

EMTU



Balanço Patrimonial

Exercício 2004



CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

JURANDIR FERNANDO RIBEIRO FERNANDES
Presidente

MARCIO JUNQUEIRA DE SOUZA E SILVA
Vice-Presidente

Membros:

JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR
OSWALDO DE CARVALHO NETO
CAETANO JANNINI NETTO

CONSELHO FISCAL

Membros

CARMEM APARECIDA ABAD
MARIA CECÍLIA SÁ DE AGUIAR
CLAUDIA MARIA D'ANGELO

DIRETORIA

JOAQUIM LOPES DA SILVA JUNIOR
Diretor Presidente

PEDRO LUIZ DE BRITO MACHADO
Diretor de Gestão Operacional

PETER BERKELY BARDRAM WALKER
Diretor de Assuntos Corporativos

EQUIPE TÉCNICA

SERGIO PAQUELET JANSEN FERREIRA
Gerente de Controladoria Financeira

VERA APARECIDA PIFFER
Responsável Técnico
CRC-SP 1SP145.904/0-2

ÍNDICE

RELATÓRIO DA DIRETORIA.....	05
ATIVIDADES.....	06
1. GERENCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS, SOBRE PNEUS, NAS REGIÕES METROPOLITANAS DO ESTADO DE SÃO PAULO.....	06
1.1. Região Metropolitana de São Paulo– RMSP.....	07
1.2. Região Metropolitana da Baixada Santista – RMBS.....	08
1.3. Região Metropolitana de Campinas – RMC.....	10
1.4. Gerenciamento do Corredor Metropolitano de Trolebus – RMSP.....	10
1.5. Gerenciamento do Sistema Aeroporto – RMSP.....	11
1.6. Operacionalização de Vales-Transporte e Bilhetagem Eletrônica – RMSP.....	11
2. PLANOS E PROJETOS EM DESENVOLVIMENTO.....	12
2.1. Plano de Reestruturação do Transporte de Baixa e Média Capacidade – RMSP12	
2.2. Plano de Reestruturação e Racionalização do Transporte de Baixa e Média Capacidade – RMBS.....	13
2.3. Plano de Reestruturação e Racionalização do Transporte de Baixa e Média Capacidade – RMC.....	13
2.4. Microônibus Metropolitano.....	14
2.5. Estudos para o Turismo - RMBS.....	14
2.6. Desenvolvimento Tecnológico.....	15
2.7. Padronização da Comunicação Visual.....	15
2.8. Agenda EMTU21.....	15
2.9. Pro-Pólos – Programa de Revitalização dos Pólos de Articulação Metropolitana16	
2.10. IQT – Índice de Qualidade do Transporte.....	17
2.11. Bilhetagem Eletrônica – Sistema Eletrônico de Automatização de Cobrança de Tarifas.....	17
2.12. Posto de Atendimento do Passageiro Especial Jabaquara – PEJ.....	18
3. ATENDIMENTO SOCIAL.....	18
3.1. Carteira de Transporte Escolar Metropolitano.....	18
3.2. Idosos.....	19
3.3. Passageiro Especial.....	19
3.4. Trabalhadores Desempregados.....	19
3.5. Assentos Preferenciais.....	19
3.6. Ouvidoria.....	20
3.7. Programa Arte nos Terminais.....	20

3.8. Projeto Escola.....	20
4. AÇÕES ADMINISTRATIVAS.....	21
4.1. Tecnologia da Informação.....	21
4.2. Recursos Humanos.....	22
4.3. Programa de Revitalização.....	22
4.4. Desempenho Econômico – Financeiro.....	22
5. PERSPECTIVAS PARA 2005.....	23
5.1. Projetos.....	24
5.1.1. Região Metropolitana de São Paulo– RMSP.....	24
5.1.2. Região Metropolitana da Baixada Santista – RMBS.....	24
5.1.3. Região Metropolitana de Campinas – RMC.....	25
5.2. Administrativo e Financeiro.....	25
ANEXO I – BALANÇO PATRIMONIAL.....	28
ANEXO II – DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO.....	30
ANEXO III – DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO.....	31
ANEXO IV – DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS.....	32
ANEXO V – NOTAS EXPLICATIVAS.....	33
ANEXO VI – PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES.....	38
ANEXO VII – PARECER DO CONSELHO FISCAL.....	41



RELATÓRIO DA DIRETORIA 2004

A Diretoria da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. - EMTU/SP -, em atendimento às prescrições legais e estatutárias, apresenta para exame e deliberação da Assembléia Geral as demonstrações contábeis e o relatório de suas atividades do exercício findo em 31 de dezembro de 2004.

ATIVIDADES

Vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - STM, a EMTU/SP planeja, controla e fiscaliza a operação e promove a expansão dos serviços metropolitanos de transportes de passageiros sobre pneus, de baixa e média capacidades, nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo, além de estabelecer as conexões intermodais, em condições adequadas de conforto, confiabilidade e segurança. Destacam-se entre as suas atribuições o gerenciamento dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros, por ônibus, incluindo os Sistema Regular (Comum e Seletivo), Fretamento, além do gerenciamento do Corredor Metropolitano São Mateus – Jabaquara, da operacionalização de vales-transporte e de outras atividades delegadas pela Secretaria Tutelar.

1. GERENCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS, SOBRE PNEUS, NAS REGIÕES METROPOLITANAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Trata-se do planejamento, controle e fiscalização dos serviços prestados pelas operadoras e/ou concessionárias nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo, nas modalidades Regular (Comum e Seletivo), fretamento e veículos de pequeno porte (Operador Regional de Coletivo Autônomo - ORCA).

- Planejamento Operacional

No Planejamento Operacional são definidas as características do serviço Regular e ORCA com base na elaboração de estudos para a expansão da rede de transporte, por meio de criação de linhas e corredores. Esta atividade envolve itens como definição de localização de pontos terminais, itinerários, programação horária, frota, estrutura tarifária e modalidade de serviço.

- Fiscalização

A fiscalização envolve a vistoria de frotas e garagens das operadoras e acompanhamentos de campo, onde são verificados o cumprimento da legislação regulamentar e as características operacionais estabelecidas para cada linha. São observados, nessas ações, os itens essenciais para o funcionamento do sistema como: cumprimento de tabelas horárias, valores tarifários, estado de conservação e funcionamento dos veículos, comportamento da tripulação, itinerário e informes obrigatórios.

Com o objetivo de garantir a qualidade dos serviços prestados, a EMTU/SP desenvolve, com as empresas operadoras, o Programa de Melhoria da Qualidade da Manutenção Veicular, por meio de treinamentos periódicos, reciclagens do corpo técnico de manutenção das empresas permissionárias e visitas técnicas. Para aferição do nível de manutenção de cada empresa, a EMTU/SP utiliza um sistema de pontuação por falhas constatadas nas vistorias regulares, classificando as empresas em “ranking”.

- Monitoramento das Informações Operacionais

A Unidade de Informação Estratégica – UIE da EMTU/SP centraliza as informações operacionais fornecidas pelas empresas operadoras do sistema de transporte intermunicipal e pelos agentes de fiscalização da empresa que comunicam ocorrências como: acidentes, assaltos, atrasos e cancelamento de partidas, greves, desvios de itinerário e eventos que venham comprometer a operação do transporte público nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo. As informações, após analisadas e classificadas, são repassadas às várias áreas de interesse, destacando-se a Sala de Situação da Polícia Militar, Ouvidoria da EMTU/SP, Assessoria de Imprensa e Departamento de Gestão da OSM – Ordem de Serviço Metropolitano.

1.1. REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO – RMS

- Planejamento Operacional

Em 2004, na RMS atuaram no serviço regular de transporte 53 empresas que operaram 433 linhas-tronco (principais) e 262 serviços complementares, com frota de 4.013 ônibus, distribuídos nos 39 municípios da região, transportando cerca de 35 milhões de passageiros/mês. Na modalidade fretamento, foram registradas 940 empresas e cadastrados 7.416 veículos.

Para a RMS foram elaborados 145 estudos técnicos que originaram 34 serviços complementares, além de 95 análises econômicas de balanço das operadoras e a elaboração de 3.096 documentos referentes às análises de solicitações encaminhadas por diversos segmentos (Ouvidoria da EMTU/SP, Operadoras, Prefeituras, Câmaras e demais órgãos). Foram também realizadas 690 pesquisas para adequações operacionais e aprimoramento de linhas do sistema de ônibus metropolitano, com destaque às 295 pesquisas realizadas para definir o Índice de Qualidade de Satisfação do Cliente – IQC, dentro do Programa IQT – Índice de Qualidade do Transporte.

- Fiscalização

Foram realizadas 2.730 fiscalizações de linhas, 1.543 fiscalizações de fretamento e 22.381 inspeções em veículos. Nas 1.071 blitzes realizadas foram apreendidos 554 veículos clandestinos e emitidos 8.484 Autos de Infração e Imposição de Penalidade de Multa – AIIPM.

A movimentação no cadastro de frota apurou 762 inclusões e 760 exclusões de veículos para o sistema regular, 1.648 inclusões e 1.380 exclusões para o sistema de fretamento, com a emissão de 1.561 certificados de autorização de operação no sistema regular e 2.309 no de fretamento.

Em 2004, no Programa de Melhoria da Qualidade da Manutenção Veicular verificou-se que 75,47% das empresas operadoras obtiveram o conceito “ótimo” na RMSP.

- Monitoramento das Informações Operacionais

Foram registradas 12.898 ocorrências operacionais, sendo repassadas 430 informações à Sala de Situação da Polícia Militar, 6.696 à Ouvidoria da EMTU/SP e 328 à Assessoria de Imprensa.

- Operador Regional de Coletivo Autônomo – ORCA

No sistema ORCA foram atualizadas as documentações dos operadores, além do controle da frota operacional que envolveu 1.974 inspeções veiculares, com 250 inclusões, 310 exclusões e emissão de 338 Certificados de Registro de Operação.

As empresas deste sistema somam 643 operadores cadastrados, sendo 232 contratados pelas operadoras do sistema regular (193 com veículos e 39 sem o veículo – ORCAS-PÉ); 163 com Certificado de Registro de Operação – CRO, 24 contratados na PONTE ORCA da CPTM, dois na PONTE ORCA ZOO e 222 com Certificado de Registro Provisório.

1.2. REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA – RMBS

- Planejamento Operacional

A transferência da Gerência Regional da Baixada Santista para prédio próprio no município de Praia Grande propiciou atendimento mais adequado à população e a ampliação do quadro de funcionários, principalmente dos agentes fiscais. Com isso, 2004 foi o ano de consolidação desta unidade com a expansão das vistorias, pesquisas, estudos, etc., comparando-se os resultados obtidos em relação a 2003.

Na RMBS atuaram em 2004 cinco empresas na modalidade regular que operaram 44 linhas- tronco (principais) e seis serviços complementares, com frota de 486 veículos, transportando cerca de 4 milhões de passageiros/mês nos nove municípios da região. Na modalidade fretamento, foram registradas 81 empresas e cadastrados 460 veículos. No período de fevereiro/2004 a fevereiro/2005, a quantidade de empresas cadastradas nesta modalidade de transporte cresceu 25% e, conseqüentemente, a frota aumentou em 52 veículos.

Na modalidade regular, face aos estudos de racionalização do transporte que estão em elaboração para a RMBS e a redução dos passageiros transportados/mês, na ordem de meio milhão, houve um decréscimo da frota total de cinco veículos em comparação ao ano de 2003.

Para esta região foram realizados 77 estudos técnicos, cinco análises econômicas de balanço de operadoras e elaborados 213 documentos referentes às análises de solicitações encaminhadas por diversos segmentos (Operadoras, Prefeituras, Câmaras e demais órgãos).

Foram realizadas 90 pesquisas, dentre elas, 21 de embarque/desembarque com senha, 61 acompanhamentos operacionais e duas pesquisas de Índice de Qualidade da Satisfação do Cliente (IQC) para adequações operacionais e aprimoramento de linhas do sistema de ônibus metropolitano.

A Engenharia de Campo, que consiste na elaboração de estudos a partir de vistorias de campo para subsidiar a fiscalização e o planejamento operacional realizou:

- Vistorias técnicas que originaram relatórios técnicos, sugerindo a alteração de pontos finais/iniciais de linhas metropolitanas que foram encaminhados para a devida análise.
 - Levantamentos de campo e contatos com órgãos municipais para detectar pontos turísticos que culminaram na elaboração de relatório técnico que propôs locais de integração para a linha turística da RMBS, assim como trajeto viável.
 - Levantamentos na Viação Bertioga, com auxílio de equipe especializada, e análise dos dados obtidos para realização do projeto piloto do Índice de Qualidade Total - IQT.
 - Levantamentos dos dados necessários da RMBS, em conjunto com representantes da FUPAM – Fundação para Pesquisa Ambiental, para elaboração do Programa de Revitalização dos Pólos de Articulação Metropolitana - Pro-Pólos e definição dos principais núcleos geradores de tráfego para a preparação das propostas de intervenções.
 - Retomada das inspeções nas garagens das empresas operadoras: estudos estão em desenvolvimento para padronizar as inspeções e relatórios técnicos.
- Fiscalização

Foram realizadas 2.530 fiscalizações de linhas, 221 fiscalizações de fretamento e 627 inspeções de frota em campo. Dos 1.079 veículos abordados nas fiscalizações de fretamento, foram apreendidos 12 que operavam irregularmente no sistema intermunicipal de transporte coletivo de passageiros. Foram emitidos 389 Autos de Infração e Imposição de Penalidade de Multa – AIIPM.

A movimentação no cadastro de frota apurou 87 inclusões e 92 exclusões de veículos para o sistema regular, 112 inclusões e 86 exclusões para o sistema de fretamento. Vale ressaltar que a Viação Piracicabana trocou o prefixo de 97 veículos do sistema regular, surgindo a necessidade de troca de seus respectivos Certificado de Autorização de Operação – CAO. No sistema de fretamento foram solicitadas a emissão de oito certificados de 2ª via. Assim, foram emitidos 184 CAO's no sistema regular e 120 no de fretamento.

Foram realizadas inspeções de frota no sistema regular e fretamento, totalizando 1.816 veículos vistoriados.

1.3. REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS – RMC

- Planejamento Operacional

O sistema regular na RMC foi operado por 11 empresas que atuaram em 121 linhas-tronco (principais) e 57 serviços complementares com frota de 465 veículos que transportaram em, 2004, cerca de 5 milhões de passageiros/mês no sistema, nos 19 municípios da região, incluindo o sistema ORCA. Na modalidade fretamento foram registrados 231 empresas e cadastrados 1.366 veículos.

Para o sistema de transporte intermunicipal da RMC foram elaborados 16 estudos técnicos, viabilizando a criação de quatro linhas e nove serviços complementares, além das nove análises econômicas de balanço das operadoras e a elaboração de 428 documentos referentes às análises de solicitações encaminhadas por diversos segmentos (Ouvidoria da EMTU/SP, Operadoras, Prefeituras, Câmaras e demais órgãos). Foram também realizadas 30 pesquisas para adequações operacionais e aprimoramento de linhas do sistema metropolitano por ônibus.

- Fiscalização

Nas linhas intermunicipais foram efetuadas 1.915 fiscalizações, 1.785 inspeções em ônibus do sistema regular, 1.295 inspeções de ônibus do serviço de fretamento. Foram apreendidos 119 ônibus do sistema regular e 205 veículos do sistema de fretamento, retirando do sistema 324 veículos que operavam irregularmente.

A movimentação no cadastro de frota do sistema regular apurou 59 inclusões e 66 exclusões de ônibus do sistema regular e 557 inclusões e 45 exclusões do sistema de fretamento, com a emissão de 627 Certificados de Autorização de Operação - CAO.

- Operador Regional de Coletivo Autônomo – ORCA

A EMTU/SP deu continuidade ao processo de regulamentação do serviço ORCA na RMC, com a qualificação de 129 inscritos, conforme Parecer CJ nº 107/03. Posteriormente foram convocados mais 57 operadores em decorrência da disponibilização de 57 vagas, por meio da Resolução STM nº 16 de 04/04/2004. Em julho de 2004, o serviço ORCA em Campinas foi implementado efetivamente, ocasião que se iniciou a fiscalização do sistema, resultando na inspeção de 673 veículos, fiscalização de 5.176 e na apreensão de 38 veículos irregulares.

Esse sistema registrou uma frota de 228 veículos no final do exercício de 2004, após a movimentação de cadastro de inclusões e exclusões.

1.4. GERENCIAMENTO DO CORREDOR METROPOLITANO SÃO MATEUS - JABAQUARA – RMSF

O Corredor Metropolitano São Mateus - Jabaquara é um sistema que opera em via segregada, a partir do Terminal de São Mateus, na zona Leste, até o Terminal Jabaquara, na zona Sul, ambos no município de São Paulo, interligando cinco municípios (São Paulo, Mauá, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema).

Possui 33 Km de extensão e nove terminais de integração. A operação deste sistema é monitorada pelos técnicos da EMTU/SP do Centro de Controle de Operação e Manutenção – CECOM, em São Bernardo do Campo.

A operação do corredor é realizada em regime de concessão com frota mista (elétrico e diesel), utilizando ônibus Padron, articulados e trólebus.

Foram realizados quatro estudos técnicos preparatórios para a definição de grade tarifária, 22 pesquisas de origem/destino, quatro registros visuais de carregamento, quatro registros de contagem volumétrica e 12 pesquisas de bloqueio de terminal para adequações operacionais e aprimoramento do sistema.

Por força do Termo Aditivo n.º 04/2001, de 15/08/01, cláusula primeira - da execução de obras e serviços, item 1.1.3 (Contrato de Concessão n.º EMTU/020/97), ficou estabelecido que o concessionário é obrigado a executar obras de recuperação do pavimento rígido (114.785 m²) e junta de dilatação (92.500 m) do Corredor Metropolitano São Mateus/Jabaquara em 60 meses, no período de set/2001 a ago/2006.

Em 2004, o concessionário executou obras de recuperação de 7.736,2 m de junta de dilatação, que, somados às recuperações ocorridas nos exercícios anteriores, perfazem um total de 43.540,2 m, equivalentes a 47,1% da programação inicial. Os 48.959,8 m restantes foram reprogramados para serem executados no período de jan/2005 a ago/2006. Quanto ao pavimento rígido, o concessionário recuperou, em 2004, 6.981,25 m², que, somados às recuperações ocorridas nos exercícios anteriores, perfazem um total de 26.654,49 m², equivalentes a 23,2% da programação inicial. Os 88.130,51 m² restantes foram reprogramados para serem executados no período de jan/2005 a ago/2006.

1.5. GERENCIAMENTO DO SISTEMA AEROPORTO – RMSF

Esse sistema, que é operado pela permissionária Pássaro Marron, é gerenciado pela EMTU/SP e faz o atendimento ao Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) por intermédio de dois serviços.

O serviço seletivo, composto por cinco linhas, uma das quais interliga o citado aeroporto ao de Congonhas em São Paulo. Trata-se de um transporte diferenciado com melhor nível de conforto, adequando-se às características da demanda para a qual foi criado. Outro serviço é o comum, composto por duas linhas e destina-se ao público em geral, inclusive ao atendimento de funcionários do aeroporto e das companhias aéreas.

Nas linhas seletivas do Sistema Aeroporto foram transportados 550 mil passageiros e o sistema comum transportou 732 mil passageiros no ano de 2004.

1.6. OPERACIONALIZAÇÃO DE VALES–TRANSPORTE E BILHETAGEM ELETRÔNICA– RMSP

Em dezembro de 2004, a EMTU/SP concluiu os estudos e tratativas com as empresas operadoras do transporte metropolitano da RMSP sobre a transferência da operacionalização dos vales-transporte metropolitano. Esses estudos demonstraram que esta atividade na empresa era responsável por um déficit médio de R\$ 2 milhões por ano.

Assim, foi celebrado o Termo de Ajuste e Compromisso n.º 001/2004 entre a EMTU/SP e o Consórcio Metropolitano de Transporte – CMT, com interveniência da STM – Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, que disciplina a transferência e operacionalização do vale-transporte metropolitano, desde a sua emissão, distribuição até a remição aos operadores.

A transferência foi realizada em 07/12/2004, quando o CMT iniciou a distribuição dos vales de sua emissão. Em paralelo, o Termo de Ajuste e Compromisso estabeleceu as regras de implantação de Bilhetagem Eletrônica, processo que será totalmente pago pelas operadoras do Sistema de Transporte Metropolitano.

Todo o processo de transferência da atividade foi realizado em conjunto com a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, que publicou duas resoluções sobre o assunto: STM n.º 37, de agosto de 2004, e STM n.º 56, de dezembro 2004.

2. PLANOS E PROJETOS EM DESENVOLVIMENTO

2.1. PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE BAIXA E MÉDIA CAPACIDADE – RMSP

- Concessão de Serviço de Transporte Coletivo Intermunicipal na RMSP

Em dezembro de 2004 foi publicado o Decreto n.º 49.303 que altera a redação de dispositivos, dos Decretos n.º 42.858 e n.º 48.859. Resumidamente define o prazo para a concessão por 10 anos e a transferência da operação do serviço às concessionárias, nas condições existentes, na data da assinatura dos respectivos contratos, ou no máximo, 180 dias após essa data, na forma a ser estabelecida pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM.

- Sistema Tronco - Alimentador

O Programa de Integração de Transportes Urbanos – PITU 2020, coordenado pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - STM, prevê a formação de uma rede estrutural de transporte coletivo sobre trilhos, com a expansão interligada nas linhas de alta capacidade do metrô e ferroviária, alimentadas por uma malha de corredores de ônibus municipais e intermunicipais. Como parte deste programa, a EMTU/SP deverá implantar a troncalização do transporte intermunicipal de baixa e média capacidades, por intermédio de uma rede tronco-alimentada de corredores que ampliará a acessibilidade da população desta região, com conforto, segurança

e rapidez. Em 2004, os valores previstos para o investimento na troncalização foram atualizados e passaram a integrar o Programa Prioritário da STM, para o período 2004/2010.

- Corredor Metropolitano Guarulhos-Tucuruvi

Em 2004 o Corredor Guarulhos – Tucuruvi, parte integrante do PITU 2020 e da Troncalização, foi objeto de análises específicas em decorrência de sua relevância na RMSP. Assim, juntamente com a ANTP - Associação Nacional dos Transportes Públicos - , foi incorporado ao projeto os conceitos do Transporte Expresso Urbano – TEU, cujas intervenções preconizam a implantação de redes tronco-alimentadas baseadas na utilização de terminais de integração e estações de transferência, vias segregadas e estações de embarque e desembarque em canteiro central, com faixas de ultrapassagem nesses pontos, propiciando relevantes ganhos de eficiência operacional. Está prevista a utilização de frota composta por veículos dos tipos Padron e articulados com piso baixo, com ar-condicionado, motores eletrônicos de baixos índices de ruído e emissão de poluentes, além de bilhetagem automática e monitoramento eletrônico. Este sistema estabelece parâmetros diferenciados que agregam efetiva qualidade ao transporte de passageiros na região.

2.2. PLANO DE REESTRUTURAÇÃO E RACIONALIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE BAIXA E MÉDIA CAPACIDADE – RMBS

Desde 1998, a EMTU/SP desenvolve ações e projetos com o objetivo de implementar o Veículo Leve sobre Trilhos - VLT como modal estruturador do sistema de transporte coletivo desta região. Com as constantes alterações do cenário econômico brasileiro nos últimos cinco anos, onerou-se a importação de equipamentos ferroviários e surgiram novas variáveis no panorama energético como a elevação do custo da energia elétrica e a disponibilidade do gás natural. Assim, foi proposta pela STM-EMTU/SP, em audiência pública realizada nesta região em junho de 2004, a adoção de tecnologias alternativas ao VLT, com a utilização do Veículo Leve sobre Pneus – VLP, dotado de sistema de guiagem, propulsão gás-elétrica e padrões de conforto e desempenho semelhantes ao VLT, representando considerável redução nos custos de operação e investimentos em infra-estrutura. A nova proposta é objeto de estudos por parte da STM, com o acompanhamento da EMTU/SP.

2.3. PLANO DE REESTRUTURAÇÃO E RACIONALIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE BAIXA E MÉDIA CAPACIDADES – RMC

Com base em estudos preliminares desenvolvidos pela STM, a EMTU/SP desenvolveu estudos funcionais da rede de transporte e de infra-estrutura para implantação do Corredor Metropolitano Noroeste da RMC, incluindo a viabilidade econômico-financeira, o estudo de impacto ambiental e procedimentos para o licenciamento ambiental.

Este corredor foi concebido como uma nova opção de ligação entre os municípios de Campinas, Hortolândia, Sumaré, Nova Odessa e Americana, beneficiando também Santa Bárbara D'Oeste e Monte Mor. Foram elaborados o projeto funcional do Corredor, os estudos de viabilidade econômico-financeira, o projeto básico do Terminal Americana e os estudos de caracterização ambiental.

O DAIA/SMA verificou a necessidade da realização dos estudos de EIA-RIMA (Estudos de Impacto Ambiental) para este corredor. Após a apresentação de um plano de trabalho pela EMTU/SP, foi realizada pelo CONSEMA (Conselho Estadual do Meio Ambiente), em janeiro de 2004, Audiência Pública que forneceu subsídios para a emissão do parecer técnico daquele órgão contendo as diretrizes para a contratação do EIA-RIMA, com os quais elaborou-se o respectivo Termo de Referência, cujos procedimentos licitatórios transcorreram a partir de dezembro de 2004.

Em 16 novembro de 2004 o projeto do Corredor Noroeste na RMC foi apresentado aos Conselheiros do PED – Programa Estadual de Desestatização que recomendaram, para aprovação do Governador do Estado, a contratação de consultoria especializada e criação de Grupo de Trabalho, com apresentação dos primeiros resultados prevista para o primeiro semestre de 2005.

Ainda neste ano, em conjunto com a EMDEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas -, foi desenvolvido o projeto básico do Terminal Campinas que atenderá tanto as linhas metropolitanas como as municipais em área a ser disponibilizada pela R.F.F.S.A (Rede Ferroviária Federal S/A). Em 2005, serão estabelecidos convênios com os municípios envolvidos, visando a implantação deste corredor, o desenvolvimento dos Estudos Ambientais (EIA-RIMA) e do Projeto Básico de Infra-estrutura.

2.4. MICROÔNIBUS METROPOLITANO

Com o objetivo de atender aos diversos segmentos da demanda por transporte coletivo metropolitano, a EMTU/SP conta hoje com 179 atendimentos com microônibus, sendo 52 linhas e 85 serviços complementares na Região Metropolitana de São Paulo, duas linhas e um serviço complementar na RMBS e nove linhas e 30 serviços complementares na RMC, confirmando, como nos anos anteriores, a grande aceitação do serviço por parte dos usuários, por conta do nível de serviço oferecido.

2.5. ESTUDOS PARA O TURISMO - RMBS

Foi elaborado estudo para incrementar o turismo na Região Metropolitana da Baixada Santista com a proposta de implantação de uma ligação turística entre os nove municípios da região, utilizando linhas metropolitanas seletivas existentes, proporcionando, assim, mais conforto e segurança aos usuários. O objetivo é dotar os municípios de infra-estrutura competitiva para a exploração das atividades de turismo, integrar organismos públicos e privados em prol do desenvolvimento e consolidação desse setor, incentivar a implantação de novos empreendimentos na região com a intenção de aumentar a participação econômica e realizar o

transporte de passageiros com veículos padronizados, garantindo a qualidade e confiabilidade dos serviços prestados pela EMTU/SP.

Este estudo foi apresentado aos Secretários Municipais de Turismo da Região Metropolitana da Baixada Santista, à Secretaria de Ciência, Tecnologia, Desenvolvimento Econômico e Turismo e à Diretoria de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias – DADE. Posteriormente foi apresentado aos Prefeitos, em reunião do Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista – CONDESB, realizado no município de Cubatão.

2.6. DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO

A EMTU/SP, em 2004, deu continuidade ao programa para o desenvolvimento de uma política ambiental voltada ao Sistema de Transportes das Regiões Metropolitanas. Desenvolveu um método de avaliação do potencial de poluição da frota e deverá, durante o ano de 2005, fazer simulações para uma melhor avaliação. Além disso esteve presente em vários congressos e seminários nacionais e internacionais voltados a questões ambientais, novas tecnologias veiculares e energias alternativas. Deu continuidade aos estudos das várias tecnologias alternativas como gás natural veicular, biodiesel, etanol, catalisadores, ônibus híbrido e ônibus a célula combustível hidrogênio.

Em conjunto com a concessionária METRA, e agora com a colaboração da USP, deu continuidade aos testes operacionais em três ônibus híbridos, com o intuito de avaliar essa nova tecnologia e apontar seus benefícios, problemas e alterações necessárias para homologação e introdução no sistema.

Com relação ao Projeto Hidrogênio, formalizou por meio de um memorando de entendimento, a criação de um consórcio para o fornecimento dos ônibus a hidrogênio e toda a infra-estrutura necessária para sua operação, além de analisar e aprovar, em conjunto com o PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, a proposta técnico-comercial apresentada pelo referido consórcio para assinar, no início de 2005, o contrato de fornecimento.

2.7. PADRONIZAÇÃO DA COMUNICAÇÃO VISUAL

Em continuidade ao processo de padronização da comunicação visual nos ônibus intermunicipais das regiões metropolitanas, determinado para todo o sistema regular de transporte metropolitano de passageiros, foram adequados ao novo padrão de pintura 3.229 ônibus na RMSP, 467 ônibus da RMBS e 143 ônibus na RMC, atingindo aproximadamente 80% da frota cadastrada no sistema regular nas três regiões metropolitanas.

2.8. AGENDA EMTU 21

A EMTU/SP instituiu a Agenda EMTU 21, fundamentada na metodologia da Agenda SP 21 do Governo do Estado, a qual confere maior objetividade e clareza no acompanhamento dos programas, maior difusão interna e externa,

gerenciamento com foco no resultado, definição clara de responsabilidade no processo de negócio, maior identificação do corpo técnico responsável e principalmente o alinhamento da empresa com a proposta do Governo na gestão pública.

Em maio de 2004, foram treinados 18 empregados no curso “Oficinas de Capacitação de Gestores de Programas da EMTU/SP”, ministrado pela Fundação de Desenvolvimento Administrativo - FUNDAP.

Neste ano foi definida a estrutura e os processos necessários para execução da Agenda EMTU 21, oportunidade em que foram disponibilizados no sistema os projetos prioritários de acordo com os padrões da estrutura organizacional e da infra-estrutura tecnológica instalada. A EMTU/SP foi a primeira empresa do governo a implantar este sistema.

2.9. PRO-PÓLOS – PROGRAMA DE REVITALIZAÇÃO DOS PÓLOS DE ARTICULAÇÃO METROPOLITANA

Em outubro de 2004, foi publicado o Decreto Estadual n.º 49.052 que institui o Programa de Revitalização dos Pólos de Articulação Metropolitana, o Pro-Pólos. Este programa, concebido e desenvolvido pela EMTU/SP, visa:

- I. Propiciar o desenvolvimento de políticas e ações necessárias ao desenvolvimento e melhoria de acessibilidade aos núcleos dos municípios componentes das regiões metropolitanas, promovendo e facilitando a integração entre os diferentes modos de transporte;
- II. Incentivar o desenvolvimento de políticas e ações necessárias relacionadas à melhoria das condições de fluidez e segurança do sistema viário e sua área de influência;
- III. Buscar melhorias no transporte metropolitano de passageiros, promovendo maior acessibilidade e revitalizando esses núcleos;
- IV. Dar tratamento urbanístico aos pólos de articulação metropolitana e seus entornos, melhorando as condições de circulação e segurança dos cidadãos, bem como as do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico.

O Programa promove um conjunto de ações que incluem recuperação de calçadas, construção e reforma de rampas para favorecer os deslocamentos dos pedestres, sinalização para o tráfego geral, construção de terminais de ônibus, de concepção mais simples e econômica. As medidas promoverão a integração entre vários modos de transporte como ônibus, trens e bicicletas.

Em 2004 foi desenvolvida a concepção das intervenções previstas e alguns projetos funcionais para os alguns municípios da RMSP. Também foi contratado o desenvolvimento da concepção dos 64 pólos de articulação metropolitana, abrangendo quase todos os municípios das três regiões metropolitanas. Foram

concluídos os estudos preliminares para identificação dos locais mais adequados à implantação dos pólos na Baixada Santista.

2.10. IQT – ÍNDICE DE QUALIDADE DO TRANSPORTE

A EMTU/SP fechou o primeiro ciclo do IQT – Índice de Qualidade do Transporte realizado em 2004 na Região Metropolitana de São Paulo. Trata-se de uma ferramenta de gestão com metodologia desenvolvida pelos técnicos da empresa, contribuindo para definição de diretrizes do órgão gestor.

É um método de gestão abrangente, que prevê ciclos anuais de medição de indicadores de diversos aspectos do transporte sobre pneus: (opinião do cliente (IQC), operação (IQO), estado da frota (IQF), situação econômico-financeira (IQE) das empresas que permitirão maior objetividade na relação contratual entre o Poder Concedente, o órgão gestor e as empresas de ônibus

A grande novidade do IQT são as pesquisas realizadas em 2004 para avaliar os serviços do ponto de vista do cliente. Mais de 20 mil entrevistas foram realizadas que ajudaram a conhecer o perfil dos usuários do setor: é uma população predominantemente jovem (de 14 a 40 anos), com médio grau de instrução (intermediário e universitário) e maior concentração de renda familiar na faixa entre R\$ 500,00 e R\$ 1.500,00. O motivo mais frequente das viagens no sistema é o trabalho.

O serviço de transporte metropolitano sobre pneus na RMSP tem alto índice de aprovação, de acordo com a pesquisa de opinião: 73% dos usuários avaliam o serviço como excelente e bom. As pesquisas corresponderam a 22,6 mil entrevistas, realizadas em cerca de 300 linhas que atendem a 90% da demanda total do sistema.

2.11 BILHETAGEM ELETRÔNICA – SISTEMA ELETRÔNICO DE AUTOMATIZAÇÃO DE COBRANÇA DE TARIFAS

Em agosto de 2004, foi publicada a Resolução STM n.º 37 que criou grupo executivo composto por representantes da STM, EMTU/SP e SETPESP (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo) e estabeleceu as diretrizes do desenvolvimento e implantação de Sistema de Bilhetagem Eletrônica no transporte metropolitano na RMSP.

A celebração, em dezembro de 2004, do Termo de Ajuste e Compromisso n.º 001/2004, entre a EMTU/SP e o Consórcio Metropolitano de Transporte – CMT, com interveniência da STM – Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, instituiu as condições da transferência e operacionalização do vale-transporte metropolitano. Estabeleceu, ainda, o prazo máximo de 180 dias úteis, para o CMT implantar no transporte metropolitano o Sistema de Automação da Cobrança de Tarifa e Gestão – Bilhetagem Eletrônica, assegurando a integração e interoperabilidade com o Sistema Metropass.

A EMTU/SP irá participar de todas as fases do processo, analisando as propostas técnicas, acompanhando a implantação e monitorando a elaboração e alteração dos softwares que serão utilizados no sistema.

Na RMBS e RMC foram criados grupos específicos, formados por representantes das empresas operadoras e técnicos da EMTU/SP (Baixada Santista, Campinas e São Paulo) para desenvolver a concepção e as diretrizes dos sistemas de Bilhetagem Eletrônica.

A diretriz básica para a Bilhetagem Eletrônica em todas as regiões metropolitanas é a garantia e a viabilização do acesso on-line da STM e da EMTU/SP às informações referentes à operação do transporte, emissão, comercialização e compensação dos créditos eletrônicos, permitindo a implementação de sistema de Gestão de informação.

2.12. POSTO DE ATENDIMENTO DO PASSAGEIRO ESPECIAL DO JABAQUARA – PEJ

O Posto de Atendimento ao Passageiro Especial – PEJ - da EMTU/SP, instalado junto ao Pátio de Estacionamento do Metrô, no Jabaquara, tem a finalidade de atender às pessoas portadoras de deficiência com direito à CIPE´s – Carteira de Identificação do Passageiro Especial no sistema de transporte coletivo regular de âmbito metropolitano.

Para propiciar atendimento condigno aos Passageiros Especiais e em cumprimento às especificações técnicas estabelecidas pelo Decreto Federal nº 5.296 de 02/12/2004, quanto a acessibilidade das edificações e equipamentos públicos, foi elaborado o Projeto Básico de Reforma e Ampliação das instalações do Posto e solicitada a contratação de empresa especializada para elaborar os projetos executivos de arquitetura, estruturas, hidráulica, elétrica, proposta de segurança e executar as obras propriamente ditas, orçadas em cerca de R\$ 400 mil, além de R\$ 90.000,00 para automação e mobiliário para o Posto de Atendimento.

3.- ATENDIMENTO SOCIAL

Dentre os programas de atendimento social destacam-se:

3.1 CARTEIRA DE TRANSPORTE ESCOLAR METROPOLITANO

A EMTU/SP emite aos estudantes e professores das Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo a Carteira de Transporte Escolar Metropolitano, que possibilita a aquisição de passagens de ônibus do Sistema Intermunicipal com redução de 50% na tarifa. O formulário para requisição da Carteira e o Manual de Orientação às Instituições de Ensino, professores e estudantes estão disponíveis no site da EMTU/SP, onde o interessado pode acompanhar, ainda, as fases de emissão da sua carteira.

A partir do exercício de 2004, a emissão da Carteira de Transporte Escolar Metropolitano para o alunos da Baixada Santista e Campinas passaram a ser realizadas nas unidades regionais (cadastro e impressão). Em 2004 foram emitidas 99.793 carteiras na RMSP, 10.668 na RMC e 668 carteiras na RMBS.

3.2 IDOSOS

As pessoas maiores de 65 anos têm direito à isenção do pagamento da tarifa nas linhas intermunicipais do sistema regular e sistema ORCA, mediante a apresentação de documento oficial.

3.3 PASSAGEIRO ESPECIAL

A isenção tarifária às pessoas portadoras de deficiência, regulamentada pelo Decreto Estadual n.º 34.753/92, foi implantada no Sistema de Transporte Metropolitano de Passageiros, por meio da Resolução STM-101, de 28/05/92, alterada pela Resolução Conjunta SS/STM-04, de 22/12/2004.

O atendimento aos portadores de deficiência é realizado na Avenida Engenheiro Armando de Arruda Pereira, 2654, Bairro Jabaquara. O interessado, munido de laudo médico conclusivo, emitido por equipe multidisciplinar de saúde das Unidades de Saúde do SUS, devidamente credenciadas pelas Secretarias de Saúde dos municípios, documentos pessoais de identificação e comprovante de residência, passa por uma triagem e é cadastrado para obtenção do benefício. A CIPES - Carteira de Identificação de Passageiro Especial é personalizada com foto digitalizada e itens de segurança e é emitida no mesmo dia da triagem.

A partir de 2004, o serviço de cadastramento das pessoas portadoras de deficiência da RMC e da RMBS passou a ser realizado nas unidades de saúde credenciadas dos municípios dessas regiões metropolitanas, em parceria com as equipes da EMTU/SP, descentralizando, assim, o atendimento.

Neste exercício foram emitidas 89.602 CIPES na RMSP, 1.981 na RMC e 1.160 na RMBS.

3.4 TRABALHADORES DESEMPREGADOS

Em decorrência de legislação específica e regulamentar, os trabalhadores desempregados têm direito a utilizar gratuitamente os ônibus do Corredor Metropolitano São Mateus - Jabaquara. No ano de 2004 este programa atendeu 5.155 trabalhadores desempregados.

3.5 ASSENTOS PREFERENCIAIS

Em todos os ônibus do serviço regular de transporte intermunicipal de passageiros, gerenciados pela EMTU/SP são reservados dois bancos (quatro lugares) para uso

preferencial dos idosos, portadores de deficiência, gestantes ou passageiros com criança de colo, de acordo com a legislação específica.

3.6 OUVIDORIA

Criada em novembro/99, em função da legislação que dispõe sobre proteção e defesa do usuário do serviço público do Estado de São Paulo (Lei Estadual n.º 10.294 – 20/04/99 e Decreto Estadual n.º 43.958 – 20/04/99), a Ouvidoria da EMTU/SP tem como missão o atendimento ao público usuário do transporte intermunicipal nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo.

Na Ouvidoria, foram atendidas 222.280 ligações oriundas de usuários, sendo 210.259 para obter informações, 10.550 para reclamações, 1.286 sugestões e 185 elogios. Foram gerados 43.287 documentos que envolveram notificações, sugestões e autuações às empresas operadoras.

3.7 PROGRAMA ARTE NOS TERMINAIS

O Programa Arte nos Terminais, uma parceria EMTU/SP e a concessionária METRA, tem por objetivo a criação de vínculos afetivos com o público freqüentador dos terminais metropolitanos, por meio de ações que busquem transformar aqueles espaços em pontos de referência sociocultural. Essa transformação inicia-se pela oferta regular de atrações que levem, gratuitamente, arte, cultura, entretenimento, lazer e campanhas de caráter social, educacional e cultural, dedicadas a temas de interesse público para a clientela do sistema metropolitano.

A procura das atrações obedece a algumas premissas: custo residual, manifestações que tenham origem ou representem ações sociais e atividades que sejam compatíveis com os espaços disponíveis nos terminais e com suas características físicas e funcionais.

O ano de 2004 marcou a consolidação do programa. No período, foi realizada uma série consistente e abrangente de apresentações, com expressiva repercussão entre os clientes do sistema e a mídia local, regional e nacional. O ponto culminante foi o prêmio recebido pelo programa na 1a. Bienal Nacional de Marketing no Transporte, cuja cerimônia de premiação realizou-se em novembro de 2004.

Em 2004 foram realizadas 61 atividades e 18 eventos, envolvendo apresentações artísticas, exposições e peças teatrais.

3.8 PROJETO ESCOLA

O Projeto Escola atende alunos de escolas localizadas nas regiões lindeiras do Corredor Metropolitano São Mateus / Jabaquara. Resultado de uma parceria entre a EMTU/SP e a Metra (Concessionária do Sistema), o projeto tem como objetivo intensificar a comunicação com as comunidades próximas ao corredor, em especial

o público jovem, buscando fixar os conceitos de educação e segurança no trânsito de forma dinâmica. É composto de duas peças teatrais, “Parada Metrinha”, dirigida às crianças, e “Parada Pensar”, dirigida aos adolescentes, apresentadas mensalmente nas dependências da EMTU/SP. Em 2004 foram atendidos 6.247 jovens.

4. AÇÕES ADMINISTRATIVAS

4.1 TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

A fim de disponibilizar os sistemas da EMTU/SP para um maior número de usuários locais e remotos (filiais), bem como prover o acesso aos serviços disponibilizados na Rede do Governo do Estado (Intragov), foram realizadas adequações na rede local de microcomputadores e telecomunicações, estações de trabalho, servidores e softwares. Foi também realizada a instalação de infraestrutura na filial de Campinas, composta por equipamentos, comunicação de dados e cabeamento para a rede.

Ao final do exercício de 2004, a EMTU/SP dispunha de 220 microcomputadores, ou seja, 1,7 usuários por equipamento.

Seguindo o propósito de integração da gestão financeira, administrativa e técnica em um banco de dados corporativo, deu-se continuidade no processo de implantação do Sistema Integrado de Gestão Técnica – GESTEC. Este sistema visa a unificação dos dados técnicos da empresa em uma única base de dados, a fim de garantir a qualidade e integridade das informações e oferecer um modelo flexível que acompanhe e suporte o crescimento e evolução da EMTU/SP, agilizando a tomada de decisões gerenciais.

Foram implantados os módulos “Linhas” que trata do cadastramento das Ordens de Serviço Metropolitano – OSM, documento que autoriza a operação da linha, definindo itinerário, tabela horária, frota, empresa operadora, seccionamento tarifário e informações gerais das linhas, e “Frota” que trata do cadastramento das informações dos veículos, dados da empresa e das garagens do sistema regular e fretamento, constituindo assim 50% do sistema completo.

Em continuidade à implantação do Sistema Integrado de Gestão Administrativa e Financeira – ERP, foi concluída, neste exercício, a implementação dos módulos padrões de mercado, dentre eles o Estoque, Patrimônio, Contas a Pagar/Receber, Tesouraria, Recursos Humanos, Contábil que representa 80% do sistema.

Também foram concluídos o agendamento eletrônico para atendimento ao Passageiro Especial e a informatização do atendimento aos beneficiários do sistema de Passe Escolar nas unidades da Baixada Santista e Campinas.

A EMTU/SP iniciou o plano piloto para a adoção de software livre na empresa, em atendimento à Resolução CC-52, de 26/06/2004, que instituiu a Política e o Plano Estratégico de Uso de Software na Administração Pública Estadual. O plano foi realizado em parceria com a Gerência de Recursos Humanos onde foram treinados 50 empregados no uso das novas ferramentas do software livre OpenOffice.org.

4.2 RECURSOS HUMANOS

A Gerência de Recursos Humanos colocou em prática o Sistema de Avaliação de Desempenho, por intermédio de avaliações quadrimestrais de todos os funcionários da Empresa, em continuidade à política de pessoal adotada pela EMTU/SP e atendendo às metas e procedimentos estabelecidos no Plano de Classificação de Cargos e Salários – PCCS e Plano de Carreira. Neste exercício foram realizados diversos eventos relacionados ao desenvolvimento profissional, tais como: campanhas e programas de qualidade de vida; treinamento de empregados em cursos sobre aplicativos específicos e redação; e implantação de novos serviços oferecidos aos empregados, principalmente de caráter social e medicina do trabalho.

4.3 PROGRAMA DE REVITALIZAÇÃO

O programa de revitalização teve continuidade com ajustes na estrutura organizacional, padronização dos processos e documentos, implantação do sistema de tratamento de anomalias e implantação dos sistemas de informação como o ERP e o GESTEC.

As mudanças na estrutura organizacional adequaram algumas atividades às atribuições reais das diversas áreas, possibilitando um melhor andamento dos processos.

O sistema de padronização teve continuidade com diversas ações como instalação do sistema de tratamento de anomalias; padronização de 22 documentos; e revisão de 25 documentos. Em 2004, 47 documentos foram padronizados, sendo 50% relativos a padronização de processos, 18% relativos a instruções normativas e 18% relativos a documentos técnicos. O ano de 2004 terminou com 30% dos processos da empresa padronizados.

4.4 DESEMPENHO ECONÔMICO – FINANCEIRO

O Desempenho Econômico Financeiro da EMTU/SP em 2004 garantiu que a situação de independência financeira fosse mantida, honrando todos os compromissos assumidos com recursos próprios. A disponibilidade de caixa oscilou -37%, impactada principalmente pela manutenção do valor da Remuneração do Serviço de Gerenciamento – RESEGE, nos mesmos níveis praticados em 2003.

Os indicadores de desempenho econômico demonstraram uma pequena queda em relação a 2003, indicando que as ações de redução de gastos e aumento de receitas, ocorridas em 2004, não foram suficientes para apresentar resultado ainda neste exercício. O resultado do exercício foi impactado pelo aumento da alíquota da Cofins (3% para 7,6%) e pela não realização de receita referente aos vales-transporte não remidos.

Orçamento Empresarial - 2004 foi realizado com rigor, atingindo índice de 99,69% de realização das receitas, contra 96,30% de realização das despesas.

Foi concluído em dezembro de 2004, procedimento licitatório, com a contratação da empresa Markplan Marketing Planejamento e Propaganda Ltda., mediante assinatura de Termo de Permissão Onerosa de Uso, para a exploração comercial de áreas localizadas nos Terminais Metropolitanos da EMTU/SP.

Foram investidos R\$ 935 mil na melhoria da gestão da EMTU/SP, notadamente em tecnologia da informação e na estruturação dos Sistemas de Transportes nas Regiões Metropolitanas. Destaca-se que este investimento foi realizado com recursos próprios.

Seguindo a orientação do Governo do Estado, a EMTU/SP vem realizando suas compras e contratações de bens e serviços comuns por meio de licitações na modalidade "Pregão". No exercício de 2004 foram realizadas compras e contratações no valor de R\$ 2.010.247,98, por meio de 20 Pregões, que geraram à EMTU/SP a economia de R\$ 286.665,56, ou 12,48% sobre o valor estimado inicialmente.

5. PERSPECTIVAS PARA 2005

Por conta dos trabalhos realizados no ano de 2004 com o objetivo principal de melhoria e expansão dos serviços de transporte metropolitano sobre pneus nas Regiões Metropolitanas de São Paulo, Baixada Santista e Campinas, a EMTU/SP estabeleceu diretrizes para 2005 no sentido de assegurar a continuidade e conclusão dos programas e projetos do setor.

Outro desafio importante que levaram a direção da empresa a definir ações estratégicas para a sua atuação em um novo cenário do setor é o de assumir novas atribuições em função de novos projetos, tais como Pro-Pólos e Concessão dos serviços, no qual a EMTU/SP deixa de ser exclusivamente gerenciadora do sistema metropolitano por ônibus para ser gestora do sistema de transporte, por área de operação, e também a executora de ações de melhoria do transporte metropolitano.

Outras diretrizes foram definidas pela EMTU/SP para 2005 envolvem a consolidação do IQT como ferramenta de gestão dos futuros contratos (concessão); busca de parcerias para contratos de gestão, emprego da terceirização em atividades específicas da empresa; redução de custos administrativos; entre outras medidas, além da priorização dos seguintes projetos:

- Concessão de Serviço Transporte Coletivo Intermunicipal - RMSP
- Bilhetagem Eletrônica
- Programa Pro-Pólos/SIVIM
- Corredor Metropolitano Noroeste da RMC
- Corredor Metropolitano Guarulhos – Tucuruvi na RMSP

5.1. PROJETOS

5.1.1. REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO – RMSP

- Concessão de Serviço de Transporte Coletivo Intermunicipal na RMSP.

Em 2005 prevê-se a realização de Audiência Pública, a publicação das diretrizes específicas dos procedimentos licitatórios para a Concessão de Serviço de Transporte Coletivo Intermunicipal na Região Metropolitana de São Paulo, a realização da licitação propriamente dita e a contratação das concessionárias.

- Bilhetagem Eletrônica.

Serão desenvolvidas e concluídas as especificações técnicas e operacionais do Sistema de Bilhetagem, prevendo-se, para meados de agosto, a implantação de projeto piloto com 300 veículos e a implantação completa do sistema na RMSP, ainda em 2005.

- Pro-Pólos/SIVIM

Na programação de desenvolvimento de projetos para 2005 a EMTU/SP dará continuidade à implantação do Programa de Revitalização dos Pólos de Articulação Metropolitana, onde deverão ser concluídos os estudos funcionais e elaborados os projetos básicos de alguns pólos, prevendo-se implementá-los entre 2005 e 2006, com a implantação das calçadas metropolitanas, ciclovias, estações de transferências, terminais de integração e abrigos para pontos de parada nas três regiões metropolitanas.

O projeto SIVIM – Sistema Viário de Interesse Metropolitano, coordenado pela STM e inserido no Plano Plurianual – PPA 2004/2007 - da EMTU/SP, tem como finalidade melhorar a fluidez na circulação viária nas regiões metropolitanas com o aprimoramento de tratamento preferencial ao transporte coletivo de passageiros.

A execução deste projeto, com previsão de início em 2005, contempla investimentos na consolidação dos estudos e planos do SIVIM nas três regiões metropolitanas, implantação de estações de embarque e desembarque, comunicação visual e demais controles de tráfego.

- Corredor Metropolitano Guarulhos - Tucuruvi

Em 2005 serão efetuados estudos funcionais com análise de alternativas de traçado, tipo de infra-estrutura e alternativas tecnológicas veiculares, visando a participação da iniciativa privada no empreendimento.

5.1.2. REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA – RMBS

Na RMBS está prevista a integração das linhas intermunicipais com as do município de Cubatão; a execução da segunda fase do projeto de ampliação do prédio e valeta para inspeção de veículos da Gerência Regional da Baixada Santista, instalada no município de Praia Grande; implantação do Pro-Pólos,

aplicação do Programa IQT em todas empresas da RMBS; e implementação da integração da bilhetagem eletrônica.

5.1.3. REGIÃO METROPOLITANO DA CAMPINAS – RMC

- Corredor Metropolitano Noroeste da RMC

Em 2005 está prevista a conclusão dos Estudos Ambientais (EIA-RIMA) e do Projeto Básico de Infra-estrutura, além do estabelecimento de convênios com os municípios envolvidos para a implantação do Corredor Metropolitano Noroeste da RMC.

5.2 ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

No âmbito interno e voltada à política de pessoal, estão previstas as seguintes metas: a continuidade da política de desenvolvimento de capital intelectual, por meio de Sistema de Avaliação de Desempenho e cursos de aperfeiçoamento; consolidação da segunda etapa do Plano de Revitalização, com a padronização dos processos da empresa, visando buscar a certificação por entidades competentes e prêmios de qualidade, como o da ANTP.

Ainda para o exercício de 2005, prevê-se a manutenção da meta de auto-suficiência financeira e a realização de diversos investimentos em projetos voltados à modernização dos processos administrativos e operacionais da EMTU/SP.

- Tecnologia da Informação

Nos planos de informatização da EMTU/SP está prevista para o próximo exercício a continuidade da política de dotar a empresa de capacidade de processamento e armazenamento de todos os dados em um único local físico, garantindo a segurança das informações, com a consolidação da implantação do Sistema Integrado de Gestão Administrativa e Financeira – ERP e a continuidade da implantação do Sistema Integrado de Gestão Técnica – GESTEC com o desenvolvimento dos módulos “Tarifa”, “Multas”, “Fiscalização e Inspeção de Frota” e “Corredor Metropolitano de São Mateus - Jabaquara”. As ações visam a atualização tecnológica do parque computacional da empresa, cuja meta é a integração dos dois Sistemas. A intenção, ainda, é promover treinamento aos empregados para o uso das novas ferramentas e versões que serão disponibilizadas dentro da política de utilização de software livre.

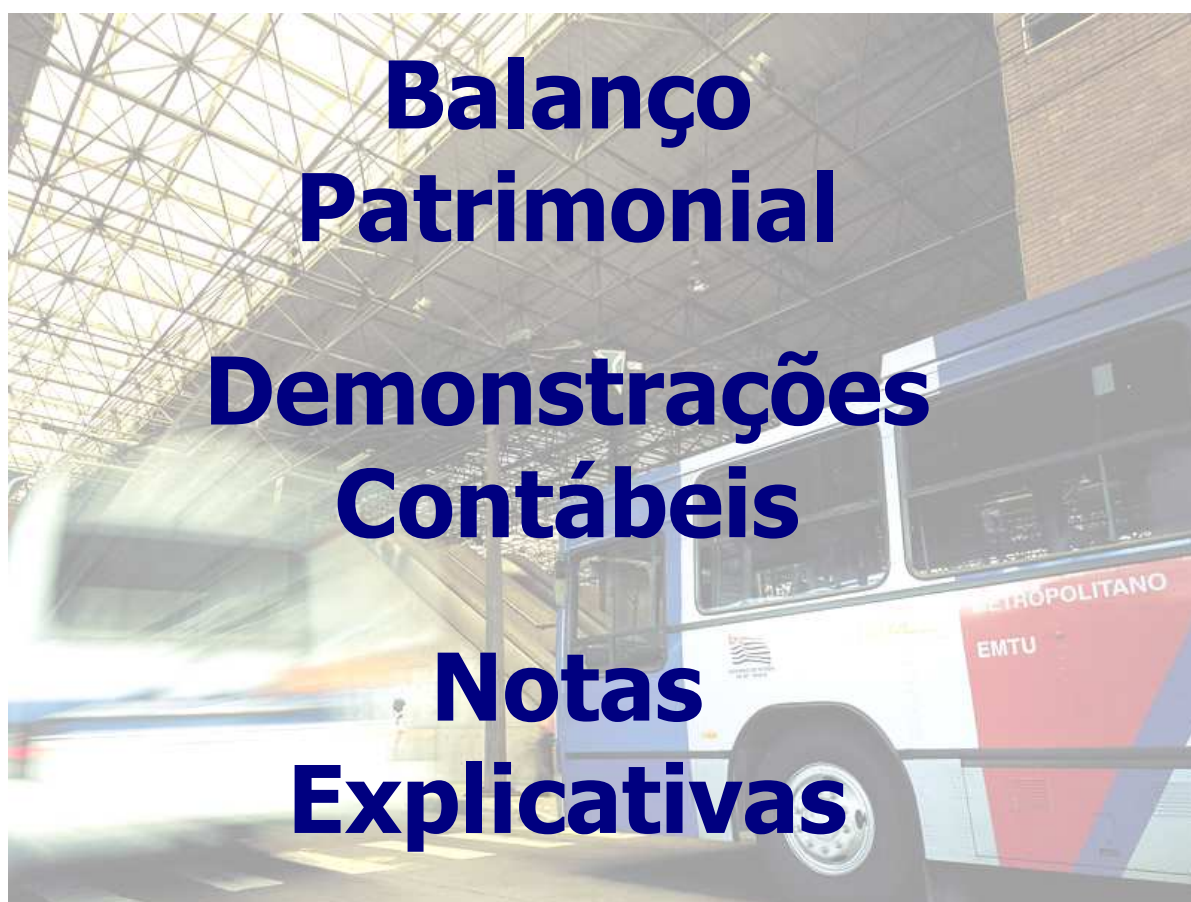
Estão previstos, ainda, projetos específicos de desenvolvimento e implantação de Sistemas de Informação voltados para a área operacional, como fiscalização e vistoria eletrônica, Resolução STM 151, dados operacionais das empresas operadoras, além do desenvolvimento de sistemas e aplicativos voltados para o ambiente Web, intranet e Extranet.

- Bolsa Eletrônica de Compras – BEC/SP

A partir do treinamento que será ministrado pelos técnicos da Secretaria da Fazenda aos empregados da EMTU/SP, vinculados à atividade de compras, a empresa utilizará o Sistema da Bolsa Eletrônica de Compras – BEC/SP para a aquisição de bens comuns, cumprindo orientação do Governo do Estado de São Paulo e visando a economia de recursos públicos, agilidade e transparência nas compras.

A DIRETORIA

EMTU



**Balanco
Patrimonial**

**Demonstrações
Contábeis**

**Notas
Explicativas**

BALANÇO PATRIMONIAL

(Expresso em R\$ mil)

ATIVO

	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>
CIRCULANTE		
Caixa e Bancos	20.615	5.059
Aplicações Financeiras	-	18.359
Contas a Receber	17.995	18.787
Créditos Fiscais a Recuperar	1.856	4.532
Estoques	233	1.034
Créditos Diversos	329	524
Despesas Pagas Antecipadamente	172	50
Total do Circulante	<u>41.200</u>	<u>48.345</u>
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO		
Contas a Receber	7.475	7.711
Depósitos Judiciais	2.166	1.380
Total do Realizável a Longo Prazo	<u>9.641</u>	<u>9.091</u>
PERMANENTE		
Imobilizado	33.158	35.277
Diferido	25.708	26.171
Total do Permanente	<u>58.866</u>	<u>61.448</u>
TOTAL DO ATIVO	<u><u>109.707</u></u>	<u><u>118.884</u></u>

As notas explicativas são parte integrante deste balanço.

BALANÇO PATRIMONIAL

(Expresso em R\$ mil)

P A S S I V O

	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>
CIRCULANTE		
Fornecedores	34.736	37.281
Obrigações Fiscais e Trabalhistas	1.241	1.202
Provisão para Férias e Encargos	3.045	2.562
Contas a Pagar	510	615
Passivo Contingente (Cível e Trabalhista)	4.314	2.850
Recebimentos Antecipados (VTs/Bilhetes)	21.480	22.507
Total do Circulante	<u>65.326</u>	<u>67.017</u>
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO		
Depósitos Judiciais	871	428
Retenções Contratuais	73	29
Obrigações Fiscais a Pagar	-	-
Total do Exigível a Longo Prazo	<u>944</u>	<u>457</u>
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Capital Autorizado	110.683	110.683
Capital a Integralizar	(3.951)	(3.951)
Correção Monetária do Capital	-	-
Reserva de Incentivos Fiscais	64	64
Capital Atualizado	106.796	106.796
Adtos. para Aumento de Capital	-	-
Prejuízos Acumulados	(64.359)	(55.386)
Adiantamento para Aumento de Capital	1.000	-
Total do Patrimônio Líquido	<u>43.437</u>	<u>51.410</u>
TOTAL DO PASSIVO	<u><u>109.707</u></u>	<u><u>118.884</u></u>

As notas explicativas são parte integrante deste balanço.

**DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO PARA OS EXERCÍCIOS FINDOS EM
31 DE DEZEMBRO DE 2004 E 2003**
(Expressa em R\$ mil)

	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>
RECEITA OPERACIONAL BRUTA		
Venda de Serviços	40.173	40.336
Impostos Incidentes s/ Vendas	(3.563)	(1.876)
Receita Operacional Líquida	36.610	38.460
Custo dos Serviços Prestados	(29.959)	(30.067)
Resultado Bruto	<u>6.651</u>	<u>8.393</u>
Receitas (Despesas) Operacionais		
Gerais e Administrativas	(20.306)	(19.583)
Receitas Financeiras	4.329	5.711
Despesas Financeiras	(2.100)	(2.040)
Baixa de Valores Incobráveis	-	(53)
Vales-Transporte não Remidos	-	2.805
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	2.413	1.847
Variações Monetárias Ativas	691	462
Variações Monetárias Passivas	(649)	(802)
	<u>(15.622)</u>	<u>(11.653)</u>
Resultado Operacional	<u>(8.971)</u>	<u>(3.260)</u>
Resultado Não Operacional	<u>(2)</u>	<u>(0)</u>
Lucro (Prejuízo) Antes da Contribuição Social e do Imposto de Renda	<u>(8.973)</u>	<u>(3.260)</u>
Imposto de Renda		
Contribuição Social sobre o Lucro	-	-
Lucro (Prejuízo) Líquido do Exercício	<u>(8.973)</u>	<u>(3.260)</u>
Lucro (Prejuízo) por Lote de Mil Ações	<u>(0,84)</u>	<u>(0,31)</u>

As notas explicativas são parte integrante desta demonstração.

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO								
(Expressa em R\$ mil)								
Descrição	Capital		Atualizado	Total	Reserva de Incentivos Fiscais	Adiantamentos para Aumento de Capital	Lucros/ (Prejuízos) Acumulados	Total
	Autorizado	A Integralizar	Correção Monetária do Capital					
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2002	110.683	(3.951)	-	106.732	64	-	(52.126)	54.670
Prejuízo Líquido do Exercício	-	-	-	-	-	-	(3.260)	(3.260)
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2003	110.683	(3.951)	-	106.732	64	-	(55.386)	51.410
Adiantamento para Aumento de Capital	-	-	-	-	-	1.000	-	1.000
Prejuízo Líquido do Exercício	-	-	-	-	-	-	(8.973)	(8.973)
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2004	110.683	(3.951)	-	106.732	64	1.000	(64.359)	43.437
As notas explicativas são parte integrante desta demonstração.								

**DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS PARA OS
EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2004 E 2003**
(Expressa em R\$ mil)

	<u>31.12.2004</u>	<u>31.12.2003</u>
ORIGENS DE RECURSOS		
Das Operações		
Lucro Líquido (Prejuízo) do Exercício	(8.973)	(3.260)
Depreciações e Amortizações	3.455	3.267
Redução (Aumento) do Realizável a Longo Prazo	(549)	8.769
Redução do Imobilizado	-	4
De Acionistas		
Adiantamento para Aumento de Capital	1.000	-
Total das Origens	<u>(5.067)</u>	<u>8.780</u>
APLICAÇÕES DE RECURSOS		
Redução do Exigível a Longo Prazo	(487)	29.000
Aumento do Imobilizado	185	676
Adições no Diferido	689	1.819
Total das Aplicações	<u>387</u>	<u>31.495</u>
AUMENTO (REDUÇÃO) DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO	<u>(5.454)</u>	<u>(22.715)</u>

DEMONSTRAÇÃO DAS VARIAÇÕES DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO

Ativo Circulante		
No início do Exercício	48.345	35.436
No final do Exercício	41.200	48.345
	<u>(7.145)</u>	<u>12.909</u>
Passivo Circulante		
No início do Exercício	67.017	31.393
No final do Exercício	65.326	67.017
	<u>(1.691)</u>	<u>35.624</u>
AUMENTO (REDUÇÃO) DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO	<u>(5.454)</u>	<u>(22.715)</u>

As notas explicativas são parte integrante desta demonstração.

**NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS
EM 31 DE DEZEMBRO DE 2004 E 2003
(Valores expressos em R\$ mil)**

1) CONTEXTO OPERACIONAL

a) A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. - EMTU/SP, sociedade anônima de economia mista, constituída pela Lei nº 1.492, de 13 de dezembro de 1977, foi incorporada à Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo - EMPLASA em 1980, através do Decreto nº 15.319, de 07 de julho de 1980 e reconstituída mediante cisão parcial dessa Empresa, conforme Decreto nº 27.411, de 24 de setembro de 1987, tendo seus atos de reconstituição arquivados na Junta Comercial do Estado de São Paulo em 04 de janeiro de 1988.

b) A EMTU/SP tem por objeto promover a operação e a expansão dos serviços metropolitanos de transportes de passageiros sobre pneus, bem como de suas conexões intermodais nas regiões metropolitanas no Estado de São Paulo, destacando-se dentre suas atribuições o gerenciamento dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros por ônibus, do Corredor Metropolitano de Trolebus e do Sistema Aeroporto, bem como a operacionalização do Vale-Transporte intermunicipal, competindo-lhe ainda outras atividades que lhe forem delegadas pela Secretaria Tutelar.

c) A Empresa tem como acionista majoritário a Fazenda do Estado de São Paulo, atuando, em conseqüência, conforme as diretrizes estabelecidas pelo Governo do Estado, desenvolvendo atividades de interesse social. Sua gestão e posição econômico-financeira devem ser entendidas, também, dentro desse contexto.

2) BASE DE PREPARAÇÃO E APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

As demonstrações contábeis são elaboradas com observância das disposições contidas na Lei das Sociedades por Ações, que não requerem a apresentação de demonstrações contábeis em moeda de poder aquisitivo constante.

3) PRINCIPAIS PRÁTICAS CONTÁBEIS

a) Resultado

O resultado é apurado pelo regime de competência das receitas e despesas.

b) Estoques

Os estoques estão demonstrados ao custo médio de aquisição, que não excedem o valor de mercado.

c) Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa

A provisão para créditos de liquidação duvidosa foi constituída em montante considerado suficiente para cobrir as possíveis perdas na realização das contas a receber.

d) Imobilizado

Demonstrado pelo custo de aquisição. As depreciações são calculadas pelo método linear, às taxas descritas na nota 5.

e) Diferido

O diferido compreende custos com implantação do Corredor ABD, projetos de terminais e corredores pré-estruturais metropolitanos, gastos com aquisição de sistemas de processamento de dados e benfeitorias em imóveis de terceiros. As amortizações são calculadas pelo método linear, às taxas descritas na nota 6.

f) Passivos Contingentes

A provisão para passivos contingentes foi constituída em montante considerado suficiente para cobrir as possíveis perdas decorrentes de processos trabalhistas e cíveis.

g) Aplicações Financeiras

São registradas a valores de custo acrescidos dos rendimentos auferidos até a data do balanço.

4) CONTAS A RECEBER

	2004		2003	
	Circulante	Longo Prazo	Circulante	Longo prazo
.Remuneração por Serviços de Gerenciamento	3.549	231	3.263	-
.Reembolso de Vales-Transporte	611	-	1.578	-
.Metra - Sistema Metropolitano de Transporte Ltda	1.791	4.175	1.611	4.531
.Cia. do Metropolitano de São Paulo – METRÔ	138	-	207	-
.São Paulo Transportes S.A.	350	-	208	-
.Cia. Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM	472	-	486	-
.VT - Vale Transporte Ltda: Cobrança Judicial	-	5.965	-	5.965
(-) Baixa como perda (Crédito Vencido e não Recebido)	-	(2.985)	-	2.985)
.Secretaria dos Transportes Metropolitanos – Energia de Tração	10.691	-	10.984	-
.Empresa de Ônibus Pássaro Marron Ltda	242	-	257	-
.Outras	171	135	213	246
.Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa	(20)	(46)	(20)	(46)
TOTAIS	17.995	7.475	18.787	7.711

No início do exercício de 1996, a EMTU/SP constituiu processo judicial contra a VT-Vale Transporte Ltda para cobrança, no valor de R\$ 5.965 mil, já vencidos. No exercício de

2001, a EMTU/SP registrou o valor de R\$ 2.985 mil como perda, amparada pela Legislação vigente.

Conforme contrato de concessão nº 20/97, a partir de maio/97 a METRA - Sistema Metropolitano de Transportes Ltda. passou a operar o Corredor Metropolitano de Trolebus São Mateus/Jabaquara; em maio/98, a responsabilidade da manutenção e conservação da infra-estrutura do sistema viário e a comercialização dos bilhetes magnéticos; em setembro/01 a execução das funções administrativas e de vigilância nos terminais, incluindo a responsabilidade por investimentos na recuperação do pavimento rígido do viário.

A partir do contrato de concessão, ficou sob responsabilidade do poder concedente (Secretaria dos Transportes Metropolitanos) o pagamento das contas de energia de tração, cabendo à EMTU/SP o gerenciamento e a fiscalização desse sistema. A partir de setembro/02 o repasse de verbas para pagamento das contas de energia de tração, pelo poder concedente, passou a ser mensal e os valores anteriores ao exercício de 2002 foram realocados para o Curto Prazo.

5) IMOBILIZADO

	2004			2003	
	Taxa de Depreciação	Custo Corrigido	Depreciação Acumulada	Líquido	Líquido
.Móveis e Utensílios	10%	739	560	179	194
.Construção Terminal Metropolitano de Cotia	4%	3.494	732	2762	2.902
.Edificações	4%	312	6	306	308
.Sistema Eqto. Auxiliar e de Manutenção	6,67%	4.525	2431	2.094	2.395
. Equipamentos de Proces. de Dados	20%	1.534	1.145	389	375
.Máquinas, Aparelhos e Equipamentos	10%	2.216	1874	342	381
.Sistemas de Controle, Telec. e Alim. Elét.	4%	39.052	12.583	26.469	28.031
.Instalações	10%	943	360	583	657
.Linhas Telefônicas	-	32	-	32	32
.Veículos Auxiliares	20%	23	23	-	-
.Marcas e Patentes	-	2	-	2	2
TOTAIS		52.872	19.714	33.158	35.277

6) DIFERIDO

	2004			2003	
	Taxa de Amortização	Custo Corrigido	Amortização Acumulada	Líquido	Líquido
.Corredores e Terminais Pré-Estruturais	5%	14.881	368	14.513	13.978
.Sistemas de Processamento De Dados	20%	1.143	371	772	722
.Benfeitorias em Imóveis de Terceiros	20%	493	261	232	280
.Projetos e Desenvolvimento Sist. Trolebus	5%	17.067	6.876	10.191	11.191
TOTAIS		33.584	7.876	25.708	26.171

7) FORNECEDORES

	2004		2003	
	Circulante	Longo Prazo	Circulante	Longo Prazo
.ELETROPAULO METROP. – Eletr. S. P. S.A.	33.235		32.574	
.METRA – Sistema Metrop. de Transportes Ltda	419		663	
.METRÔ – Cia. Metropolitano de São Paulo S.A.	57		182	
.CPTM – Cia. Paulista de Trens Metropolitanos S.A.	-		172	
.São Paulo Transportes S.A.	-		541	
.Transbraçal – Prest. Serviços Ind. e Com. Ltda	-		27	
.Arclan – Serviços, Transportes e Com. Ltda	229		233	
.Columbia Vig. Seg. Patrimonial Ltda	53		53	
.Sodexo Pass do Brasil Serv. Com. Ltda.	146		160	
.Imprensa Oficial do Estado de São Paulo	18		8	
.Stay Work Segurança S/C Ltda	59		65	
.Diretriz Vigilância Segurança S/C Ltda	49		64	
.Prosegur do Brasil S.A.	76		76	
.Remição de Vales – Transporte	-		1.981	
.Outros	395		482	
TOTAIS	34.736	-	37.281	-

Em 2002 a Eletropaulo Metropolitana – Eletricidade de São Paulo S.A. ingressou com processo judicial contra a EMTU/SP para receber valores em atraso, relativos ao fornecimento de energia elétrica de tração, operação e manutenção da rede aérea. A EMTU/SP juntamente com o Governo Estadual (Secretarias dos Transportes Metropolitanos e da Fazenda) vinha mantendo contatos junto à Eletropaulo Metropolitana no sentido de equacionar esta dívida. Houve várias tentativas de acordo, porém sem sucesso. A demanda prossegue e trata-se de Ação de Cobrança e Procedimento Ordinário.

A referida dívida, de responsabilidade do Poder Concedente a partir de maio/97, data de início da concessão do Corredor Metropolitano de Trolebus pela concessionária METRA, compõe-se do valor principal acrescido de variação monetária conforme legislação que vigorou durante o período. O saldo contábil em 31/12/04 é o seguinte:

	<u>EMTU/SP</u>	<u>PODER CONCEDENT</u>	<u>Total</u>
Principal	4.263	10.481	14.744
Encargos	18.281	210	18.491
	-----	-----	-----
TOTAIS	22.544	10.691	33.235
	=====	=====	=====

	2004	2003
Recebimentos Antecipados (VTs/Bilhetes)	21.480	22.507

O valor de R\$ 21.480 refere-se a adiantamentos relativos à comercialização pela EMTU/SP de VTs ao preço da tarifa vigente, conforme Lei Federal nº 7.418/85 que criou o Vale-Transporte e mediante a Resolução STM nº 103/92, do Secretário de Transportes Metropolitanos, que incumbiu por delegação a EMTU/SP de administrar, operacionalizar e emitir os VTs. As operações são efetuadas junto aos empregadores em geral que adquirem os VTs/Bilhetes, mediante pagamento à vista, e os repassam aos empregados. Os empregados utilizarão os bilhetes no pagamento das passagens de ônibus intermunicipais e as concessionárias, ou permissionárias dos serviços de transporte público intermunicipal, receberão os VTs e os apresentarão à EMTU/SP durante o exercício de 2005 para resgate (remição), nos mesmos valores praticados na comercialização.

8) CAPITAL SOCIAL

O capital subscrito e integralizado é representado por 10.673.203.203 ações ordinárias nominativas, no valor unitário de R\$ 0,01 (31/12/04 = R\$ 0,01).

9) EVENTOS SUBSEQUENTES

Por força da resolução STM –56 de 03/12/2004, a EMTU/SP transferiu e delegou com exclusividade ao Consórcio Metropolitano de Transportes – CMT, a operacionalização de Vales Transporte – VT da RMSP (emissão, distribuição, comercialização e reembolso VT). Caberá à EMTU/SP o gerenciamento técnico, administrativo, financeiro e operacional ao Sistema do Vale Transporte. Esta transferência de operacionalização trará impactos favoráveis nas contas de resultado da EMTU/SP.

EMTU

**Parecer dos
Auditores
Independentes**

**CRITÉRIO
AUDITORES E
CONSULTORES**



PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Aos

Srs. Administradores da

Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A – EMTU/SP

Rua Joaquim Casemiro, 290, Planalto

São Bernardo do Campo – SP

- (1) Examinamos o balanço patrimonial da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A, levantados em 31 de dezembro de 2004 e a respectiva demonstração do resultado, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos correspondente ao exercício findo naquela data, elaborados sob a responsabilidade de sua administração. Nossa responsabilidade é a de expressar uma opinião sobre essas demonstrações contábeis.
- (2) Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas de auditoria e compreendera: (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume de transações e o sistema contábil e de controles internos da companhia; (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgados; e (c) a avaliação das práticas e das estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração da companhia, bem como da apresentação das demonstrações contábeis tomadas em conjunto.
- (3) a) A companhia possui registrado no ativo diferido um montante de R\$ 24.297 mil, relativos a gastos com diversos projetos não implantados. Os controles internos indicam que os projetos mais antigos tiveram gastos formados desde 1989. Entretanto, a administração da companhia deverá definir sobre a possibilidade da implantação dos referidos projetos.

b) A empresa Eletropaulo - Eletricidade de São Paulo S/A, impetrou ação de cobrança de procedimento ordinária, relativo aos débitos da EMTU/SP apurados desde abril de 1991 provenientes de fornecimento de energia de tração e apurados desde 1985 decorrentes de serviços de manutenção preventiva e corretiva, ambos acrescidos de juros de mora. Conforme informação da Assessoria Jurídica a lide representa risco alto para a Companhia e o montante da ação é calculada em R\$ 55.000 mil atualizados até agosto/2002. A companhia mantém em seus registros contábeis uma provisão para esse débito no montante de R\$ 32.895 mil.

c) O Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, impetrou lançamento contra a companhia para a cobrança de contribuição previdenciária devida por prestadores de serviços, da qual como contratante mantém responsabilidade solidária no cumprimento da obrigação tributária. O valor do processo calculado pela Assessoria Jurídica da companhia é de R\$ 6.284 mil, que classificou com nível de “risco alto”. Não há provisão constituída para essa contingência.

d) A Companhia mantém registrado na rubrica de “contas a receber” créditos junto à Secretaria dos Transportes Metropolitanos no montante de R\$ 10.691 mil originados no

período de março de 1997 a setembro de 2002 relativo a gastos restituíveis de energia de tração.

e) A EMTU/SP mantém registrado na rubrica de “créditos e valores a receber” no ativo realizável a longo prazo, o valor de R\$ 5.965 mil relativos a vales-transporte entregues em consignação no ano de 1996, não recebidos até a presente data. Entretanto a companhia efetuou lançamento de baixa como perda de créditos vencidos e não recebidos no valor de R\$ 2.985 mil no exercício de 2001, e ainda constituiu provisão para perdas em exercícios anteriores no montante de R\$ 45 mil, restando ainda o saldo de R\$ 2.935 mil.

- (4) Em nossa opinião, exceto pelos fatos mencionados no parágrafo 3, as demonstrações contábeis acima referidas representam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da **EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO S/A – EMTU/SP** em 31 de dezembro de 2004 e o resultado de suas operações, as mutações do patrimônio líquido e as origens e aplicações de recursos, referentes ao exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

São Paulo, 31 de janeiro de 2005.

Critério Auditores e Consultores
CRC/RJ 003046/O
Marcelo dos Santos de Oliveira
Contador CRC/RJ 068459/O-0

EMTU



PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os Membros do Conselho Fiscal da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. - EMTU/SP, infra-assinados, no cumprimento de suas atribuições estabelecidas em lei, procederam ao exame do Balanço Patrimonial da Empresa, levantado em 31 de dezembro de 2004 e das respectivas Demonstrações do Resultado, das Mutações do Patrimônio Líquido e das Origens e Aplicações de Recursos, correspondentes ao exercício findo naquela data e das Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis, que acompanham esses documentos. Baseadas nesse exame, nas informações obtidas junto à Administração da Empresa e em análises procedidas periodicamente nos balancetes e, ainda, no pronunciamento dos Auditores Independentes, as Conselheiras Fiscais são de opinião que as contas e demonstrações contábeis estão em condições de serem submetidas à final apreciação e aprovação da Assembléia Geral dos Senhores Acionistas, convocados para tal fim.

São Bernardo do Campo, 14 de fevereiro de 2005