



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA do Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Requerimento de Informação n° 302/2024

Processo Número: **20896/2024** | Data do Protocolo: 20/08/2024 15:56:21



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3100360034003100330036003A004300, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO

Nos termos do artigo 20, XVI, da Constituição do Estado, combinado com o artigo 166 do Regimento Interno, requeiro que seja oficiado o Senhor Rafael Benini, Secretário de Parcerias e Investimentos do Estado de São Paulo, requisitando-lhe as informações a seguir.

1. Sobre a outorga da Estrada de Ferro Campos do Jordão

Viemos por meio desta, à presença de Vossa Senhoria, para solicitar informações e esclarecimentos sobre a continuidade do Prêmio de Incentivo à Produtividade – PIP, instituído pela Lei nº 9.352/1996, alterado pela Lei nº 11.003/2001 e Lei 1.211/2013 e do Contrato de Serviços de Fornecimento de Cartão Vale-Refeição – VEROCHEQUE (Processo nº 026.0000513/2023-81), dos trabalhadores da Estrada de Ferro campos do Jordão, diante disto haverá a garantia da continuidade desse pagamento por parte do Governo do estado de São Paulo?

É necessário esclarecer, que as condições quanto à destinação de recursos próprios para o pagamento do PIP, é através do Fundo Especial de Despesa da Estrada de Ferro Campos do Jordão -Fonte 03, com limite de 1/3 (um terço) da receita da Estrada de Ferro Campos do Jordão, e, seu cálculo do valor é feito mediante a aplicação de coeficientes sobre a Unidade Básica de Valor – UVB, observado o limite de até 50% (cinquenta por cento) do salário inicial de cada classe ou carreira.

Dessa forma, os salários dos trabalhadores públicos da Estrada de Ferro Campos do Jordão, acrescidos das parcelas do Prêmio de Incentivo à Produtividade – PIP, são semelhantes aos salários dos servidores do estado de São Paulo abrangidos pela Lei Complementar nº 1.080/2008, os quais contam, também, com uma parcela variável, relacionada ao desempenho individual, chamada PDI, custeado pela Fonte do Tesouro (Fonte 01).

Cabe esclarecer, que esse assunto já foi mencionado no Processo SGP 170104/2014 e Despacho GS 110/2017, da Secretaria de Transportes Metropolitanos, que reconhece a transferência da Fonte 03 (atual) do Prêmio de Incentivo à Produtividade - PIP, para a Fonte 01 (Tesouro), garantindo a continuidade do pagamento do PIP aos trabalhadores, visto que este constitui parcela significativa da remuneração dos trabalhadores ferroviários em parte aproximada de 50% dos vencimentos, aprovado desde 2017 e sem andamentos por parte da Secretaria de Transportes Metropolitanos.

2. Recuperação do Trecho entre Pindamonhangaba até Campos do Jordão

Atualmente a Estrada de Ferro Campos do Jordão não opera trens entre as cidades de Pindamonhangaba e Campos do Jordão devido à inúmeros furtos de cabos de rede aérea e derrubada de postes, após 3 anos dos mais de 100 (cem) furtos contínuos do trecho ferroviário da Cidade de Pindamonhangaba, paralisando toda operação, quando questionada, a Secretaria de Transportes Metropolitanos, responde:

"Que está em elaboração o termo de referência para contratação de projeto executivo de recomposição da rede aérea e nova subestação elétrica da EFCJ no trecho do Km 0 ao Km 28. o referido projeto consiste na modernização da rede aérea para implantação de novas metodologias e novos materiais tendo como diretriz de projeto o estudo de utilização de cabos sem o uso de cobre, subestações elétricas mais eficientes e compactas e conjunto de posteamento mais leve considerando aterramento do sistema".

Visto que entre os anos de 2021 à 2023, não houve qualquer ação para andamento deste suposto termo de referência, bem como, é sabido que a Diretoria da Estrada de Ferro Campos do Jordão devolveu todos





os recursos disponíveis para recuperação deste trecho, solicitamos quais as reais ações que esta Secretaria do executivo do Governo do estado de São Paulo está realizando para recuperar e operar o o trecho ferroviário paralisado na Cidade de Pindamonhangaba? Essa morosidade está afetando diretamente a população que depende do segmento ferroviário como transporte público, sabendo disso, qual é a previsão para retomada do transporte sobre trilhos na região?

3. Ações sobre Inquérito Civil sobre furtos de cabos e vandalismos em postes de propriedade da Estrada de Ferro Campos do Jordão

Conforme Ofício nº 258/2024-2 PJ - 2ª PJ de Pindamonhangaba, Ref.: SIS 14.0378.0000766/2022-3 SEI 29.0001.0056144.2023-21, que instaurou a PORTARIA DE INQUÉRITO CIVIL, SIS 42.0378.0000766/2022-6 - SEI 29.0001.0056144.2023-21, quais ações a Secretaria dos Transportes Metropolitanos, a Secretaria de Parcerias e Investimento em conjunto com a Estrada de Ferro Campos do Jordão, foram tomadas para atender as demandas apontadas no referido INQUÉRITO CIVIL?

4. Apontamento do TCE sobre Estrada de Ferro Campos do Jordão

Conforme apontamento do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, sobre má conservação, degradação e péssimo estado físico dos seus imóveis e construções, que evidenciou uma deficiente execução do planejamento orçamentário da Estrada de Ferro Campos do Jordão, demonstrando omissão por parte da Administração da EFCJ, por quais motivos não estão apurando a responsabilidade dos Diretores Ferroviários que deram causa ao prejuízo dos bens patrimoniais do Estado de São Paulo?

5. Ações de prevenção a acidentes na Estrada de Ferro Campos do Jordão

O acidente seguido de morte que ocorreu em 20 de maio de 2024 na Cidade de Campos do Jordão, demonstra necessidade de ações de prevenção contra acidentes por parte da Secretaria de Transportes Metropolitanos, da Secretaria de Parcerias e Investimentos, juntamente com a Estrada de Ferro Campos do Jordão, quais ações estão sendo tomadas para manter a zeladoria e segurança da operação da Estrada de Ferro Campos do Jordão? quais investimentos foram realizados para este fim nos últimos 3 anos e qual a validade dos laudos de funcionamento dos Bondes, Maria Fumaça, Subestações e afins, para devida operação no trecho ferroviário na Cidade de Campos do Jordão?

6. Relação de compras da Estrada de Ferro Campos do Jordão

Solicitamos a relação de compras para equipamentos e ferramentas para manutenção da Via Permanente, Linhas de rede aéreas e ações de manutenção das Automotrices da Estrada de Ferro Campos do Jordão dos últimos 3 (três) anos? demonstrando se de fato, houve destinação de compras para esse fim, bem como, qual o valor real transferido para o Tesouro Estadual, pela não utilização dos recursos destinados da Estrada de Ferro Campos do Jordão?

7. Relação de investimento da Estrada de Ferro Campos do Jordão

Nos últimos 3(três) anos, houve algum investimento em Equipamentos, Ferramentas, Manutenção da linha de rede arérea, na via permanente e Automotrices da Estrada de Ferro Campos do Jordão? A Administração de fato utilizou os recursos do Superávit Financeiro decorrente de receitas próprias para recuperação da Estrada de Ferro Campos do Jordão? Qual o montante transferido para o Tesouro Estadual desde aplicação da Lei 17.293/2020?

8. Concessão das linhas da CPTM





Considerando as consequências, que, impactaram diretamente na vida da população que utiliza os trens das linhas 8 e 9, que resultaram em um aumento expressivo nos números de falhas na operação de trens nas linhas 8 e 9, em relação aos números anteriores a concessão dessas linhas ferroviárias a iniciativa privada, ao longo dos quase 2 anos de operação e que continuam afetando o serviço prestado pela concessionária Via Mobilidade, não foi observada uma ação efetiva para minimizar tal situação, inclusive fazendo com que as multas previstas no edital de concessão das linhas 8 e 9, quando, das tais ocorrências, terem sido “perdoadas” pelo executivo do Governo do Estado de São Paulo e devolvidas a concessionária ViaMobilidade, com a justificativa de melhorias no sistema das linhas 8 e 9, que deveria sair dos cofres da concessionária ViaMobilidade conforme o edital, e, ao invés disso, sai dos cofres públicos. Ou seja, lesa a população 2 vezes, onde além de prestar um serviço de qualidade extremamente inferior ao que era prestado pela empresa pública CPTM, ainda acabamos pagando por isso em dobro.

Quais ações estão previstas nos novos contratos em relação à tal fato?

Foi colocada uma obrigatoriedade da impossibilidade de “perdão”, onde torna irrestrita a responsabilidade da concessionária na resolução e aprimoramento da piora no transporte público de passageiros por via ferrea?

A fiscalização por parte do executivo do Governo do estado de São Paulo, ocorrerá de forma transparente para a população, sendo divulgada em canais oficiais?

Os projetos para melhoria dos municípios afetados, estão claros e transparentes frente a população e prefeituras?

9. Operação de trens das linhas 11, 12 e 13 da CPTM

Está sendo divulgada a diminuição no intervalo entre viagens de trens nas linhas 11, 12 e 13 quando forem concedidas para a iniciativa privada.

Como será possível cumprir tal compromisso, uma vez, que as linhas já operam na sua capacidade máxima em relação ao número de trens? A diminuição de intervalo entre viagens de trens está diretamente relacionada com a mudança e modernização de sinalização de campo e bordo de trens e aumento de frota de trens, hoje prejudicada pelo atraso na devolução da frota de trens que pertencem a CPTM pela concessionária privada Via Mobilidade, operadora das linhas 8 e 9 do sistema de transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), diante deste fato por que a entrega desta frota de trens, pertencentes a empresa de transporte pública de transporte “CPTM”, não está ocorrendo no prazo estimado no contrato do concessão das linhas 8 e 9?

Quando falamos em diminuição do intervalo, precisamos lembrar da capacidade energética para alimentação elétrica dos trens, que hoje funciona dentro dos padrões estabelecidos pelas áreas de manutenção da CPTM. Como aumentar a quantidade de trens circulando em serviço de transporte público sem aumentar a capacidade energética? Quanto de investimento o projeto de concessão das linhas 11, 12 e 13 destina ao aperfeiçoamento, ampliação e modernização do sistema de alimentação elétrica de tração de trens para as linhas 11, 12 e 13?

Uma vez resolvida à questão da frota de trens, capacidade energética e sinalização, como será possível manter o intervalo menor do que o executado atualmente pela operação através da empresa pública CPTM, sabendo da passagem dos trens de carga operados pela concessionária “MRS”, que hoje circulam em toda a malha ferroviária operada pela “CPTM”?

10. Trabalhadores da CPTM

Qual a proposta do executivo do Governo do estado de São Paulo, em relação à mão de obra especializada dos trabalhadores da CPTM, que representa atualmente um totalç 5.776 trabalhadores,





sendo 2600 nas áreas de operação, 546 nas áreas de segurança, 1489 nas áreas de manutenção e 1141 nas áreas técnicas e administrativas?

11. Horários e dias das audiências públicas para concessão/privatização das linhas 11, 12 e 13

Sobre as audiências públicas de concessão/privatização das linhas 11, 12 e 13 do transporte ferroviário da empresa pública “CPTM” a iniciativa privada, que foram realizadas em dias úteis e em horário comercial.

Por mais que aconteceu com transmissão ao vivo, aqueles que serão mais impactados, ou seja, os passageiros, não estavam com disponibilidade de participarem de forma ativa nessas audiências bem como um número irrisório de cidadãos que esteve presente para puder questionar tal concessão legítima esse contrato? As linhas 11, 12 e 13 transportam juntas, cerca de 800 mil passageiros por dia.

Por esta razão, desde já, solicitamos que várias outras audiências sejam marcadas em dias e horários para que os passageiros de demais cidadãos paulistas, que seriam os mais afetados por esse processo, possam participar do pleito de debate sobre a concessão/privatização dos serviços de transporte de passageiros sobre trilhos ferroviários da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), sendo assim quais serão as próximas datas e horários pretendidos para as audiências públicas sobre o tema de concessão/privatização das linhas 11, 12 e 13 do sistema de transporte sobre trilhos da RMSP?

12. Tempo curto dos estudos de concessão/privatização das linhas 11, 12 e 13 da CPTM

A velocidade dos estudos de concessão/privatização das linhas 11-Coral, 12-Safira e 13-Jade foi acelerado. O projeto de concessão dessas linhas foi qualificado logo no início da gestão do Governador Tarcísio de Freitas e esses estudos foram iniciados em abril de 2023, assim que o governador os autorizou. Porém, pelo que foi apresentado nas audiências públicas, provavelmente foram feitos às pressas, haja vista a quantidade de incoerências descritas nesses estudos.

No caso das linhas 8-Diamante e 9-Esmralda, a Manifestação de Interesse Privado (MIP) surgiu em 2016 a partir da empresa Triunfo. Desde então os estudos tiveram início, com o leilão sendo realizado em abril de 2021, ou seja, 5 (cinco) anos depois. Em que pese esse tempo, os problemas nessa concessão são sentidos até os dias de hoje, demonstrando ineficiência e incapacidade da concessionária.

Outro exemplo é o da Linha 5-Lilás. Os estudos de concessão começaram em 2015, com o leilão sendo realizado em 2018, pouco mais de 3 (três) anos.

O atual executivo em exercício do Governo do estado de São Paulo, divulga um estudo pronto em cerca de 1 (um) ano, mesmo as linhas 11, 12 e 13 possuírem diversas complexidades, maiores do que as linhas 8-Diamante ou 9-Esmralda, cuja concessão ocorreu num período de 5 (cinco) anos. Como esse estudo feito tão rápido, vai garantir a melhora do transporte sobre trilhos, em relação aos dias atuais, do sistema Ferroviário operado nas linhas 11, 12 e 13?

13. Demissão em massa dos trabalhadores da CPTM

A CPTM conta hoje com 5.776 trabalhadores, sendo 2600 nas áreas de operação, 546 nas áreas de segurança, 1489 nas áreas de manutenção e 1141 nas áreas técnicas e administrativas. Até agora não está claro sobre o destino desses trabalhadores caso ocorra a concessão/privatização das linhas 11, 12 e 13. Fala-se no projeto de concessão/privatização em si, mas não explica-se que 5.776 famílias serão impactadas no caso da concessão/privatização dessas linhas avance. Como pode falar em concessão/privatização e simplesmente ignorar justamente quem faz o transporte sobre trilhos acontecer diuturnamente, que são esses trabalhadores da CPTM.

Vale lembrar que em um dos documentos disponibilizados nas audiências públicas sobre o projeto de concessão das linhas 11, 12 e 13, é descrito claramente um execução de demissão em massa dos





trabalhadores da CPTM e que estão sendo estudadas alternativas para mitigar esse impacto dessa magnitude.

Faz sentido renunciar ao conhecimento técnico e a experiência desses 5.776 trabalhadores, que transformaram a empresa de transporte ferroviário, CPTM, em referência internacional em termos de operação ferroviária? Haverá remanejamento desses trabalhadores para outros órgãos do Governo do estado de São Paulo? Haverá a dispensa da maioria desses 5.776 trabalhadores da CPTM como previsto no projeto de concessão/privatização?

14. Aproveitamento dos Trabalhadores da CPTM

Recentemente foi veiculado que a gestão do Governador Tarécio pretende reorganizar o papel das agências reguladoras estaduais, passando a elas, inclusive o papel de regulação e fiscalização das linhas do Metrô e CPTM concedidas/privatizadas e as demais que estão em estudo para serem concedidas/privatizadas a iniciativa privada. Para entenderem melhor. Atualmente existe a Comissão de Monitoramento de Concessões e Parcerias (CMCP), que faz a fiscalização de linhas metroferroviárias concedidas/privatizadas à iniciativa privada. Essa comissão estava lotada dentro da Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM). A gestão atual do executivo no Governo do estado de São Paulo a transferiu para a Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) e agora, a idéia é que vá para a "nova" Artesp.

A gestão afirma que, com isso, o conhecimento técnico e a experiência da CPTM e do Metrô seriam mantidos, o projeto, ao tratar de remanejamento, dispõe da seguinte forma:

"16. Por fim, destaca-se que o Anteprojeto prevê a assunção, pela ARTESP, das atividades hoje desempenhadas pela Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões de Serviços Públicos (CMCP) e pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), razão pela qual estima-se que serão necessários o afastamento ou sub-rogação, à ARTESP, de 30 (trinta) Especialistas do Metrô, 30 (trinta) Especialistas da CPTM e até 257 (duzentos) Fiscais da EMTU. Esta medida tem como objetivo reter, no âmbito do Estado, o histórico e o conhecimento técnico necessários à continuidade das atividades de fiscalização e regulação desses setores. Daí por que os custos relativos a tais empregados também foram considerados nas projeções de impacto fiscal apresentadas abaixo.

(...)"

Como a atual gestão no Governo do estado de São Paulo pretende manter esse conhecimento técnico e experiência metroferroviária desenvolvida nos últimos 50 anos, com quadro tão reduzido e sem manter a CPTM e o METRO, empresas públicas, operando?

15. Prolongamento da Linha 11 até César de Souza e eliminação das passagens em nível

Uma das propostas da concessão/privatização das linhas 11, 12 e 13 é remover todas as passagens em nível na cidade de Mogi das Cruzes. A questão é: a prefeitura da cidade de Mogi das Cruzes está de acordo com isso? Os cidadãos nessa região foram consultados e aprovaram tal proposta? Quem fará o investimento e como ele será feito? Entre Suzano e Estudantes existem várias passagens em nível. Se considerar aquela após Estudantes, esse número aumenta mais ainda, chegando a cerca de 10 interferências. Algumas delas são até próximas entre si. Além do investimento, tem a questão as intervenções de infraestrutura necessárias.

Historicamente, sempre foi desejo retirar tais passagens pelo poder público, mas nunca se conseguiu e por diversas razões. Em alguns momentos, a própria prefeitura se colocava contra. Em outros momentos, eram os moradores das redondezas que, reunidos, manifestavam em desacordo com a ideia. Como que, agora, o Governo no executivo do estado de São Paulo, afirma que vai retirar todas essas passagens em nível, assim sem dificuldades? Há casos em que uma passagem inferior ou viaduto foi construído, mas a passagem em nível não foi removida definitivamente permitindo ainda passagem das pessoas. Isso deve estar bem claro, muito antes de pensar em fazer concessão/privatização.





Sobre a extensão para César de Souza, após Estudantes, a concessão é na esfera federal e pertence à empresa MRS. Além disso, a via é singela e sem rede aérea, como isso foi tratado? A MRS já permitiu a operação da Linha 11 até César de Souza? Quem vai custear implantação de via dupla, rede aérea e sinalização de mapa e bordo até Cesar de Souza?

16. Prolongamento da Linha 12-Safira até Suzano

Para que seja possível levar a Linha 12 até Suzano, é preciso, implantar um par de novas vias independentes, para que os trens consigam trafegar entre Calmon Viana e Suzano. Qual é planejamento para essa obra? Hoje, a rodovia que margeia os trilhos é a Avenida Brasil, sendo assim, é necessário suprimir parte dessa avenida, que é uma importante e movimentada rodovia entre as cidades de Suzano e Poá como isso está sendo negociado com ambas as prefeituras?

17. Expresso Aeroporto irá continuar operando com mesmo valor da tarifa pública?

O Expresso Aeroporto liga a Barra Funda ao Aeroporto de Cumbica em menos 40 minutos. A tarifa cobrada hoje é a pública, praticada nas demais linhas do sistema metroferroviário da RMSP, no valor de R\$ 5,00. Qual a garantia de que esse valor não será alterado em relação a tarifa pública praticada no transporte metroferroviário?

18. Linha 13-Jade em Parque da Mooca

Nos estudos de concessão é afirmado que a extensão obrigatória da Linha 13-Jade é apenas para Bonsucesso, com 4 novas estações, e no outro sentido até Gabriela Mistral, com conexão na Linha 2-Verde é opcional, por quê? A Estação Bonsucesso já será construída pensando na futura conexão com a Linha 14-Ônix?

Para quem não sabe, o prolongamento para a zona sul na região de Parque da Mooca é tão importante, quanto para o bairro Bonsucesso. Levar a Linha 13-Jade para Parque da Mooca permitirá uma alteração positiva na dinâmica de circulação, permitindo que os passageiros tenham uma integração direta com a Linha 10-Turquesa sem a necessidade de ir até a estação Brás. Isso é benéfico para a população e para a reorganização da rede de transporte, permitindo que as linhas metroferroviárias atuais não fiquem tão sobrecarregadas.

Deixar esse investimento como opcional, beira o absurdo do ponto de vista de planejamento de transporte e dinâmicas de circulação da população. É inimaginável pensar na Linha 13, enquanto ator de distribuição de passageiros, sem essa certeza de estender a linha 13 até o Parque da Mooca.

Nos dias das audiências públicas sobre a concessão das linhas 11, 12 e 13, ao serem questionados, os representantes do executivo do Governo do estado de São Paulo disseram que o investimento nesse trecho, por ser subterrâneo, é muito caro e que, portanto, ficará como não obrigatório, vinculando esse investimento tão necessário a dinâmica de transporte da população da RMSP à obtenção futura de recursos destinados a esse fim, que poderá ser construído por meio de um aditivo contratual a ser assinado no futuro. O curioso é que falam dos custos altos como justificativa para não levar a Linha 13-Jade até o Parque da Mooca, mas o programa São Paulo nos trilhos com seus 195 bilhões de reais estimados em investimentos não pode garantir tais recursos a extensão até o Parque da Mooca?

É preciso deixar claro e não se iludir, se não colocar como obrigatório, NÃO irá sair do papel. É preciso deixar isso registrado. Tudo o que for opcional acaba sendo descartado. Se tiveram a ousadia de tirar investimentos obrigatórios do contrato de concessão das linhas 8 e 9 recentemente, imagina algo opcional!





19. Não construção da Estação União de Vila Nova

Outro absurdo desse projeto feito sem a devida análise das reais necessidades da população da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), não contemplar a construção da Estação União de Vila Nova. Essa estação ficará na Linha 12-Safira, entre as estações Comendador Ermelino e São Miguel Paulista. Na apresentação das audiências públicas não foi falado por parte dos membros do executivo do Governo do estado de São Paulo, sobre essa estação. Porém, lembraram dela nos momentos que foram abertos a rodada de perguntas. Ela tem um apelo social muito forte, uma vez que beneficiará muitas pessoas da região. Será uma parada importantíssima para a população. Tem que constar nos investimentos obrigatórios, pois se estamos falando em beneficiar as pessoas, o erro já começa no momento onde desconsideram essa estação.

A justificativa dos representantes do governo foi de, Segundo eles, a demanda da estação é muito baixa para um investimento alto. Para quem não sabe, o local deve atender mais de 25 mil pessoas todos os dias.

Diante desse relado dos membros do executivo do Governo do estado de São Paulo, qual é a demanda em números de passageiros/dia, estimado no projeto de concessão/privatização das linhas 11, 12 e 13 para Estação União de Vila Nova na linha 12?

Qual a quantidade de passageiros/dia o Projeto de concessão a iniciativa privada das linhas 11, 12 e 13 considera como viável que justificará a construção de uma nova Estação de parada para os trens das linhas 11, 12 e 13?

20. Prováveis erros na estimativa de demanda das estações

No material disponibilizado no dataroom no projeto de concessão a iniciativa privada das linhas 11, 12 e 13, consta a demanda futura das linhas e estações em diversos horizontes. Entretanto, ao analisar, é possível notar alguns erros grosseiros, como o número de passageiros por dia.

No Relatório A - Novo modelo proprietário de demanda de viagens em quatro etapas para a rede da Macrometrópole de São Paulo – Lote Alto Tietê, a partir da página 197, são mostrados os dados de demanda das linhas. Esses dados são obtidos a partir de simulações com softwares especializados. No horizonte do ano de 2050, as demandas previstas das estações estão provavelmente erradas, diante deste fato, é necessário repensar o projeto como um todo, desde o tempo acelerado para estudos tão complexos até a revisão detalhada por parte da população afetada, os gestores do executivo do Governo do estado de São Paulo pretendem prorrogar o tempo de estudo para concessão das linhas ferroviárias 11, 12 e 13?

JUSTIFICATIVA

Esse requerimento vem, para explicar mediante a população de ambas as regiões atendidas pelas empresas públicas de transporte ferroviário, se realmente privatizar/conceder é a melhor gestão para o transporte sobre trilhos, bem como para os trabalhadores que por sua vez devem saber as intenções do executivo do Governo do estado de São Paulo sobre qual serão suas funções após suposta assinatura dos contratos de privatização, junto a iniciativa privada e por fim questionar tal opção visando a real eficiência das decisões sobre o tema, do executivo do Governo do estado de São Paulo.

Justifica-se o presente requerimento pela prerrogativa do Poder Legislativo de fiscalizar os atos da Administração Pública quanto aos princípios de legalidade, imparcialidade, moralidade, economicidade, razoabilidade, finalidade, motivação e atendimento do interesse público.

Rômulo Fernandes





Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3200300035003300330038003A005000, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.

PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade> utilizando o identificador 3200300035003300330038003A005000

Assinado eletronicamente por **Rômulo Fernandes** em 20/08/2024 15:10

Checksum: **08F7392CBCB8CC691B18D43B7401922414D83B974B23B23C3036FFF966AE3607**

Assinado eletronicamente por **Carlos Giannazi** em 20/08/2024 15:40

Checksum: **ED080CE714F553DC98C5FD6D3FA3C20F36F7647500AFF39F054B17A32015561F**



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3200300035003300330038003A005000, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.