com tal lei, as funções hoje realizadas pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP serão delegadas à Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP, nos termos de seu artigo 35.

**Artigo 35** - Fica o Poder Executivo autorizado a delegar:

- I - à Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP, criada pela Lei Complementar nº 914, de 14 de janeiro de 2002, as funções de regulação e fiscalização de todas as modalidades de serviços públicos de transporte autorizados, permitidos ou concedidos a entidades de direito privado, inclusive aqueles submetidos à esfera institucional da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos;

Aqui cumpre-se ressaltar que a Lei 17.239/2020 foi apresentada ao Legislativo pelo Projeto de Lei nº 529/20, de 13/08/2020, denominado “Programa de Modernização Administrativa e Ajuste Fiscal” do Estado, aprovado rapidamente sem que houvesse os devidos debates com a sociedade civil, e sem que fosse considerada a real condição financeira da empresa e análise da importâncias dos serviços prestados pela empresa em todo o Estado de São Paulo.

### **Das inconsistências nas informações que levaram à extinção da empresa**

Inicialmente, importante ressaltar que, para justificar a necessidade de extinção da empresa, diante de um falso déficit orçamentário, ao apresentar o Projeto em plenário e nas redes sociais, o governo apresentou informações que não refletem a realidade da situação financeira da empresa.

Nesse sentido, o governo do Estado divulgou a seguinte tela informativa:

SITUAÇÃO FISCAL DO ESTADO

  
SÃO PAULO  
GOVERNO DO ESTADO

ORÇAMENTO 2021 - PROJEÇÕES

|                                                                               |                |             | Em R\$ milhões                                                      |                |             |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|---------------------------------------------------------------------|----------------|-------------|
| RECEITAS                                                                      | 2021           |             | 2021                                                                | 2021           |             |
| <b>RECEITAS CORRENTES</b>                                                     | <b>211.437</b> | <b>98%</b>  | Pessoal                                                             | 97.263         | 43%         |
| ICMS                                                                          | 141.373        | 66%         | Transf. Municípios                                                  | 45.131         | 20%         |
| IPVA                                                                          | 16.186         | 8%          | Dívida                                                              | 21.000         | 9%          |
| ITCMD                                                                         | 2.949          | 1%          | Custeio                                                             | 42.883         | 19%         |
| IR                                                                            | 8.737          | 4%          |                                                                     |                |             |
| Transferências Correntes<br>(Saúde, Educação, Convênios<br>Federais e Outras) | 10.601         | 5%          | Investimentos<br>(Op. de Crédito, Fontes<br>vinculadas / próprias)  | 4.471          | 2%          |
| Demais Correntes                                                              | 47.777         | 22%         |                                                                     |                |             |
| <b>RECEITAS DE CAPITAL</b>                                                    |                |             | Demais Despesas<br>(Sentenças, Pensões Especiais,<br>PASEP, FUNDEB) | 14.652         | 7%          |
| (Op. de Crédito, Convênios<br>Federais, Dep. Judiciais)                       | 3.560          | 2%          |                                                                     |                |             |
| <b>RECEITAS TOTAIS</b>                                                        | <b>214.997</b> | <b>100%</b> | <b>DESPESAS TOTAIS</b>                                              | <b>225.400</b> | <b>100%</b> |

**Déficit 2021: -R\$ 10.403 milhões**

**Rua Genebra, 25 – CEP: 01316-901 – São Paulo – SP**  
**Telefone: (11) 3113-2600 – Fax: (11) 3242-2368**  
**[www.seesp.org.br](http://www.seesp.org.br) – [seesp@seesp.org.br](mailto:seesp@seesp.org.br)**

No entanto, percebe-se claramente que o valor do IPVA não foi considerado na soma o que acabaria por gerar um superávit de R\$ 5,8 bilhões e não um déficit de R\$ 10,4 bilhões.

Do mesmo modo, constou neste projeto a autorização para a extinção da EMTU/SP com o argumento de que a empresa teria um prejuízo de um bilhão de reais; que a haveria uma redução de despesas com 500 empregados; e que a empresa faria somente concessões e, portanto, essas concessões poderiam ser transferidas para a ARTESP, Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo.

A seguir a tela 15/25 da Apresentação do “Programa de Modernização Administrativa e Ajuste Fiscal” do Estado, realizada na ALESP e nas redes sociais antes da aprovação do Projeto:

### EMTU

Os transportes metropolitanos vão ficar em uma estrutura menos onerosa ao Estado. A EMTU tem prejuízos acumulados de R\$ 1 bilhão e estrutura administrativa de quase 500 funcionários. Ela não faz mais a operação dos serviços de transportes metropolitanos, e sim apenas a gestão e fiscalização de concessões. Os projetos específicos de mobilidade urbana são desenvolvidos pela Secretaria de Transportes Metropolitanos ou pela administração estadual em geral. A extinção da EMTU será gradual e garantirá que todos os serviços sejam mantidos com eficiência.

Ocorre que é facilmente comprovável que as justificativas apresentadas para a extinção da EMTU **são falsas**, haja vista as publicações oficiais auditadas dos relatórios de administração financeira, divulgados tanto no site da própria empresa quanto no Diário Oficial do Estado em 25/03/2020.

Em primeiro lugar, a empresa nem tem como ter um prejuízo surreal de um bilhão de reais. A empresa teve um prejuízo contábil, não financeiro, no ano passado de R\$ 56 milhões (página 30 do DOE do dia 25/03/2020), e o prejuízo contábil acumulado desde a sua fundação (1977) não chega nem perto de um bilhão de reais (página 30 do DOE do dia 25/03/2020). **Portanto, a informação de que a empresa teria um prejuízo de um bilhão de reais é falsa.** O prejuízo contábil é fruto do lançamento de depreciações de obras realizadas para atender interesse do próprio Estado, não havendo para a EMTU nenhuma movimentação financeira, portanto não há prejuízo financeiro nenhum.

Para vislumbrarmos a incorreção das afirmações de que a empresa seja deficitária, importante esclarecer que a EMTU existe para fazer o planejamento, gerenciamento e fiscalização dos ônibus que transitam entre cidades nas 5 regiões metropolitanas do Estado, como já assinalado. Porém, o Estado pode querer construir, por exemplo, o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) em Campinas. Esta obra de interesse do Estado tem um custo extremamente elevado e a EMTU não existe para fazer obras, mas o Estado a utiliza para esta finalidade, principalmente depois do fim da EMPLASA.

Deste modo, para esse tipo de serviço/obra vem recurso do Estado para pagar as construtoras. Essas obras são ativadas no Balanço Patrimonial da Empresa, mas não geram prejuízo financeiro nenhum. O que ocorre é que todo o ano a empresa é obrigada por lei a lançar a depreciação contábil das obras. Algo que não gera nenhuma movimentação financeira, mas acaba por gerar um prejuízo “contábil”.



No ano de 2019 a EMTU fechou com mais de R\$ 60 milhões em caixa, no entanto, por causa dos lançamentos de depreciações fechou com prejuízo contábil de R\$ 56 milhões o que transmite a falsa impressão de que a empresa é deficitária. Ora, se a empresa não utiliza recursos do Estado e nem de bancos, não tem nenhum fornecedor vencido em aberto e ainda tem recursos em caixa, como poderia ser deficitária.

Em 2007, o Brasil adotando normas internacionais de contabilidade retirou a exigibilidade de apresentação da demonstração DOAR (Demonstração e Aplicação de Recursos), substituindo-a pela DFC (Demonstração de Fluxo de Caixa). Isso ocorreu porque muitas empresas apresentam lucros/prejuízos em suas demonstrações financeiras que não são reais. Na DCF é possível ver se a geração de caixa da empresa é positiva, ou seja, se as operações da empresa se pagam. O Fluxo de Caixa Operacional da EMTU em 2019 foi de R\$ 66 milhões de reais, mostrando que a empresa é extremamente saudável.

Assim, **a EMTU fatura aproximadamente R\$ 13 milhões mensais através principalmente de taxas de gerenciamento e fiscalização. Não utiliza recursos do Estado para pagar despesas de custeio e sempre teve caixa suficiente para suas operações.**

Em segundo lugar, **o Estado não tem despesa com pagamentos de salários da EMTU. É a própria EMTU através de suas receitas próprias de gerenciamento, fiscalização e inspeção que paga todas as suas contas de custeio como por exemplo salários, serviços de terceiros, fornecedores, etc., sem necessitar do Estado.**

Dessa forma, **a justificativa do Governo de que poderia reduzir despesa de salário é falsa**, pois para o Estado esta despesa já não existe. A

empresa além de ser independente ainda remete recursos financeiros para o Estado a título de outorga de concessão mensalmente.

É possível verificar inclusive que a empresa não tem nenhum fornecedor vencido e tem suas contas em dia e além de não ter nenhum passivo bancário, poderia liquidar à vista em 31/12/2019, se quisesse, todo o seu passivo circulante (valores a vencer até o exercício seguinte) com os valores disponíveis em caixa (R\$ 2,8 milhões em conta corrente e R\$ 57,3 milhões aplicados – página 30 do DOE do dia 25/03/2020).

### **Da diferenciação entre as atividades da EMTU e da ARTESP**

De acordo com a legislação que autoriza a extinção da EMTU, suas atividades deverão ser delegadas à ARTESP, empresa que não foi criada para a prestação dos serviços que estão a cargo da empresa em extinção.

Aqui faz-se importante evidenciar que a EMTU tem como atribuições institucionais: promover a qualidade da mobilidade urbana nas **regiões metropolitanas** do Estado de São Paulo, planejando, estruturando, gerenciando e fiscalizando o serviço de transporte de média e baixa capacidade.

De maneira simplificada, podemos afirmar que tem como atribuições planejar, gerenciar e fiscalizar o transporte metropolitano de passageiros em transporte de média capacidade (ônibus, VLTs, outros) nas cinco regiões metropolitanas do Estado de São Paulo.

Quando um ônibus circula apenas dentro de uma cidade ele é de responsabilidade da prefeitura. Quando ele transita entre cidades nas regiões

metropolitanas, ele é de responsabilidade da EMTU (ônibus privados, fiscalizados pela EMTU).

O principal índice de avaliação da EMTU é o índice de qualidade no transporte de pessoas.

Por sua vez, a ARTESP tem como atribuição assegurar o cumprimento de normas que regulamentam os serviços públicos delegados de transporte, assim como garantir a execução de contratos firmados entre o Estado e a Iniciativa privada. De maneira simplificada, a ARTESP cuida das concessões de manutenção de rodovias. A ARTESP até fiscaliza linhas de ônibus que estão fora das 5 regiões metropolitanas, mas com muitos problemas, sendo que nunca conseguiu fazer concessão de suas próprias linhas. O principal índice de avaliação da ARTESP é o número de mortos em rodovias.

Neste aspecto, importante informar que as concessões realizadas pela EMTU em nada se assemelham às concessões realizadas pela ARTESP. As grandes concessões da EMTU referem-se à concessão de transporte de média e de baixa capacidade de transporte de pessoas. As concessões da ARTESP se baseiam em manutenção de pedágios e rodovias. Portanto, nada semelhantes.

A EMTU possui sete grandes concessões de transporte e realiza várias atividades que vão além dessas concessões. Há também algumas áreas do Estado, como, por exemplo, o grande ABC Paulista, que ainda não foram licitadas.

A ARTESP nunca conseguiu fazer concessão de suas próprias linhas de ônibus, o que demonstra que sua expertise se concentra realmente em outra área e não na área de transporte urbano de pessoas.

Portanto, é **falsa a afirmação** de que as concessões da EMTU (transporte urbano de pessoas) sejam semelhantes às concessões da ARTESP



(pedágios e manutenção de rodovias) e que por conta disso não haveria problema em transferi-las sem que houvesse risco na continuidade da prestação dos serviços utilizados diariamente por milhões de pessoas.

Além de tudo o que consta comprovado, resta claro que uma agência, autarquia de regime especial, criada para cuidar de pedágios e rodovias não deveria realizar atividades de planejamento, gerenciamento, fiscalização e inspeção no transporte metropolitano intermunicipal de passageiros, realizado por uma empresa pública, e também não caberia entregar à iniciativa privada esses serviços. Assim não fosse, transportes não faria parte dos direitos sociais.

*(Art. 6º da CF São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, **o transporte**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição)*

E para não se negar esse importante direito social, não se pode perder de vista que são serviços essenciais à sociedade as atividades de planejamento, gerenciamento e fiscalização do transporte, que visam principalmente atender a sociedade de baixa renda, levando transporte mais barato a localidades de difícil acesso e reduzindo o tempo de viagem sem baldeações e custos, e eliminando tarifas não integradas.

Não se pode negar que, conforme a empresa foi crescendo, ela devagar foi se tornando mais forte no atendimento aos interesses da sociedade, atendendo cada vez um público maior, mas desagradando setores empresariais.

O projeto original da EMTU era de se tornar uma Autoridade Metropolitana de transportes eliminando a sobreposição de linhas pouco eficientes no transporte de passageiros no Estado e criando outras; ter um modelo de gestão única e integrada trazendo benefícios para o Governo, as empresas e principalmente

**Rua Genebra, 25 – CEP: 01316-901 – São Paulo – SP**  
**Telefone: (11) 3113-2600 – Fax: (11) 3242-2368**  
**[www.seesp.org.br](http://www.seesp.org.br) – [seesp@seesp.org.br](mailto:seesp@seesp.org.br)**

à sociedade; e consolidar o transporte de passageiros de baixa e média capacidade em âmbito estadual.

### **Da criação e evolução da EMTU**



**CECOM - Centro de Controle Operacional e de Manutenção em São Bernardo do Campo/SP**

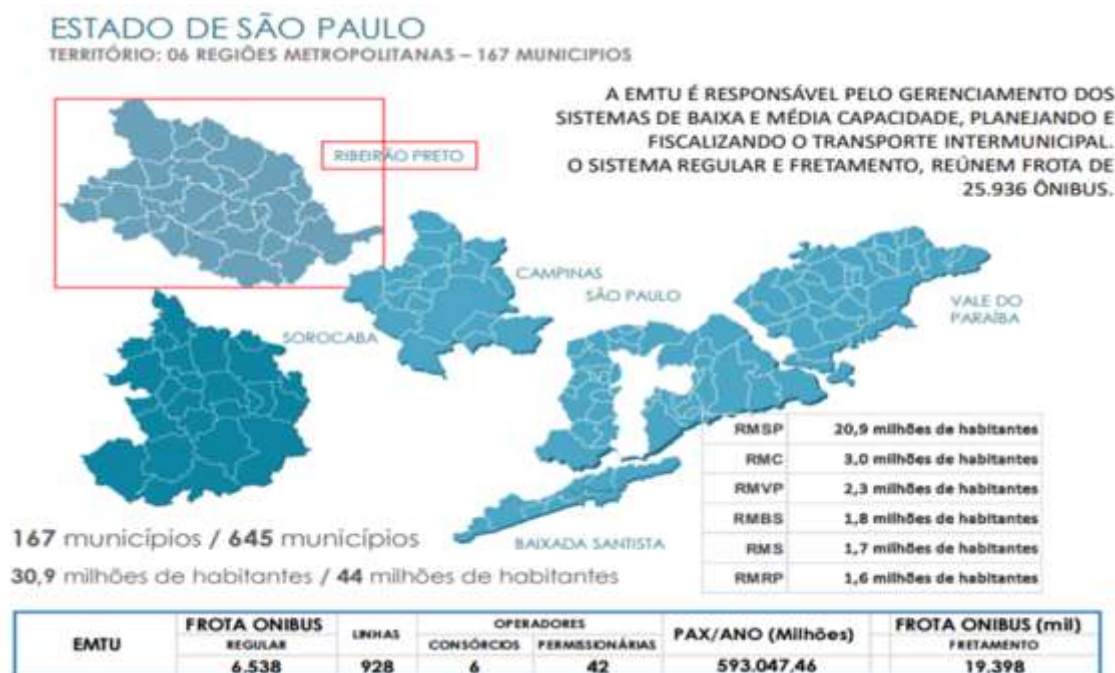
O IDEC Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor e outras instituições apontam ilegalidades na proposta do governo paulista de extinguir a EMTU, além disso, apesar de ser importante, para entender o quanto o projeto é falho e o quanto isso vai na contramão da evolução do transporte aplicado em outros países, transcrevemos abaixo a história da EMTU, sua importância para a sociedade, seus serviços, e comprovamos como o PL 529/20 se utilizou de informações falsas para extinguir a empresa para outros fins desconhecidos.

A EMTU/SP, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo foi criada em 1977, por meio da Lei nº 1.492 de 13/12/1977, na gestão do Governador Paulo Egídio Martins. Em 1978 iniciou a operação das linhas autorizadas pelo DER, e, em 1980, por meio do Decreto 15.319 de 07/08/1980, teve suas atribuições transferidas para a EMPLASA e, já naquela época, com as poucas

***Rua Genebra, 25 – CEP: 01316-901 – São Paulo – SP***  
***Telefone: (11) 3113-2600 – Fax: (11) 3242-2368***  
***www.seesp.org.br – seesp@seesp.org.br***



Ao longo dos seus 43 anos a empresa cresceu muito, vindo a se tornar a gerenciadora de cinco regiões metropolitanas e estava prestes a assumir a região metropolitana de Ribeirão Preto, antes de sofrer o ataque a sua existência.



A EMTU existe para fazer com que os usuários do transporte público cheguem aos seus destinos com conforto, segurança, rapidez e uma tarifa justa.

Atualmente, os especialistas de transporte já estudam a formação da “macrometrópole paulista”, uma região com 153 municípios. Importante esclarecer que os ônibus urbanos que circulam apenas dentro de cidades são gerenciados pelas prefeituras das próprias cidades. A EMTU é responsável pelos ônibus que transitam de uma cidade a outra dentro das cinco regiões metropolitanas do Estado de São Paulo.

Hoje, são milhões de passageiros a mais que vão depender do transporte coletivo para trabalhar, estudar, ir ao médico, fazer compras, se divertir e



visitar amigos e parentes em cidades sem limites. É preciso manter um órgão destinado a garantir transporte coletivo nessas regiões.

### Dados atuais da empresa

Dados de 2019:

| REGIÕES METROPOLITANAS     | CIDADES    | HABIT.         | PASSAG/ANO    | FROTA REG. E FRETAM. |
|----------------------------|------------|----------------|---------------|----------------------|
| SÃO PAULO                  | 39         | 21,6 MM        | 466,5 MM      | 13.434               |
| BAIXADA SANTISTA           | 9          | 1,8 MM         | 67,0 MM       | 1.627                |
| CAMPINAS                   | 20         | 3,2 MM         | 35,7 MM       | 6.035                |
| VALE DO PARAÍBA E L. NORTE | 39         | 2,5 MM         | 19,8 MM       | 2.549                |
| SOROCABA                   | 27         | 2,1 MM         | 13,0 MM       | 2.194                |
| <b>TOTAL</b>               | <b>134</b> | <b>31,2 MM</b> | <b>602 MM</b> | <b>25.839</b>        |

A EMTU transportou quase três Brasis em 2019, mais de 600 milhões de passageiros, através do gerenciamento e fiscalização de uma frota regular e de fretamento de 25 mil ônibus e atende cinco regiões metropolitanas que congregam 31,2 milhões de pessoas.

A EMTU apesar de alguns problemas em algumas áreas, mais devido a entraves políticos do que à sua capacidade, vem elevando sistematicamente o nível de satisfação do cliente, números esses auditados e disponíveis no Diário Oficial do Estado, publicado em 25/03/2020.

| ANO | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-----|------|------|------|------|
| IQC | 5,2  | 5,3  | 6,9  | 6,9  |

IQC = Índice de Qualidade do Cliente (Pág. 17 do Diário Oficial do Estado do dia 25/03/2020)

**Rua Genebra, 25 – CEP: 01316-901 – São Paulo – SP**  
**Telefone: (11) 3113-2600 – Fax: (11) 3242-2368**  
**[www.seesp.org.br](http://www.seesp.org.br) – [seesp@seesp.org.br](mailto:seesp@seesp.org.br)**



### **Das atividades que não poderão ser absorvidas pela ARTESP**

Conforme a EMTU foi crescendo, ela se tornava mais forte e estava prestes a assumir a região metropolitana de Ribeirão Preto. A intenção era de que a EMTU se redesenhasse em uma Autoridade Metropolitana de Transportes, e passasse a ter mais autonomia dentro dos municípios para atender à sociedade com maior rapidez e sem interferências políticas, possibilitando uma congregação de esforços conjuntos com municípios e com a sociedade de forma a gerar transporte de qualidade com menor tempo de viagem e menor custo para o passageiro.

**Abaixo um dos painéis de estudo que eram realizados junto com a EMTPLASA.**

**UM FUTURO PARA A SOCIEDADE**

**AUTORIDADE METROPOLITANA.**  
**Diálogo** entre gestores municipais, estaduais e federais,  
Instituir a **cultura da cooperação** metropolitana para vencer desafios  
Desenvolver e implantar **projetos de mobilidade de interesse metropolitano**

**ESTADO PROTAGONISTA**



Trabalhar **juntos**, de forma articulada.  
Conselho Diretor de Transportes Integrados (CDTI), **nas sub-regiões e regiões**;  
Elaborar **Planos Diretores Regionais Integrados de Transportes**, em conjunto, será nossa  
ferramenta para redesenhar e,  
Implantar **redes de serviços de transportes integrados**, mais racionais, econômicas e eficientes.

Além das atividades de planejamento, gerenciamento, fiscalização e inspeção, a EMTU realiza obras de mobilidade de interesse do Estado. O caso mais

recente foi a construção do primeiro trecho do VLT da Baixada Santista em uso , com segundo trecho em obras

### VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos (Baixada Santista)



É um projeto de grande sucesso que tem a extensão de 26,6 km, com 15 estações de embarque e desembarque no trecho Barreiros-Porto, 14



previstas no Trecho Conselheiro Nébias-Valongo e 4 projetadas no trecho Barreiros Samaritá. São 22 VLTs e projeção de 70 mil passageiros/dia.



**A EMTU também promove expansão de corredores de ônibus**

Ainda, a EMTU realiza a expansão da infraestrutura da rede de transportes urbanos e metropolitanos, implantando corredores de ônibus, terminais, estações de transferência, VLTs e BRTs.

Entre 2015 e 2018, foram 40 KM de faixas exclusivas e 38 novos terminais e estações de transferência implantados.

- Corredor Metropolitano ABD (33 km)
- Extensão do Corredor Met. ABD (12 km)

**Rua Genebra, 25 – CEP: 01316-901 – São Paulo – SP**  
**Telefone: (11) 3113-2600 – Fax: (11) 3242-2368**  
**[www.seesp.org.br](http://www.seesp.org.br) – [seesp@seesp.org.br](mailto:seesp@seesp.org.br)**

- Corredor Guarulhos-SP Tucuruvi (12,3 km)
- Corredor Met. Itapevi-São Paulo (22,7 km)
- SIM da Baixada (27 km)
- Corredor Metr. Bileó Soares (31,7 km)
- BRT Alto Tietê (em projeto)
- BRT Perimetral Leste (em projeto)







A EMTU também é líder em promover tecnologia na mobilidade urbana.  
Primeiro ônibus a hidrogênio do Brasil



A EMTU acompanha a gestão ambiental do sistema de transporte público sob sua responsabilidade, analisando dados operacionais e de consumo emitidos pelas empresas operadoras do transporte, possibilitando a identificação de ações que venham colaborar com a melhoria das condições ambientais. Assim, investiu e desenvolveu os seguintes projetos:

2000 – ônibus híbridos diesel/energia

2008 – programa de ônibus movido a etanol projeto best.

2010 – programa do ônibus movido a hidrogênio.

2015 – inicia-se a estação de produção e abastecimento de hidrogênio em sbc

Ainda, a EMTU em conjunto com a Fundação Carlos Alberto Vanzolini – FCAV está desenvolvendo um novo referencial técnico com especificação de critérios de desempenho a serem cumpridos, a fim de obter a certificação ambiental e energética Alta Qualidade Ambiental – AQUA-HQE para a infraestrutura de transporte público sob gestão da empresa.



**A EMTU monitora eletronicamente quase 100% da frota de ônibus em operação.**

Importante, também, informar que a EMTU só não monitora 100% dos ônibus porque a região metropolitana de Sorocaba não conta com GPS em todos os ônibus. Dessa forma é possível saber se os ônibus estão cumprindo os itinerários sem a necessidade de haver um fiscal na rua para a realização dessa tarefa.



Com a evolução em curso será possível também verificar a real demanda de cada linha, estabelecer tarifas mais corretas e aumentar a produtividade. É possível também futuramente, com base nos registros de utilização de cada usuário, redefinir linhas e trajetos urbanos.

Foi devido a automação de processos e adoção de tecnologias que a EMTU pode se manter com quadro reduzido de pessoal. A empresa conta com apenas 492 empregados (80% concursados celetistas), sendo que empresas públicas que cuidam de regiões bem menores mantêm quadro de pessoal muito superior ao da EMTU, da ordem de milhares.

A EMTU aos poucos também vem incorporando mais conforto aos usuários com o uso de ar-condicionado não somente nas linhas especiais, mas também nas linhas regulares comuns.



|                                  |                |
|----------------------------------|----------------|
| <b>VEÍCULOS</b>                  | <b>534</b>     |
| <b>FAMÍLIAS CADASTRADAS</b>      | <b>5.300</b>   |
| <b>PASS. TRANSPORTADOS / DIA</b> | <b>6.374</b>   |
| <b>ESCOLAS ATENDIDAS</b>         | <b>1.057</b>   |
| <b>AVALIAÇÃO USUÁRIOS</b>        | <b>&gt;95%</b> |
| <b>REGIÕES ATENDIDAS</b>         | <b>SP e CA</b> |



**A EMTU gerencia o Sistema Conveniado SEC LIGADO**

**Rua Genebra, 25 – CEP: 01316-901 – São Paulo – SP**  
**Telefone: (11) 3113-2600 – Fax: (11) 3242-2368**  
**[www.seesp.org.br](http://www.seesp.org.br) – [seesp@seesp.org.br](mailto:seesp@seesp.org.br)**



Dentre os programas e serviços a cargo da DERSA, podemos citar a importância do Sistema LIGADO, mantido financeiramente pela Secretaria da Educação, responsável pelo transporte de alunos e professores com necessidades especiais. A EMTU gerencia e controla este programa, que tem um nível de satisfação do usuário que ultrapassa 95%.

Neste programa, a EMTU coordena 534 vans e atende a mais de 5 mil famílias nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas.

Do mesmo modo, de igual importância social, a EMTU gerencia ainda a concessão da gratuidade de transporte a alunos, professores e idosos.

### PASSE ESCOLAR



**Quem pode utilizar:**  
Qualquer estudante tem direito ao Passe Escolar, independentemente do grau de estudo (fundamental, médio, técnico e superior).

- São Paulo
- Campinas
- Baixada Santista
- Vale do Paraíba e Litoral Norte
- Sorocaba

### IDOSO



**Quem pode utilizar:**  
Idosos com idade igual ou maior de 60 anos têm direito à gratuidade no transporte metropolitano por ônibus.

- São Paulo
- Campinas
- Baixada Santista
- Vale do Paraíba e Litoral Norte
- Sorocaba

| Região Metropolitana | Passe Livre   | Meia Tarifa   | Total          |
|----------------------|---------------|---------------|----------------|
| São Paulo            | 61.069        | 53.723        | <b>114.792</b> |
| Bx. Santista         | 10.571        | 6.270         | <b>16.841</b>  |
| Campinas             | 4.204         | 3.512         | <b>7.716</b>   |
| Vele Paraíba         | 4.723         | 3.850         | <b>8.573</b>   |
| Sorocaba             | 4.814         | 2.034         | <b>6.848</b>   |
| <b>Total</b>         | <b>85.381</b> | <b>69.389</b> | <b>154.770</b> |

| Região Metropolitana | Idoso 60-64    |
|----------------------|----------------|
| São Paulo            | <b>337.722</b> |
| Bx. Santista         | -              |
| Campinas             | <b>54.135</b>  |
| Vele Paraíba         | <b>85.512</b>  |
| Sorocaba             | <b>40.055</b>  |
| <b>Total</b>         | <b>517.424</b> |

No ano de 2019, foram mais de 154 mil benefícios concedidos a alunos e mais de 517 mil idosos, entre 60 e 64 anos, cadastrados, todos com cartões eletrônicos.

Para aquelas pessoas com necessidades especiais que não são alunos e nem professores e necessitam de apoio no transporte público foi criado o CAPES, Centro de Atendimento a Pessoas Especiais.



|                                           |               |
|-------------------------------------------|---------------|
| <b>R. M. SÃO PAULO</b>                    | <b>60.691</b> |
| <b>R. M. BAIXADA SANTISTA</b>             | <b>8.566</b>  |
| <b>R. M. CAMPINAS</b>                     | <b>4.247</b>  |
| <b>R. M. VALE DO PARAÍBA E LIT. NORTE</b> | <b>2.845</b>  |
| <b>R. M. SOROCABA</b>                     | <b>1.424</b>  |
| <b>TOTAL</b>                              | <b>77.773</b> |

A EMTU conta com o serviço fixo e móvel CAPES. Existem unidades fixas para atendimento de pessoas com necessidades especiais e, além disso, a EMTU conta com o serviço móvel de atendimento a essas pessoas em vários locais.

A excelência da prestação de serviços tem sido reconhecida pelos usuários, e é objeto de vários prêmios.

**Rua Genebra, 25 – CEP: 01316-901 – São Paulo – SP**  
**Telefone: (11) 3113-2600 – Fax: (11) 3242-2368**  
**[www.seesp.org.br](http://www.seesp.org.br) – [seesp@seesp.org.br](mailto:seesp@seesp.org.br)**



30/05/2017

## Trabalho vencedor da UITP Awards 2017 será apresentado em São Paulo

*PPP do VLT venceu na categoria Modelos de Negócios e de Financiamento Inovadores*

Já está na EMTU /SP o troféu do prêmio UITP Awards 2017. A PPP voltada para a prestação dos serviços de transporte intermunicipal - que inclui a operação do VLT, dos ônibus, o fornecimento de sistemas e veículos - nos nove municípios da Baixada Santista venceu o prêmio na categoria Modelos de Negócio e de Financiamento Inovadores.

04/11/2019

## EMTU/SP recebe prêmio como uma das vencedoras do 23º Concurso Inovação no Setor Público

*Premiação valoriza práticas inovadoras que promovem a melhoria da gestão pública em benefício dos cidadãos*

A EMTU/SP receberá na segunda-feira (04), em Brasília, o prêmio como uma das vencedoras do 23º Concurso Inovação no Setor Público. A cerimônia acontecerá durante a 5ª Semana de Inovação, entre 4 e 7 de novembro, no Instituto Serzedello Corrêa (ISC), situado na capital do País.

Por fim, a EMTU cuida da bilhetagem eletrônica, controlando a distância toda a movimentação tarifária das regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista, sendo possível saber qual o crédito eletrônico em trânsito a cada momento. Este controle implica na análise da movimentação de bilhões de reais anuais.



|                                                        |                |
|--------------------------------------------------------|----------------|
| ( + ) VENDA DE CRÉDITOS (EMPRESAS DIVERSAS E USUÁRIOS) | R\$ 32 Bilhões |
| ( - ) REMIÇÃO DE CRÉDITOS (EMPRESAS DE ÔNIBUS)         | R\$ 30 Bilhões |
| ( = ) FLOATING DO SISTEMA                              | R\$ 2 Bilhões  |

Em São Paulo está sendo constituída a associação **ABASP** para cuidar da bilhetagem de todo o Sistema Metropolitano de Transportes (EMTU, METRÔ e CPTM)

Crédito em trânsito em 30/09/2020 = R\$ 940 milhões (Este é real)

Risco alto: Estado com poder de veto muito pequeno nessa Associação!



Assim como Metrô e CPTM, a EMTU é uma empresa vinculada à Secretaria de Transportes Metropolitanos. Neste aspecto, a EMTU tem que controlar todas as integrações tarifárias que ocorrem entre linhas de ônibus intermunicipais com ônibus municipais, Metrô e CPTM.

Neste ponto, entendemos importante apresentar uma comparação básica entre ARTESP e EMTU:

|                  | ARTESP             | EMTU            |
|------------------|--------------------|-----------------|
| Patrimônio Bruto | R\$ 600 milhões    | R\$ 2,1 bilhões |
| Espécie          | Autarquia Estadual | Empresa Pública |

|                                               |                                                                                            |                                                                                                       |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                               | <b>Pessoa Jurídica de<br/>Direito Público</b><br><br><b>Lei das Licitações<br/>8666/93</b> | <b>Pessoa Jurídica de<br/>Direito Privado</b><br><br><b>Lei das Estatais<br/>12.303/16</b>            |
| <b>Atividade</b>                              | <b>Gestão de Contratos<br/>de manutenção de<br/>rodovias</b>                               | <b>Planejamento,<br/>Gerenciamento e<br/>Fiscalização do<br/>Transporte Urbano<br/>Intermunicipal</b> |
| <b>Principal índice</b>                       | <b>Número de mortes em<br/>rodovias</b>                                                    | <b>Satisfação do Cliente<br/>usuário do transporte</b>                                                |
| <b>Patrimônio Bruto</b><br><br><b>Em 2019</b> | <b>R\$ 603 milhões</b>                                                                     | <b>R\$ 2,2 bilhões</b>                                                                                |
| <b>Fluxo de Caixa<br/>Operacional em 2019</b> | <b>R\$ 41,7 milhões<br/>NEGATIVOS</b>                                                      | <b>R\$ 66,5 milhões<br/>POSITIVOS</b>                                                                 |
| <b>Faturamento Mensal</b>                     | <b>R\$ 14,5 milhões</b>                                                                    | <b>R\$ 13,7 milhões</b>                                                                               |
| <b>Atendimentos de</b>                        | <b>4 mil</b>                                                                               | <b>144 mil</b>                                                                                        |

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| <b>Ouvidoria</b> |  |  |
|------------------|--|--|

Pela simples exposição das funções e serviços prestados atualmente pela EMTU, verifica-se que a ARTESP não tem estrutura para mantê-las sem prejuízo aos milhões de usuários atendidos.

As concessões da EMTU estão relacionadas ao transporte de pessoas e as concessões da ARTESP estão relacionadas à manutenção de rodovias.

### **O transporte como direito social fundamental**

Com a promulgação da Emenda Constitucional nº 90 de 15 de setembro de 2015, o direito ao transporte passou se tornar um direito social, logo, um direito fundamental, relacionado com o princípio da dignidade da pessoa humana. O atendimento a tal direito é essencial para que as pessoas tenham uma vida digna em sociedade.

Classificado como um direito social, o direito ao transporte é categorizado pela doutrina como um direito de segunda dimensão, portanto, existe uma necessidade do Estado agir, por meio de políticas e serviços públicos, fazendo uma prestação social garantindo a mobilidade urbana.

Vale salientar, que o direito ao transporte é considerado como direito de meio por ter como meta garantir a possibilidade de todos terem acesso aos lugares de uma cidade ou entre cidades, e para que o cidadão tenha condições de

exercer suas atividades cotidianas, que são direitos, como acesso à saúde, educação, trabalho, lazer, cultura, etc.

Por ser um direito social, o Estado por meio de políticas públicas deve suprir a demanda envolvendo essa temática, que deve ser objeto de proteção pelos Poderes do Estado. O Estado deve garantir pelo menos um mínimo de condições materiais para suprir as necessidades da população em termos de transporte digno e acessível, tornando-se assim prioridade dos gastos públicos.

O desmantelamento ou descontinuidade dos serviços públicos de transporte existentes é inaceitável e deve ser objeto de proteção em todas as esferas.

E é nesse sentido que esta entidade requer a intervenção do Ministério Público Estadual para que os serviços prestados pela EMTU não sofram qualquer interrupção ou perda de qualidade com sua transferência a entidade que nem tem como fim institucional absorver as atividades que hoje são prestadas pela empresa que se pretende extinguir.

Não se pode aceitar o desmonte da EMTU e o colapso das políticas públicas que ela desenvolve que se constituíra em evidente retrocesso social.

### **Do direito à justificação pública e dever de transparência do Estado**

Como já alertado, as razões aduzidas pelo Governo do Estado para a propositura do projeto de lei de extinção da EMTU não se sustentam, pois alicerçadas em inverdades.



Qualquer ato autorizativo de extinção a ser editado pelo Governo do Estado deve comprovar que não se constituirá em eliminação de quaisquer políticas públicas ligadas ao transporte público no que concerne aos serviços hoje prestados pela EMTU e deve se subordinar aos princípios da publicidade e direito de acesso à informação pública.

Assim, através desta, o que se espera do Ministério Público do Estado de São Paulo é que cobre do governo do Estado que apresente um diagnóstico do impacto de sua extinção, notadamente com relação aos usuários do transporte público, divulgação do planejamento acerca da absorção pela ARTESP dos serviços prestados, das ações, programas e políticas públicas atualmente desenvolvidas pela DERSA, que, como se comprovou aqui, não está preparada para tanto.

## **Conclusão**

Todas as informações contidas neste ofício são públicas e estão comprovadas nos documentos anexos.

Diante de todo o exposto, fica evidente que a EMTU é uma empresa autossuficiente, que não depende do Estado, desmistificando toda a narrativa utilizada para destruí-la. A empresa não trata apenas de concessões, trata de inúmeros serviços essenciais à sociedade, principalmente a de baixa renda.

Deste modo, sendo o direito ao transporte um direito social, do qual depende não só seus usuários, mas todos os cidadãos que se locomovem pelos centros urbanos, a transferência de atividades de uma empresa como a EMTU deve ser feita com toda a responsabilidade e rigor.



Assim, esta entidade sindical requer que esta Procuradoria cobre do governo do Estado de São Paulo que apresente todos os estudos diagnósticos que sustentem a possibilidade de extinção da EMTU sem que haja descontinuidade dos serviços de transporte.

No caso de constatação de irregularidades na tramitação do projeto de lei, uma vez não terem sido ouvidos os cidadãos e os órgãos técnicos, e diante da provável descontinuação dos serviços de transporte público em detrimento da população de cidades de todo o Estado, requer sejam tomadas todas as providências necessárias para que seja garantido o direito social ao transporte, inclusive com a propositura de competente ação civil pública.

Esta entidade se coloca à disposição para apresentação de demais estudos que se mostrem necessários, bem como para a indicação de especialistas em transporte e mobilidade urbana que poderão prestar todos os esclarecimentos necessários.

Renovamos nossos votos de consideração.

Atenciosamente,

**Murilo Celso de Campos Pinheiro**

**Presidente**

**Documentos anexos:**

- 1 – Plano de Negócios EMTU – 2020
- 2 – Inverdades utilizadas para a extinção da EMTU
- 3 – A EMTU no PL 529/90
- 4 – EMTU Pós PL 529/20
  
- 5 – Artigo Mobilize – Portal de Mobilidade Urbana Sustentável
- 6 – Concessão de linhas rodoviárias está suspensa por tempo indeterminado - <https://www.tce.sp.gov.br/6524-concessao-linhas-rodoviarias-esta-suspensa-por-tempo-indeterminado>
- 7 – Gravação de *webinar*, promovido pelo Conselho Assessor de Transporte e Mobilidade Urbana do SEESP, de discussão do PL 529/2020 – Programa de modernização administrativa e ajuste fiscal