



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 28 de Setembro de 1990

GABINETE DO PREFEITO

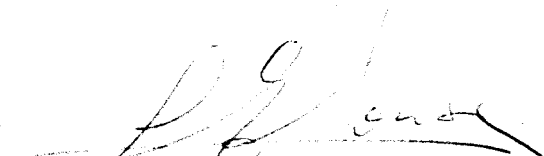
Ofício A. J. L. n.º 381/90

PL 342

Senhor Presidente

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, acompanhado da respectiva exposição de motivos, a fim de ser submetido ao estudo e deliberação dessa Egrégia Câmara, o incluso projeto de lei, que dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Transportes — FUMTRAN, e dá outras providências.

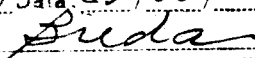
Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.


LUIZA ERUNDINA DE SOUSA
Prefeita

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

A Sua Excelência o Senhor Doutor Eduardo Matarazzo Suplicy
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

SPF/fsc

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
PRESIDÊNCIA	
RECEBIDO	
Prot. n.º 8929	Data: 29/09/90
Recebido por: 	

JOÃO BAPTISTA BREDA
Chefe do Gabinete de Presidência



PROJETO DE LEI Nº ... 342

Cria o Fundo Municipal de Transpor
tes — FUMTRAN, e dá outras provi
dências.

A Câmara Municipal de São Paulo

D E C R E T A:

Art. 1º - Fica criado, junto à Secretaria Munici
cipal de Transportes, o Fundo Municipal de Transportes —
FUMTRAN, com o objetivo de remunerar os serviços de transpor



tes coletivos por ônibus e tróleibus no Município, contratados pela Prefeitura.

Art. 2º - O FUMTRAN terá duração indeterminada, natureza contábil, caráter rotativo e gestão autônoma através do Conselho Municipal de Transportes — CMT.

§ 1º - O Conselho Municipal de Transportes , presidido pelo Prefeito Municipal, será composto por quatro membros, a saber:

- a) o Secretário Municipal de Transportes;
- b) o Secretário Municipal do Planejamento;
- c) o Secretário Municipal das Finanças;
- d) um representante do Poder Legislativo Municipal.

§ 2º - O Conselho deliberará pela maioria de seus membros, cabendo ao Presidente o voto de qualidade, na hipótese de empate.

§ 3º - Os membros do Conselho não receberão remuneração pela participação no colegiado.

§ 4º - O FUMTRAN será representado pelo Presidente do Conselho.

§ 5º - O Secretário Municipal de Transportes exercerá as funções de Secretário-Executivo do Conselho Municipal de Transportes, a quem o ~~Presidente~~ poderá delegar atribi



buições.

Art. 3º - Compete ao Conselho Municipal de Transportes — CMT:

- I - Gerir o FUMTRAN;
- II - Aprovar planilha de custos, proposta pelo COMTAR;
- III - Estabelecer diretrizes políticas gerais do sistema de transportes coletivos.

Art. 4º - Constituirão receitas do FUMTRAN:

- I - As dotações consignadas no Orçamento Municipal sob a rubrica "Fundo de Transporte Coletivo" e créditos adicionais que lhe sejam destinados;
- II - Auxílios, subvenções, contribuições, transferências e participações em acordo e convênios;
- III - Doações de pessoas físicas e jurídicas, públicas e privadas, nacionais, estrangeiras e internacionais;
- IV - Rendimentos provenientes das aplicações de seus próprios recursos;
- V - O produto das operações de crédito, realizadas pela Prefeitura do Município de São Paulo, observada a legislação pertinente, e destinadas a esse fim específico;
- VI - Quaisquer outros recursos ou rendas que lhes sejam destinados.



Art. 5º - A Prefeitura destinará mensalmente ao FUMTRAN, desde a sua implantação, o percentual da receita correspondente à relação entre o valor estabelecido no orçamento, na rubrica "Fundo de Transportes Coletivos" e a receita corrente prevista no referido orçamento.

Art. 6º - Para fins de apuração dos vencimentos dos servidores municipais, de que tratam as Leis nº 10.688, de 28 de novembro de 1988, e nº 10.722, de 22 de março de 1989, não será computado como receita corrente o montante a ser destinado mensalmente ao FUMTRAN.

Art. 7º - Os recursos do FUMTRAN serão administrados pelo Conselho Municipal de Transportes, com vistas à implantação de transportes coletivos urbanos por ônibus e tróleibus, a tarifa "zero" para o usuário, a partir de 1º de julho de 1991.

§ 1º - O Conselho Municipal de Transportes, até 30 (trinta) dias antes do início do sistema de tarifa "zero", verificará a planilha de custos elaborada pelo COMTAR e, sendo insuficientes os recursos disponíveis no FUMTRAN, proporá o valor da tarifa a ser cobrada do usuário.

§ 2º - O valor da tarifa será fixado por decreto do Executivo.

§ 3º - Sempre que houver recursos suficientes



no FUMTRAN será implantado o sistema de tarifa "zero".

§ 4º - Não será implantada a tarifa "zero", se a projeção anual dos recursos do FUMTRAN for inferior ao valor real equivalente a Cr\$ 42.500.000.000,00 em junho de 1990.

Art. 8º - No período compreendido entre a implantação do FUMTRAN e o dia 30 de junho de 1991, não poderão ser utilizados os seus recursos para subsidiar a tarifa do sistema de transportes coletivos por ônibus e tróleibus.

§ 1º - O Conselho Municipal de Transportes adotará as medidas necessárias para garantir o emprego e promover a adequada alocação dos trabalhadores que atualmente prestam serviços no sistema de transportes coletivos por ônibus e tróleibus no Município, bem como as providências necessárias ao aumento de veículos de transportes coletivos, em número adequado ao crescimento da demanda, motivado pela implantação do sistema de tarifa "zero".

§ 2º - Durante o período referido no "caput", o Conselho Municipal de Transportes, se considerar não realizadas satisfatoriamente as medidas previstas no parágrafo anterior, procederá na forma do § 1º do artigo 7º.

Art. 9º - A Administração Municipal poderá efetuar contratação remunerada, de acordo com a planilha de custos aprovada pelo Conselho Municipal de Transportes — COMTAR.



§ 1º - As empresas contratadas poderão optar , em prazo a ser fixado por decreto, pela prestação do serviço de transportes coletivos por ônibus e tróleibus no sistema instituído por esta lei.

§ 2º - Se a contratada não optar, no prazo , pelo sistema desta lei, a Administração Municipal poderá rescindir ou rever os contratos em vigor.

Art. 10 - O Conselho Municipal de Transportes poderá criar sistemas especiais de transportes coletivos por ônibus, mediante pagamento de tarifa, para operar em condições diferenciadas, tais como número de passageiros limitados por viagem, padrão de conforto do veículo e equipamentos e acessórios especiais nos veículos.

Art. 11 - Fica o Executivo obrigado a encaminhar, até o 10º (décimo) dia útil do mês subsequente, à Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de São Paulo , relatório descritivo e analítico referente ao montante mensal recebido pelo FUMTRAN, bem como das aplicações e investimentos realizados.

Art. 12 - A implantação do FUMTRAN será feita por decreto, no qual serão fixadas as normas de seu funcionamento.

Art. 13 - As despesas com a execução desta lei



correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 14 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SPF/mag.



EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Visa o presente projeto de lei à criação do Fundo Municipal de Transportes — FUMTRAN, que objetiva viabilizar, a partir de 1º de julho de 1991, no Município de São Paulo, a gratuidade do transporte coletivo urbano.

A preocupação com a organização e prestação do serviço de transporte coletivo levou o legislador constituinte federal a erigi-lo à condição de serviço essencial (art. 30, V). Em ressonância ao destaque constitucional atribuído a esse serviço público, os legisladores municipais, acertadamente, consagraram, dentre os deveres do Poder Municipal, o de assegurar a locomoção através de transporte coletivo adequado, mediante tarifa acessível ao usuário, garantindo, desta forma, a concretude de direito inerente às condições de vida na cidade (art. 7º, III).

Depois de exaustivos e aprofundados estudos desenvolvidos desde o início da presente Administração, incluindo as mais atualizadas técnicas de pesquisas, cálculos, simulações, etc., alcançou-se a inelutável condição de que só tal solução — a redução a zero do valor nominal da tari-



fa — poderia afrontar eficazmente a tormentosa questão do transporte urbano.

Desnecessário ressaltar-se o quanto, e durante quanto tempo, tal questão vem desafiando impunemente as Administrações anteriores — antes se agravando mais e mais a cada tentativa convencional de solução.

Sabe-se igualmente, à saciedade, serem as populações de menor renda — dentre as quais se situa o mais significativo contingente de trabalhadores — as que mais arduamente suportam as funestas consequências do que se convencionou chamar de "crise dos transportes", na simples constatação de que a necessidade do uso do transporte coletivo é, exatamente, inversamente proporcional ao poder aquisitivo do usuário: quanto menor este, maior aquela.

Mais ainda, a par da oneração direta dessas populações, degradando-lhes o poder aquisitivo, pela corrosão de seus salários, no qual o transporte significa percentual desproporcionalmente considerável, há que contar-se a oneração indireta, consistente em inviabilizar-lhes o acesso a fundamentais equipamentos sociais, não raro distantes de suas moradias. Acresça-se a isso, a circunstância de que os subsídios historicamente destinados ao serviço de transportes reduzem sensivelmente a aplicação de recursos na prestação



de serviços voltados a essa mesma parcela da população, tais como creches, postos de saúde, escolas, atendimento médico-hospitalar, etc.

A mais superficial avaliação histórica da questão demonstra, de modo mais óbvio, que soluções outras, que não a contida na presente propositura, têm-se revelado não apenas inócuas, mas, paradoxalmente, contraproducentes, na medida em que realimentam um oneroso e ineficaz sistema de subsídios, que drena penosamente o orçamento sem conseguir soffrear o preço das tarifas ou melhorar os serviços postos à disposição de seus legítimos destinatários.

Considerando a essencialidade do serviço de transporte coletivo, funcionando, na cidade de São Paulo, pelas suas características de grande metrópole e de intensa atividade econômica, como verdadeiro insumo à produção de bens e serviços, nada mais justo que o custo do mesmo seja suportado pela coletividade que dele se beneficia, proporcionalmente à capacidade contributiva de cada um, princípio constitucionalmente consagrado como meio hábil à prossecução da atividade estatal voltada ao interesse geral da população.

Diversamente da sistemática atual, já comprovadamente superada, a presente propositura, integrando-se em um planejamento global, harmoniza-se com a providência orça



mentária de uma rubrica específica (Fundo de Transporte Coletivo), que, na proporcionalidade do regular desempenho da arrecadação, possibilitará que o Fundo ora criado destine os recursos necessários à implantação da gratuidade objetivada.

O correspondente esforço de arrecadação, com carga tributária mais significativa sobre o conjunto da sociedade, para implementação de novo serviço gratuito, não deve repercutir integralmente no cálculo dos vencimentos dos servidores municipais, pois provocaria aumento desmesurado e injustificável. A forma prevista, por outro lado, não significa qualquer redução ou alteração na sistemática da política salarial, uma vez que estarão garantidos sobejamente os reajustes, pela arrecadação que naturalmente já é mensurada para obtenção de recursos necessários à prestação dos serviços públicos gerais já implantados.

Em nenhum momento, aliás, na coerência de sua linha temática, superiormente comprometida com o social e o coletivo, deixa o projeto de preocupar-se com as classes trabalhadoras, sejam seus contingentes integrantes da ordem pública ou da ordem privada, sejam da administração direta, sejam da administração indireta. Tanto assim é que eleva à condição de literal disposição legal (art. 8º, § 1º) o compromisso de adequada realocação dos trabalhadores que atual



mente prestam serviços no sistema de transporte. Trata-se de matéria que poderia apenas inscrever-se no âmbito da política geral de recursos humanos, sem o privilegiado "status" de expressa disposição legal. Mais ainda, o projeto não apenas garante essa realocação, como, desde já, atribui especificamente ao Conselho Municipal de Transportes a responsabilidade e a competência necessárias a essa providência.

Ademais, a implementação da proposta implicará efetiva racionalização e otimização do sistema de transporte coletivo, acarretando, por consequência, outras vantagens não só ao sistema, como também à população usuária e à própria Cidade.

Por primeiro, merecem destaque a inevitável redução do consumo de combustível, com a conseqüente melhoria da qualidade ambiental da cidade, bem como a possibilidade de adoção de novas tecnologias nos veículos que serão acrescentados ao sistema, tais como o emprego de combustíveis ambientalmente mais brandos.

A implantação do sistema, por outro lado, propiciará um forte efeito anti-recessivo, mediante a desejável e imprescindível geração de novos empregos, tanto na operação direta do sistema — que será significativamente ampliada —, quanto na indústria produtora de insumos para o aludido serviço.



Além disso, fora dos horários de pico, considerando que a frota será dimensionada para essa demanda, os ônibus poderão ser utilizados para a prestação de outros serviços — hoje não disponíveis — tais como o transporte de roteiros especiais educativos, turísticos, culturais, etc., garantidas, sempre, as prioridades do sistema e a disponibilidade de recursos.

Merece destaque o fato de que a proposição engloba, em seu bojo, mecanismos de gestão pública e transparente dos recursos destinados ao FUMTRAN, realizada através do Conselho Municipal de Transportes, que contará com representante do Poder Legislativo Municipal. Com o mesmo objetivo, as planilhas de custos do sistema serão elaboradas pelo Conselho Municipal de Tarifas — COMTAR, órgão composto por membros da Administração Municipal e de entidades e representantes da sociedade civil.

Estes mecanismos permitirão, a qualquer tempo, a avaliação segura e correta dos recursos necessários para o custeio do sistema. Ademais, prevendo a possibilidade de eventual descompasso entre as receitas auferidas e os custos de operação, o projeto não afasta a hipótese de reversão do sistema "tarifa zero", caso em que o usuário passará a cobrir apenas a parcela relativa ao eventual diferencial entre



esses custos e a sua capacidade de remuneração pelo Fundo, o que representará, em relação à atual, uma tarifa sensivelmente reduzida.

Dessa forma, preserva-se a integridade do Tesouro Municipal, hoje sujeito, a qualquer tempo, a crises ocasionadas por eventual assincronia entre as receitas e as despesas nominais do Município.

O projeto prevê, ainda, em seu artigo 10, a possibilidade de criação de sistemas especiais de transporte em condições diferenciadas — com número de passageiros limitados por viagem, padrão de conforto do veículo e equipamentos e acessórios especiais, não custeados pelo FUMTRAN. Estimulando a redução do número de viagens através de automóveis, estes sistemas especiais possibilitarão oferecer à população uma opção de transporte de melhor qualidade, mediante o correspondente pagamento de tarifa.

Embora já tenha sido anteriormente remetido a E. Câmara outro projeto de lei, sob nº 431/89, dispondo sobre a criação do FUMTRAN, substancial é a diferença entre eles, razão que determinou a sua retirada.

Com estas ponderações, às quais por certo os nobres Edis enriquecerão com o subsídio de seus largos conhecimentos e experiência, é o presente projeto de lei submeti



do a essa Egrêgia Câmara, que na perfeita compreensão da in
suportável urgência da questão, e na sensibilidade da continu
gência histórica, que impõe uma impostergável e radical so
lução, a ele aporá seu imprescindível aval, num esforço co-
mum pela justiça e no reconhecimento da magnitude de seu al
cance social.

SPF/LTPP/FPS/alb

PROJETO DE LEI

Projeto de Lei No. 343 de 1990

Artigo 40. - Fica autorizada a realização de operações de crédito por antecipação de receita até o limite de 25% (vinte e cinco por cento) da receita estimada para o exercício.

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 17 de junho de 1990, decretou e promulgou a seguinte lei:

Artigo 10 - O Orçamento-Programa da Administração Direta do Município de São Paulo, para o exercício de 1991 discriminado pelos anexos desta lei, estima a Receita e fixa a Despesa, a preços de junho de 1990, em Cr\$ 314.476.000.000 (Trezentos e quatorze bilhões e quatrocentos e setenta e seis milhões de cruzeiros).

Artigo 20 - A Receita da Administração Direta, em milhares de cruzeiros, será realizada de acordo com a legislação específica em vigor, segundo as seguintes estimativas:

Receitas Correntes	261.971.000
Receita Tributária	168.388.000
Receita Patrimonial	14.668.000
Receita Industrial	4.000
Receita de Serviços	354.000
Transferências Correntes	70.324.000
Outras Receitas Correntes	8.233.000
Receitas de Capital	52.505.000
Operações de Crédito	51.615.000
Alienação de Bens	19.000
Transferências de Capital	871.000
Total da Receita	314.476.000

Parágrafo único: As operações de crédito previstas neste artigo, exclusive o previsto no artigo 30, desta Lei, foram autorizadas por legislação específica anterior, nos termos do art. 70, § 2º, da Lei Federal no. 4.320, de 17 de março de 1964, devendo os recursos provenientes de sua realização ser aplicados em conformidade com a lei que as autorizou.

Artigo 30. - Fica autorizada a contratação de financiamento no valor de Cr\$ 550.000.000,00 (Quinhentos e cinquenta milhões de cruzeiros), junto a Overseas Economic Corporation Fund - (Japão), para a execução de obras de canalização do Córrego Verde, localizado na região de Itaquera, a preços de junho/1990, corrigido monetariamente.

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE:

Finanças e Orçamento

Presidente

APROVADO EM 1ª DISCUSSÃO
VOTA A 2ª DISCUSSÃO

Presidente

PREJUDICADO

28/07/1990

Presidente

DEPARTAMENTO DOS SERVIÇOS GERAIS
DT 6
Seção Técnica de Protocolo
DATA 05.10.90 PROC. 2636/90
DOCUMENTOS 01 FOLHAS 12

05783 061003-1

PL 343/90

Artigo 50. - A Despesa da Administração Direta, em milhares de cruzeiros, está fixada com a seguinte distribuição entre os órgãos:

Câmara Municipal	4.393.102
Tribunal de Contas	956.550
Gabinete da Prefeita	2.007.373
Secretaria das Administrações Regionais	26.091.496
Secretaria Municipal do Planejamento	3.115.311
Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano	13.469.397
Secretaria Municipal da Administração	1.662.295
Secretaria Municipal de Educação	44.256.331
Secretaria das Finanças	2.934.567
Secretaria Municipal da Saúde	35.614.399
Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação	2.089.602
Secretaria Municipal de Transportes	53.412.537
Secretaria dos Negócios Jurídicos	2.088.564
Secretaria de Vias Públicas	34.838.418
Secretaria de Serviços e Obras	5.017.402
Secretaria Municipal do Bem Estar Social	16.547.146
Secretaria Municipal de Cultura	4.359.532
Secretaria Municipal de Abastecimento	5.578.037
Secretaria dos Negócios Extraordinários	1.619.577
Encargos Gerais do Município	54.424.364
Total da Despesa	314.476.000

Artigo 60. - A Despesa da Administração Direta, em milhares de cruzeiros, está fixada com a seguinte distribuição por funções:

01 Legislativa	5.349.652
02 Judiciária	2.700.735
03 Administração e Planejamento	35.163.351
04 Agricultura	2.076.954
06 Defesa Nacional e Segurança Pública	2.390.389
08 Educação e Cultura	67.384.032

Parágrafo 2º - Os valores apurados, deve-se acrescentar a Dotação Orçamentária, poderão ser utilizados ao longo do exercício, tendo como limites a efetiva arrecadação e a tendência da receita orçamentária projetada, ou, se diminuir a Dotação Orçamentária, implicarão em cotas de regularização a ser congelada até novo ajuste ou definitivamente até o final do exercício;

Artigo 13 - Fica o executivo autorizado, nos termos do Artigo 7º da Lei Federal no 4.320, de 17/03/1964, a abrir créditos adicionais suplementares, até o limite de 15% do total da despesa fixada nesta lei, criando se necessário, elementos de despesa dentro de cada projeto ou atividade.

Parágrafo único - Excluem-se desse limite os créditos adicionais suplementares:

I- que não alterem o valor total da dotação atribuída a cada projeto ou atividade;

II- destinados a suprir insuficiência nas dotações referentes a despesas com pessoal e seus encargos;

III- destinados a suprir insuficiência nas dotações referentes ao serviço da dívida pública;

IV- destinados a suprir insuficiência nas dotações referentes a precatórios judiciais;

V- abertos com recursos da Reserva de Contingência, em conformidade com o disposto no Decreto-Lei Federal no 1.763 de 16 de janeiro de 1980;

VI- destinadas a suprir despesas de exercícios anteriores.

Artigo 14 - Esta lei entrará em vigor a 1º de janeiro de 1991, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo,
de
de 1990
437º da Fundação de São Paulo.

10 Habitação e Urbanismo	1.935.758
13 Saúde e Saneamento	2.576.393
15 Assistência e Previdência	6.900.293
99 Reserva de Contingência	3.324.099
Total da Despesa	14.736.543

Artigo 11 - Sobre os valores a que se referem os Artigos 10, 5º e 7º foi aplicado o multiplicador 5,79, fixado com base na inflação prevista para o período julho/90 a dezembro/91, nos seguintes percentuais:

	1989	1990			
Jul	11,31%	Jan	15,00%	Jul	15,00%
Ago	11,83%	Fev	15,00%	Ago	15,00%
Set	10,00%	Mar	15,00%	Set	15,00%
Out	15,00%	Abr	15,00%	Out	15,00%
Nov	15,00%	Mai	15,00%	Nov	15,00%
Dez	15,00%	Jun	15,00%	Dez	15,00%

Artigo 12 - Fica o poder Executivo autorizado a atualizar as dotações orçamentárias para mais ou para menos, sempre que a inflação verificada pelo índice de Preços ao Consumidor (Custo de Vida) da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (ICV-FIPE) divergir das taxas estimadas, previstas no artigo anterior, respeitadas os limites estabelecidos nos parágrafos deste artigo.

Parágrafo 1º - A Atualização prevista neste artigo far-se-á mediante aplicação da fórmula:

$$\text{Atualizada no mês } (t) = \frac{\text{ICV-FIPE } (t)}{\text{ICV-FIPE } (t-1)} \times I(t) \times D$$

onde
ICV-FIPE e o índice de Preços ao Consumidor (Custo de Vida) da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas;

t = mês de referência do ICV

D = dotação orçamentária no mês (t-1)

I = índices mensais correspondentes aos percentuais constantes do artigo 11o.

10 Habitação e Urbanismo	37.198.588
11 Indústria, Comércio e Serviço	476.856
13 Saúde e Saneamento	48.747.306
15 Assistência e Previdência	30.670.948
16 Transporte	77.640.192
99 Reserva de Contingência	4.717.977
Total da Despesa	314.476.000

Artigo 7º - O Orçamento Programa dos Órgãos da Administração Indireta do Município de São Paulo, para o exercício de 1991, estima a Receita e fixa a Despesa, a preços de junho de 1990, em Cr\$ 14.736.543.000,00 (quatorze bilhões, setecentos e trinta e seis milhões, quinhentos e quarenta e três mil cruzeiros).

Artigo 8º - A Receita da Administração Indireta, em milhares de cruzeiros, será realizada de acordo com a legislação específica em vigor, segundo as seguintes estimativas:

Receitas próprias dos Órgãos da Administração Indireta	12.936.542
Receitas Correntes	11.771.032
Receitas de Capital	1.165.510
Transferências da Administração Direta	1.000.001
Transferências Correntes	1.000.000
Transferências de Capital	1
Total da Receita	14.736.543

Artigo 9º - A Despesa da Administração Indireta, em milhares de cruzeiros, está fixada com a seguinte distribuição entre os órgãos:

Hospital do Servidor Público Municipal	2.594.393
Instituto de Previdência Municipal de São Paulo	10.072.704
Serviço Funerário do Município de São Paulo	2.067.446
Total da Despesa	14.736.543

Artigo 10 - A Despesa da Administração Indireta, em milhares de cruzeiros, está fixada com a seguinte distribuição por funções: