

**EMTU**

---

# **BALANÇO PATRIMONIAL**

**Exercício 1999**

**SECRETARIA DOS  
TRANSPORTES METROPOLITANOS**



## **CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

CLÁUDIO DE SENNA FREDERICO  
Presidente

MARCIO JUNQUEIRA DE SOUZA E SILVA  
Vice-Presidente

Membros:

WASHINGTON A. MASTROCINQUE MARTINS  
ARNALDO LUIS SANTOS PEREIRA  
JOSÉ ROBERTO MEDEIROS DA ROSA  
CAETANO JANNINI NETTO  
JOSÉ SEISHUN HANASHIRO

## **CONSELHO FISCAL**

Membros

JOÃO CARLOS ARAÚJO DOS SANTOS  
VOLNIR PONTES JUNIOR  
MARIA HELENA B. M. STERCHELE

## **DIRETORIA**

MÁRCIO JUNQUEIRA DE SOUZA E SILVA  
Diretor Presidente

CARLOS ROBERTO DOLL  
Diretor Técnico

FRANCISCO A. N. CHRISTOVAM  
Diretor Adm. e Financeiro

## **EQUIPE TÉCNICA**

OSWALDO MARTINS  
Suptcia. Orçam.Contab. e Custos  
CT-CRC-SP 114.144/O-9

GABRIEL REGINALDO GOMES CAMACHO  
Responsável Técnico  
CT-CRC-SP 165.241/O-5

## ÍNDICE

1. RELATÓRIO DA DIRETORIA .....	04
2. BALANÇO PATRIMONIAL .....	15
3. DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO .....	17
4. DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO .....	18
5. DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS .....	19
6. NOTAS EXPLICATIVAS .....	21
7. PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES .....	26
8. PARECER DO CONSELHO FISCAL .....	28

## **RELATÓRIO DA DIRETORIA 1999**

A Diretoria da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A, EMTU/SP, em atendimento às prescrições legais e estatutárias, tem a satisfação de apresentar ao exame e deliberação da Assembléia Geral as demonstrações contábeis e o relatório de suas atividades do exercício findo em 31 de dezembro de 1999.

### **ATIVIDADES**

Vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - STM, a EMTU/SP tem por objeto promover a operação e expansão do transporte coletivo de passageiros, de baixa e média capacidade, nas Regiões Metropolitanas de São Paulo e da Baixada Santista, bem como suas conexões intermodais, em condições adequadas de conforto, confiabilidade e segurança, destacando-se dentre suas atribuições o gerenciamento do serviço de transporte intermunicipal de passageiros, por ônibus, nessas regiões metropolitanas, o gerenciamento do Corredor Metropolitano de Trolebus e do Sistema Aeroporto, bem como a comercialização de Vales - Transporte.

#### **1) Gerenciamento do Serviço de Transporte Intermunicipal de Passageiros, por Ônibus, nas Regiões Metropolitanas de São Paulo e da Baixada Santista**

Consiste no planejamento, controle e fiscalização dos serviços prestados, na Região Metropolitana de São Paulo (modalidade regular), por 52 empresas, que operam 371 linhas tronco e 108 serviços complementares, com uma frota de 3.714 veículos, que atendem os 39 municípios da região, transportando cerca de 33 milhões de passageiros/mês e na modalidade fretamento, por 540 empresas registradas, com 5.037 veículos cadastrados. Na Região Metropolitana da Baixada Santista os serviços, na modalidade regular, são prestados por 6 empresas, que operam 47 linhas tronco e 2 serviços complementares, com uma frota de 461 veículos, que atendem os 9 municípios dessa região, transportando cerca de 4,4 milhões de passageiros/mês e na modalidade fretamento, por 22 empresas, com 175 veículos cadastrados.

##### **- Planejamento Operacional e Econômico**

No Planejamento Operacional são definidas as características operacionais do serviço regular e elaborados os estudos para a expansão da rede de transporte, através da criação de novas linhas e corredores. Contempla itens como pontos terminais, itinerários, programa horário, frota, estrutura tarifária, modalidade de serviço, etc.

No ano de 1999 foram elaborados, para as duas regiões metropolitanas, 353 estudos e informações técnicas, destacando-se a criação de 12 linhas, 19 serviços complementares e 75 reprogramações de tabelas horárias. Foram também realizadas 100 pesquisas, dentre as quais se destacam 12 de acompanhamento operacional, 30 de embarque, 16 de embarque e desembarque com senha, 27 de origem e destino e 10 de registro visual de carregamento.

O Planejamento Econômico consiste num contínuo acompanhamento da evolução dos preços dos insumos no setor de transportes e dos parâmetros operacionais, que permitem a elaboração das planilhas de custos utilizadas para a fixação das tarifas. Também são efetuadas monitorizações operacionais e contábeis, para aferição dos diversos coeficientes de consumo adotados nas planilhas de custo, além de estudos de viabilidade econômico - financeira de linhas e empresas.

Em 1999 foram efetuados 5 estudos técnicos, 2 estudos tarifários, 2 grades tarifárias dos sistemas e 6 estudos de viabilidade econômico – financeira.

#### - Fiscalização dos Serviços

A fiscalização e controle operacional envolve a vistoria de frotas e garagens das operadoras e acompanhamentos operacionais em campo, onde é verificado o cumprimento da legislação regulamentar e das características operacionais estabelecidas para cada linha.

São observados, nessas ações, os itens essenciais ao bom funcionamento do sistema: cumprimento de tabelas horárias, valores tarifários, estado de conservação e funcionamento dos veículos, comportamento da tripulação, itinerário, informes obrigatórios, etc.

No exercício de 1999 foram realizadas 141 fiscalizações de linhas, 409 fiscalizações de fretamento, 72 levantamentos específicos e 22.478 inspeções em veículos.

Nas 594 blitzes realizadas, foram apreendidos 1.760 veículos clandestinos.

Como produtos, entre outros, foram elaborados 2.288 Autos de Infração e Imposição de Penalidade de Multa – AIIPM.

#### - Controle das Operadoras

A movimentação no cadastro de frota apresentou 812 inclusões e 754 exclusões para os sistemas regulares, 856 inclusões e 1.421 exclusões para os sistemas de fretamento, com a emissão de 2.036 certificados de autorização de operação nos sistemas regulares e 2.015 nos de fretamento. Foram também efetuadas 68 vistorias de instalações (avaliações de condições de garagem).

#### - Ampliação da Rede de Transporte

Com vistas à melhoria da acessibilidade ao transporte, foi aumentada a quantidade de atendimentos ofertados através da criação de 7 linhas e 17 serviços complementares na Região Metropolitana de São Paulo e de 5 linhas e 2 serviços complementares, na Região Metropolitana da Baixada Santista.

#### - Melhoria da Qualidade da Manutenção Veicular

Visando atingir patamares de excelência de qualidade, a EMTU vem desenvolvendo, junto às empresas operadoras, um programa de melhoria da qualidade da manutenção preventiva e corretiva dos veículos, através de treinamentos periódicos, reciclagens e visitas técnicas às mesmas.

Para aferição do nível de manutenção de cada empresa a EMTU utiliza uma sistemática de pontuação por falhas constatadas nas vistorias regulares, classificando as empresas em “ranking”. Mediante tal programa foi obtido, no exercício, um índice de 73% das empresas operadoras com conceito “ótimo”.

## 2) Gerenciamento do Corredor Metropolitano de Trolebus

Trata-se de sistema que opera em via segregada, a partir do Terminal de São Mateus, na zona leste de São Paulo, até o Terminal Jabaquara, na zona sul da cidade, interligando 05 municípios (São Paulo, Mauá, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema). Possui 33 Km de extensão e 09 terminais de integração, além do Centro de Controle de Operação e Manutenção - CECOM.

A operação do corredor é feita com frota mista (elétrico e diesel) utilizando ônibus Padron de 03 portas e ônibus articulados, também de 03 portas, além da frota de trolebus.

Em decorrência da licitação instaurada em setembro/96, a operação desse sistema foi transferida à iniciativa privada em maio/97.

O contrato de concessão, assinado em 12/05/97 com a Metra – Sistema Metropolitano de Transporte Ltda, para exploração desse corredor, inclusive sua futura extensão até o Brooklin, por um prazo de 20 anos, prevê a substituição gradual, no prazo de 5 anos, da frota diesel por trolebus, veículo esse de maior vida útil, que oferece melhores condições de conforto e segurança e que causa menor poluição/agressividade ao meio ambiente. Até a presente data já foram substituídos 32 ônibus diesel por trolebus, 10 dos quais, do tipo articulado, pintados no novo padrão de cores da frota metropolitana e dotados de ar condicionado, bancos com estofamento especial, etc., aumentando o padrão de conforto oferecido aos usuários.

Com a transferência, ficou sob responsabilidade do poder concedente arcar com o consumo de energia elétrica de tração, bem como concluir a rede aérea de alimentação no trecho compreendido entre os terminais Piraporinha e Jabaquara, cabendo à EMTU o gerenciamento e fiscalização desse sistema e à METRA, além da operação, a manutenção e conservação da infra-estrutura do sistema viário existente e futuro.

## 3) Gerenciamento do Sistema Aeroporto

Esse sistema, operado por terceiro, com gerenciamento e fiscalização da EMTU/SP, faz o atendimento ao Aeroporto Internacional de São Paulo (Cumbica).

O serviço especial, composto por cinco linhas, uma das quais interliga esse aeroporto ao de Congonhas em São Paulo, é diferenciado sobretudo quanto ao conforto, adequado às características da demanda, sendo que, o serviço comum, composto por duas linhas, destina-se principalmente ao atendimento de funcionários do aeroporto e das companhias aéreas.

Em 1999 as linhas especiais transportaram 612 mil passageiros e o sistema comum transportou um total de 843 mil passageiros.

#### 4) Comercialização de Vales – Transporte

Criado pela Lei Federal n.º 7.418, de 16/12/85, o Vale Transporte permite ao trabalhador efetuar seus deslocamentos residência - trabalho - residência mediante o pagamento de 6% (seis por cento) de seu salário.

Atualmente, a EMTU/SP efetua a emissão, distribuição e venda dos Vales Transporte destinados aos deslocamentos intermunicipais na Região Metropolitana de São Paulo e através de convênio com as demais empresas públicas de transporte coletivo de passageiros de São Paulo, comercializa também os Vales Transporte emitidos pelas mesmas, o que facilita em muito as empresas empregadoras.

Para facilitar ainda mais os usuários desse sistema, em junho/99 foi implantada a comercialização dos Vales-Transporte através da Internet. Foi adotado um novo procedimento que dá ao interessado a possibilidade de imprimir um boleto bancário, com o qual pode ser efetuado o pagamento do pedido de compra, o que permite um processo de comercialização muito mais rápido.

Através da Central de Atendimento ao Usuário do Vale Transporte, a EMTU oferece também um serviço de recepção de pedidos via fax, fornecendo às empresas interessadas, a cota mensal de vales em envelopes personalizados aos empregados.

#### 5) Plano de Reestruturação do Transporte de Baixa e Média Capacidade (Troncalização)

O Programa de Integração de Transportes Urbanos – PITU, coordenado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos, prevê a formação de uma rede estrutural de transporte coletivo sobre trilhos, com a expansão interligada nas linhas de alta capacidade do Metrô e da CPTM, alimentadas por uma malha de corredores de ônibus municipais e intermunicipais. Como parte desse programa, a EMTU/SP deverá implantar a troncalização do transporte de baixa e média capacidade nas regiões mais críticas da grande São Paulo. O conceito de troncalização dos sistemas de baixa e média capacidade, formulado com base na integração, torna possível, com menor investimento, melhorar a operacionalidade do atual serviço prestado, utilizando-se de novas tecnologias como a bilhetagem automática, monitoramento eletrônico, veículos articulados, veículos leves sobre trilhos, etc.

Desta forma, o conceito de troncalização aprimora a proposta de tratamento preferencial ao transporte coletivo, melhorando a qualidade e reduzindo os custos operacionais através da ação conjugada de duas ações: intervenções físicas e controle de operação do sistema viário, resultando em um aumento substancial da velocidade comercial e na melhoria dos serviços prestados.

Além da melhoria dos serviços, este plano permite a composição de uma rede de transporte integrada, interligando os sistemas de baixa, média e alta capacidade, possibilitando a adoção de uma política de integração para a região metropolitana.

Como o atual sistema operante tem caráter autônomo, seja em relação aos serviços prestados ou aos desejos de viagens dos usuários, o estudo de troncalização para a RMSP foi dividido em 6 áreas de influência (sub-regiões Sudoeste, Nordeste, Oeste, Norte, Leste e Sudeste) permitindo-se assim um tratamento separado dos sub-sistemas, não sendo descartada, a interface entre estas áreas de influência.

Estando concluídos os projetos básicos e funcionais, bem como os estudos da compatibilização dos atendimentos entre essas sub-regiões, decorrentes da estruturação proposta, foi dada continuidade, no exercício, à execução dos projetos executivos de 28 terminais metropolitanos previstos para o plano de reestruturação e racionalização, que contemplam toda a infra-estrutura desses terminais, tendo como destaques a topografia, sistemas elétricos e eletrônicos, rede de água e esgotos, estruturas, arquitetura, pavimentação, geometria, drenagem, sinalização e comunicação visual.

Também em seqüência aos trabalhos já realizados, foi concluída em 1999, a construção do Terminal Metropolitano de Cotia, em terreno de 15.000 m<sup>2</sup>, cedido pelo município, devendo atender linhas troncais, alimentadoras intermunicipais e alimentadoras municipais, com um volume previsto de 61.000 passageiros/dia.

Para o exercício de 2000, pretende-se construir, em terreno de 5.600 m<sup>2</sup>, cedido pela Prefeitura, o Terminal de Itapeçerica da Serra e concluir os projetos executivos dos terminais de integração propostos.

## 6) Projeto METROPASS

Através do Decreto nº 43.680, de 09/12/1998, o Governo do Estado instituiu, no sistema metropolitano de transporte público de passageiros da Região Metropolitana de São Paulo, o processo de pagamento de tarifas de viagens e de acesso aos sistemas metroviário, ferroviário, de ônibus e trolebus por meio de cartões inteligentes armazenados com créditos, na forma de valores monetários, direitos de viagens e passes temporários.

O processo assim instituído, denominado Metropass, permitirá operar, de forma unificada, o pagamento de tarifas de viagens e de acesso a todos os modais que integram o Sistema Metropolitano de Transporte Público de passageiros da RMSP, facilitando sua integração, cabendo à EMTU, gerir os serviços de desenvolvimento, implantação, operacionalização e manutenção desse novo sistema.



Além de servir como bilhete de transporte a cerca de 5,3 milhões de usuários, o Metropass poderá, futuramente, ser utilizado para outras aplicações, tais como, para pagamento de estacionamento, pedágio, vales-refeição e alimentação. Através dessas aplicações múltiplas, o Metropass poderá atrair investimentos privados, criando novas oportunidades de negócios.

Para atingir esses objetivos, foi efetuada, no exercício, a preparação dos termos de referência e especificações técnicas, bem como do edital de licitação, destinado à contratação de serviços visando a elaboração do projeto executivo, implantação e operação do novo sistema, o qual deverá ser publicado no primeiro trimestre do exercício de 2000.

#### 7) Ônibus a Hidrogênio

Em 1999, a EMTU, em conjunto com o Ministério de Minas e Energia e Universidade de São Paulo, deu continuidade ao convênio destinado a estudar a viabilidade de utilização de ônibus com célula combustível movido a hidrogênio, que conta com o apoio do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD. No encontro realizado em julho/99, com a presença de uma missão da ONU/GEF, foi efetuada uma avaliação dos trabalhos já desenvolvidos e da proposta de demonstração e orçamento da fase seguinte do projeto (Projeto Piloto). Para a aquisição de 08 ônibus movidos a célula de combustível e uma unidade de produção de hidrogênio, o GEF – Global Environmental Facility, órgão financiador de projetos da ONU para questões relacionadas ao meio – ambiente já aprovou um aporte de cerca de US\$ 12,0 milhões (doze milhões de dólares), cabendo a EMTU alavancar a contra partida nacional de recursos para o projeto.

#### 8) Nova Comunicação Visual

Durante o ano de 1999 foi dado prosseguimento ao processo de implementação da nova comunicação visual nos ônibus das linhas intermunicipais das Regiões Metropolitanas de São Paulo e da Baixada Santista, além da modernização dos veículos para dar maior conforto aos usuários.

A nova comunicação visual, que segue o padrão para todo o transporte metropolitano, já foi adotada pelas empresas Breda, Himalaia, Viação Riacho Grande, Humaitá, Guarulhos, Guarujá, Expresso Metropolitano, Inter-Bus, Pirajussara, São José, Soamim, Transdutra e Triângulo, além da Metra, no Corredor Metropolitano São Mateus / Jabaquara.

A modernização dos ônibus, que está sendo adotada pelas empresas, conjuga itens de conforto como: bancos com estofamento especial, vidros fumê, ar condicionado, televisão ou rádio a bordo, letreiros digitais, etc.

#### 9) Microônibus Metropolitano

O serviço de microônibus metropolitano da EMTU foi iniciado em 1998, com uma linha de caráter experimental.

Esse novo serviço, por ser mais rápido e confortável, mostrou-se de agrado dos usuários do sistema metropolitano de transporte, o que motivou a criação de mais 25 linhas, todas com igual aceitação. Tal serviço, que conta com a implantação da nova identificação visual metropolitana, permitiu aos usuários, além de um atendimento diferenciado, familiarizarem-se com o novo plano de ação do Governo do Estado nas Regiões Metropolitanas de São Paulo e da Baixada Santista.

#### 10) Bilhetagem Eletrônica

Em consonância com as diretrizes estabelecidas pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos, a EMTU/SP autorizou as empresas Himalaia Transportes Ltda, operadora na Região Metropolitana de São Paulo, Viação Guarujá Ltda, Expresso Metropolitano Ltda e Viação Marazul Ltda, operadoras na Região Metropolitana da Baixada Santista, a implantarem, experimentalmente, o sistema de bilhetagem automática para cobrança de tarifas.

#### 11) Operadores Regionais de Coletivos Autônomos– ORCA's

A Secretaria dos Transportes Metropolitanos publicou, em 25/08/99, as Resoluções 37 e 39, que disciplinam a operação de veículos de pequeno porte, cujos proprietários são 800 candidatos à Operadores Regionais de Coletivos Autônomos, ORCA's, selecionados entre as 11.800 fichas da coleta de dados realizada pela EMTU/SP em 1998.

Os selecionados se constituirão em empresas individuais, celebrando contratos com as empresas permissionárias dos serviços metropolitanos de transporte regular de passageiros e, a partir de janeiro de 2000, estarão trabalhando nas atuais linhas desse sistema.

#### 12) Ouvidoria

De acordo com a Lei nº 10.294, de 20 de abril de 1999, que dispõe sobre proteção e defesa do usuário do serviço público do Estado de São Paulo, e com o Decreto nº 43.958, de 20 de abril de 1999, que instituiu comissão intersecretarial para propor providências visando a implantação da mencionada lei, a EMTU/SP mantém uma equipe técnica exercendo atividades de Ouvidoria. Essa equipe, composta por 2 membros titulares, tem como missão o atendimento ao público e desenvolvimento de sistemas de informações aos usuários da rede metropolitana de transporte por ônibus, com apresentação de relatórios mensais de atividades e acompanhamento de sugestões para o aprimoramento do serviço.

Em paralelo, a EMTU/SP possui outros sistemas auxiliares de atendimento ao público, contemplando o Centro de Atendimento ao Usuário, serviço de Achados e Perdidos e futuramente o novo serviço de carta-resposta, que estará disponível gratuitamente aos

usuários em todos os Terminais Metropolitanos e no serviço de Ônibus Seletivo do Aeroporto Internacional de São Paulo em Guarulhos.

### 13) Atendimento Social

Dentre os programas de atendimento social destacam-se:

- **Bilhete Escolar**

Através desse programa são concedidos aos estudantes cadastrados 50% de desconto nas passagens de ônibus intermunicipais na Região Metropolitana de São Paulo.

Neste exercício foram cadastradas 4.033 escolas e atendidos 70.270 estudantes.

- **Idosos**

Esse programa propicia viagens gratuitas às pessoas idosas, maiores de 65 anos, mediante a simples apresentação da cédula de identidade.

Dentro desse programa vem sendo atendidos cerca de 65.000 idosos por mês.

- **Deficientes**

A isenção tarifária às pessoas portadoras de deficiência física, 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.

Até 31/12/99 foram emitidas 85.283 carteiras a portadores de deficiência física, acumulando um total de 105.088 pessoas beneficiadas.

- **Trabalhadores Desempregados**

Através de legislação específica, os trabalhadores desempregados têm a possibilidade de utilizar gratuitamente os ônibus do Corredor Metropolitano de Trolebus.

No exercício de 1999 esse programa atendeu 3.957 trabalhadores desempregados.

- **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 física, gestantes ou passageiros com criança de colo.

- **Central de Informações**

A CAC - Central de Atendimento ao Cliente forneceu 85.478 informações, tendo recebido, no exercício, 6.331 reclamações, 298 sugestões e 43 elogios. As reclamações e sugestões, após apuradas, originaram 6.498 notificações e sugestões às empresas operadoras e 5.630 cartas - resposta aos reclamantes.

#### 14) Ação Administrativa

- INFORMÁTICA

Procurando sempre o aperfeiçoamento dos sistemas de informação, a EMTU/SP deu prosseguimento, no exercício, à implantação do banco de dados corporativo com o desenvolvimento e adequação dos sistemas que alimentam o Banco de Dados, dentre os quais o de Controle de Arrecadação e Remição de Vales – Transporte e o de Gestão Financeira, com módulos de Contas a Pagar, Contas a Receber e Movimentação Financeira.

O projeto de implantação da Internet / Intranet, com vistas à disponibilização do acesso, inclusive correio eletrônico, a toda a empresa foi concluído, tendo sido efetuado o lançamento oficial da “Home Page” da empresa e implantado o “site” exclusivo de comercialização de Vales-Transporte.

Em especial, neste exercício, foram executadas várias atividades ligadas ao problema do Bug do Ano 2000. Foi realizado um inventário de todos os equipamentos de informática e não informática, softwares, programas, aplicativos e sistemas. Os equipamentos de informática, apesar de terem sido atualizados no exercício anterior, foram verificados e testados. Os demais equipamentos, como aparelhos de fax, central telefônica, etc., também foram verificados e testados. Para os softwares e aplicativos, as correções foram fornecidas pelos próprios fabricantes, sendo que os programas e sistemas foram corrigidos e devidamente compatibilizados pela equipe interna. Além disso, foram enviadas cartas registradas a todos os fornecedores e empresas de ônibus que operam linhas intermunicipais, alertando sobre os possíveis problemas que poderiam ocorrer na execução de seus serviços à EMTU e à população.

- RECURSOS HUMANOS

Além do cumprimento do programa de treinamento e integração do pessoal e celebração do acordo coletivo com o sindicato dos empregados para o período maio/99 a abril/2000, com fundamento no Decreto Estadual n.º 41.497/96 e aprovação do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC, foi dado prosseguimento, mediante a distribuição proporcional ao cumprimento das metas, ao Programa de Participação dos Empregados nos Resultados da Empresa – PLR do exercício de 1998.

#### 15) Desempenho Econômico – Financeiro

Na busca da racionalização e do aumento da eficiência econômico – financeira da empresa, a Diretoria da EMTU/SP, priorizou, nesta gestão, vários programas, dentre os quais se destacam: Concessão à iniciativa privada da exploração da operação do Corredor Metropolitano de Trolebus; Regularização dos bens móveis que se encontravam incorporados ao patrimônio do Metrô; Reestruturação do transporte de baixa e média capacidade (troncalização); Racionalização dos custos dos serviços contratados, modernização e ampliação dos equipamentos de informática.

A concessão à iniciativa privada da exploração da operação do Corredor Metropolitano de Trolebus, conforme mencionado anteriormente, foi efetivada em maio/97 porém, parte dos reflexos econômico – financeiros ocorreram a partir de maio/98, ocasião em que a manutenção e conservação da infra-estrutura do sistema viário e a comercialização dos bilhetes magnéticos passaram à concessionária.

A regularização dos bens móveis relativos ao Sistema Metropolitano de Transporte sobre Pneus que se encontravam incorporados ao patrimônio do Metrô, foi efetivada em dezembro /96 mediante a transferência, em caráter definitivo e a título oneroso, da propriedade desses bens para a EMTU/SP, a qual atingiu o montante de R\$ 65 milhões, sem computar encargos, pago em parcelas, a última das quais em outubro/99. Os reflexos dessa transferência passaram a ser sentidos a partir do exercício de 1997, com o incremento no montante das amortizações e depreciações da ordem de R\$ 2,8 milhões / ano.

O plano de reestruturação do transporte de baixa e média capacidade (troncalização) encontra-se em andamento, tendo a empresa realizado investimentos da ordem de R\$ 9,3 milhões, dos quais, R\$ 3,3 milhões com recursos de financiamento da FINEP e R\$ 5 milhões a serem repassados pelo Tesouro do Estado. Dado o volume dos investimentos requeridos e as dificuldades para a obtenção dos recursos financeiros, prazos de execução dos projetos e obras, referido Plano deverá ser inserido no processo de licitação das linhas intermunicipais da Região Metropolitana de São Paulo, com maiores reflexos econômico – financeiros nos próximos exercícios.

A meta da auto suficiência financeira vem sendo continuamente perseguida e, através de uma gestão austera dos recursos financeiros, a empresa cumpriu todos os seus compromissos de custeio, tendo realizado no período de 1995 a 1999, investimentos no montante de R\$ 12 milhões, dos quais, R\$ 3,7 milhões, com recursos próprios. Dos aportes recebidos do Tesouro do Estado nesta gestão (R\$ 62.535 mil, como aportes de capital e R\$ 10.007 mil, como subvenções), R\$ 71.264 mil, foram aplicados no pagamento dos bens transferidos do METRÔ.

Como reflexo da política adotada, mesmo com o incremento das amortizações e depreciações mencionado anteriormente, os déficits alcançados nos últimos exercícios, excluídas as subvenções, foram sendo significativamente reduzidos (R\$ 10.089 mil em 1994; R\$ 2.944 mil em 1995, R\$ 5.565 mil em 1996, R\$ 1.591 mil em 1997 e R\$ 1.814 mil em 1998), apurando-se no corrente exercício, um lucro líquido de R\$ 974 mil, o que comprova o acerto da política adotada.

## 16) Perspectivas para 2000

Além da conclusão dos projetos executivos para os terminais de integração previstos no plano de reestruturação e racionalização e construção do Terminal de Itapeçerica da Serra, do programa de troncalização do transporte de baixa e média capacidade da Região Metropolitana de São Paulo, mencionados anteriormente, a EMTU/SP deverá, no próximo exercício, licitar o Sistema Metropass, instituído pelo decreto estadual nº 43.680, de 09/12/98.

Pretende ainda concluir o processo de licitação das linhas intermunicipais da Região Metropolitana de São Paulo, o qual prevê uma reformulação operacional abrangente, com disponibilização de novos recursos tecnológicos, bem como, elaborar o plano diretor de transporte intermunicipal de passageiros da Região Metropolitana da Baixada Santista, que norteará todas as ações nessa região.

Está prevista também a extensão das atividades de gerenciamento e fiscalização do transporte intermunicipal de passageiros para a futura Região Metropolitana de Campinas, cuja lei de criação encontra-se em tramitação na Assembléia Legislativa e o prosseguimento do desenvolvimento do programa de utilização de ônibus movidos a hidrogênio, mediante abertura de licitação para aquisição dos veículos e infraestrutura necessária.

## **A DIRETORIA**

**BALANÇO PATRIMONIAL**  
(Expresso em R\$ mil)

**A T I V O**

	<u>31.12.99</u>	<u>31.12.98</u>
<b>CIRCULANTE</b>		
Caixa e Bancos	3.955	5.838
Aplicações Financeiras	12.444	10.000
Contas a Receber	15.907	12.090
Créditos Fiscais a Recuperar	7.031	6.722
Estoques	448	988
Créditos Diversos	278	218
Despesas Pagas Antecipadamente	24	24
Total do Circulante	<u>40.087</u>	<u>35.880</u>
 <b>REALIZÁVEL A LONGO PRAZO</b>		
Contas a Receber	10.552	10.287
Depósitos Judiciais	291	492
Créditos Diversos	-	3
Total do Realizável a Longo Prazo	<u>10.843</u>	<u>10.782</u>
 <b>PERMANENTE</b>		
Investimentos	270	266
Imobilizado	42.078	40.917
Diferido	24.145	25.488
Total do Permanente	<u>66.493</u>	<u>66.671</u>
 <b>T O T A L D O A T I V O</b>	 <u><u>117.423</u></u>	 <u><u>113.333</u></u>

As notas explicativas são parte integrante deste balanço.

**BALANÇO PATRIMONIAL**

(Expresso em R\$ mil)

**PASSIVO**

	<u>31.12.99</u>	<u>31.12.98</u>
<b>CIRCULANTE</b>		
Empréstimos	1.049	-
Fornecedores	30.176	25.288
Obrigações Fiscais e Trabalhistas	1.026	1.170
Provisão para Férias e Encargos	1.370	1.540
Contas a Pagar	191	259
Dívida Consolidada - Metrô	-	5.525
Passivo Contingente (Cível e Trabalhista)	1.168	1.339
Recebimentos Antecipados (VTs/Bilhetes)	22.906	28.327
Total do Circulante	<u>57.886</u>	<u>63.448</u>
<b>EXIGÍVEL A LONGO PRAZO</b>		
Empréstimos	2.411	-
Retenções Contratuais	97	72
Obrigações Fiscais a Pagar	71	152
Total do Exigível a Longo Prazo	<u>2.579</u>	<u>224</u>
<b>PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>		
Capital Autorizado	110.683	110.683
Capital a Integralizar	<u>(15.786)</u>	<u>(15.786)</u>
Capital Integralizado	94.897	94.897
Reserva de Incentivos Fiscais	<u>64</u>	<u>64</u>
Capital Atualizado	94.961	94.961
Adtos. para Aumento de Capital	11.285	-
Prejuízos Acumulados	<u>(49.288)</u>	<u>(45.300)</u>
Total do Patrimônio Líquido	<u>56.958</u>	<u>49.661</u>
<b>TOTAL DO PASSIVO</b>	<u><b>117.423</b></u>	<u><b>113.333</b></u>

As notas explicativas são parte integrante deste balanço.



**DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO PARA OS EXERCÍCIOS FINDOS EM  
31 DE DEZEMBRO DE 1999 E 1998**  
(Expressa em R\$ mil)

	<u>31.12.99</u>	<u>31.12.98</u>
<b>RECEITA OPERACIONAL BRUTA</b>		
Venda de Serviços	30.319	29.308
Impostos Incidentes s/ Vendas	<u>(1.024)</u>	<u>(782)</u>
Receita Operacional Líquida	29.295	28.526
Custo dos Serviços Prestados	<u>(23.211)</u>	<u>(24.357)</u>
Resultado Bruto	<u>6.084</u>	<u>4.169</u>
Receitas (Despesas) Operacionais		
Gerais e Administrativas	(9.916)	(11.919)
Receitas Financeiras	3.901	5.099
Despesas Financeiras	(2.704)	(1.849)
Vales-Transporte não Remidos	3.858	2.193
Outras Receitas (Despesas) Operacionais	<u>(221)</u>	<u>572</u>
	<u>(5.082)</u>	<u>(5.904)</u>
Resultado Operacional Antes dos Efeitos Inflacionários	<u>1.002</u>	<u>(1.735)</u>
Variações Monetárias Ativas	967	139
Variações Monetárias Passivas	<u>(717)</u>	<u>(134)</u>
	<u>250</u>	<u>5</u>
Resultado Operacional Após os Efeitos Inflacionários	<u>1.252</u>	<u>(1.730)</u>
Resultado Não Operacional	<u>(52)</u>	<u>(84)</u>
Lucro (Prejuízo) Antes da Contribuição Social e do Imposto de Renda	<u>1.200</u>	<u>(1.814)</u>
Imposto de Renda	(149)	-
Contribuição Social sobre o Lucro	<u>(77)</u>	<u>-</u>
Lucro (Prejuízo) Líquido do Exercício	<u>974</u>	<u>(1.814)</u>
Lucro (Prejuízo) por Lote de Mil Ações	<u>0,10</u>	<u>(0,19)</u>

As notas explicativas são parte integrante desta demonstração.

**DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO**

(Expressa em R\$ mil)

Descrição	Capital		Atualizado	Correção Monetária		Reserva de Incentivos Fiscais	Adiantamentos para Aumento de Capital	Lucros/(Prejuízos) Acumulados	Total
	Autorizado	A Integralizar		do Capital	Total				
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1997	100.683	(57.036)	-	43.647	-	-	47.916	(44.559)	47.004
Aumentos do Capital Autorizado: AGO/AGE de 17 abril 1998	10.000	(10.000)	-	-	-	-	-	-	-
Adiantamentos para Aumento de Capital	-	-	-	-	-	-	3.334	-	3.334
Integralizações de Capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ata CA de 05 março 1998	-	39.230	-	39.230	-	-	(39.230)	-	-
Ata CA de 28 julho 1998	-	12.020	-	12.020	-	-	(12.020)	-	-
Incentivos Fiscais - Finor	-	-	-	-	64	64	-	-	64
Ajuste de Exercícios Anteriores	-	-	-	-	-	-	-	1.073	1.073
Prejuízo Líquido do Exercício	-	-	-	-	-	-	-	(1.814)	(1.814)
<b>SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1998</b>	<b>110.683</b>	<b>(15.786)</b>	<b>-</b>	<b>94.897</b>	<b>64</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(45.300)</b>	<b>49.661</b>
Adiantamentos para Aumento de Capital	-	-	-	-	-	-	11.285	-	11.285
Ajuste de Exercício Anterior	-	-	-	-	-	-	-	(4.962)	(4.962)
Lucro Líquido do Exercício	-	-	-	-	-	-	-	974	974
<b>SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1999</b>	<b>110.683</b>	<b>(15.786)</b>	<b>-</b>	<b>94.897</b>	<b>64</b>	<b>-</b>	<b>11.285</b>	<b>(49.288)</b>	<b>56.958</b>

As notas explicativas são parte integrante desta demonstração.

**DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS PARA OS  
EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1999 E 1998**  
(Expressa em R\$ mil)

	<b>31.12.99</b>	<b>31.12.98</b>
<b>ORIGENS DE RECURSOS</b>		
Das Operações		
Lucro Líquido (Prejuízo) do Exercício	974	(1.814)
Receitas (Despesas) que não Afetam o Capital Circulante Líquido		
Depreciações e Amortizações	3.477	3.867
Provisão (Reversão) p/Créditos Líquidação Duvidosa (Longo Prazo)	274	(1)
Variação Monetária Ativa/Passiva (Longo Prazo)	(690)	(108)
Juros Ativos/Passivos (Longo Prazo)	(170)	(296)
Valor Residual de Imobilizado Baixado	80	126
	3.945	1.774
Dos Acionistas		
Adtos. para Aumento do Capital	11.285	3.334
De Terceiros		
Empréstimos e Financiamentos	2.320	-
Ajuste de Exercícios Anteriores	(4.962)	1.073
Incentivos Fiscais - Finor	-	64
Total das Origens	12.588	6.245
<b>APLICAÇÕES DE RECURSOS</b>		
Redução do Realizável a Longo Prazo	(621)	(576)
Redução do Exigível a Longo Prazo	65	74
No Ativo Permanente		
Aquisições de Investimentos	-	64
Aquisições de Imobilizados	71	243
Adições no Diferido	3.304	5.832
Total das Aplicações	2.819	5.637
<b>AUMENTO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO</b>		
	<b>9.769</b>	<b>608</b>
	<b>31.12.99</b>	<b>31.12.98</b>

**DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS PARA OS  
EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1999 E 1998**  
(Expressa em R\$ mil)

**DEMONSTRAÇÃO DAS VARIAÇÕES DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO**

Ativo Circulante		
No início do Exercício	35.880	36.325
No final do Exercício	<u>40.087</u>	<u>35.880</u>
	<u>4.207</u>	<u>(445)</u>
Passivo Circulante		
No início do Exercício	63.448	64.501
No final do Exercício	<u>57.886</u>	<u>63.448</u>
	<u>(5.562)</u>	<u>(1.053)</u>
<b>AUMENTO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO</b>	<b><u>9.769</u></b>	<b><u>608</u></b>

As notas explicativas são parte integrante desta demonstração.

**NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS**  
**EM 31 DE DEZEMBRO DE 1999 E 1998**  
**(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 1492, 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 Empresa tem por objetivo promover a operação e a expansão dos serviços metropolitanos de transportes de passageiros sobre pneus, bem como de suas conexões intermodais, competindo-lhe ainda outras atividades que lhe forem delegadas pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

c) A Empresa tem como acionista majoritário a Fazenda do Estado de São Paulo, atuando, em consequência, conforme as diretrizes estabelecidas pelo Governo do Estado, desenvolvendo atividade 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.

A Lei nº 9.249/95, dentre outras determinações, eliminou, a partir de 1º de janeiro de 1996, a adoção de qualquer sistema de correção monetária para fins fiscais e societários.

**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 projetos de corredores pré-estruturais, gastos com aquisição de sistemas de processamento de dados e benfeitorias em imóveis locados 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.

#### 4) CONTAS A RECEBER

	<u>1999</u>		<u>1998</u>	
	<u>Circulante</u>	<u>Longo Prazo</u>	<u>Circulante</u>	<u>Longo prazo</u>
.Remuneração por Serviços de Gerenciamento	1.919	-	1.947	299
.Reembolso de Vales-Transporte	7.843	-	6.252	-
.Metra - Sistema Metropolitano de Transporte Ltda	902	4.634	898	4.117
.Cia. do Metropolitano de São Paulo – METRÔ	55	-	61	-
.São Paulo Transportes S.A.	729	-	214	-
.VT - Vale Transporte Ltda.	-	5.965	-	5.965
.Secretaria dos Transportes Metropolitanos – Energia de Tração	4.202	-	2.479	-
.Empresa de Ônibus Pássaro Marron Ltda	95	-	87	-
.Outras	177	43	158	40
.Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa	(15)	(90)	(6)	(134)
<b>TOTAIS</b>	<b>15.907</b>	<b>10.552</b>	<b>12.090</b>	<b>10.287</b>

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. O atual estágio do processo não permite ainda formar prognóstico quanto ao montante e época de sua realização. Assim, a Empresa registrou o referido valor "subjudice" no grupo do Realizável a Longo Prazo.

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, sendo que, a partir de maio/98, passou a ser de sua responsabilidade a manutenção e conservação da infra-estrutura do sistema viário e a comercialização dos bilhetes magnéticos. Com essa transferência, ficou sob responsabilidade do poder concedente as contas de energia de tração, cabendo à EMTU/SP o gerenciamento e a fiscalização desse sistema e, à METRA, além da operação, a manutenção e conservação da infra-estrutura do sistema viário existente e futuro.

Foram baixados, no corrente exercício, os valores de Remuneração por Serviços de Gerenciamento, pendentes a mais de cinco anos, tendo sido mantidos os procedimentos judiciais para o seu recebimento, conforme Regulamento do IRPJ – Lei nº 9430/96, artigo 9º.

## 5) IMOBILIZADO

		<u>1999</u>		<u>1998</u>	
	<u>Taxa de Depreciação</u>	<u>Custo Corrigido</u>	<u>Depreciação Acumulada</u>	<u>Líquido</u>	<u>Líquido</u>
.Móveis e Utensílios	10%	607	(537)	70	112
.Construção Terminal Metropolitano de Cotia	4%	3.404	(34)	3.370	-
.Sistema Eqto. Auxiliar e de Manutenção	6,67%	4.542	(925)	3.617	3.993
. Equipamentos de Processamento de Dados	20%	1.015	(808)	207	220
.Máquinas, Aparelhos e Equipamentos	10%	2.077	(1.674)	403	577
.Sistemas de Controle, Telecomunicações e Alimentação Elétrica	4%	39.029	(4.771)	34.258	35.820
.Instalações	10%	253	(176)	77	89
.Linhas Telefônicas	-	31	-	31	31
.Veículos Auxiliares	20%	23	(23)	-	3
.Marcas e Patentes	-	3	-	3	3
.Bens Diversos	20%	109	(67)	42	69
<b>TOTAIS</b>	-	<b>51.093</b>	<b>(9.015)</b>	<b>42.078</b>	<b>40.917</b>

Foi concluído, no exercício de 1996, o processo de transferência dos bens móveis relativos ao Sistema Metropolitano de Transporte sobre pneus do METRÔ para a EMTU/SP, bens esses que se encontravam incorporados no patrimônio do METRÔ, mas sob a guarda, manutenção e conservação da EMTU/SP desde 1988. O processo mereceu aprovação do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC, sendo a transferência formalizada em 12/12/96, e alcançou a cifra de R\$ 65.504 mil, da qual até 31/12/98 foram pagos R\$ 59.979 mil. O saldo remanescente (R\$ 5.525 mil) corrigido monetariamente e acrescido de encargos financeiros, alcançou a cifra de R\$ 11.285 mil, sendo liquidado em 15/10/1999 com recursos financeiros transferidos do Tesouro Estadual.

Também foi concluído, no exercício, a construção do Terminal Metropolitano de Cotia, em terreno de 15.000 m<sup>2</sup> cedido pela Prefeitura local, cuja obra atingiu o valor de R\$ 3.404 mil, e faz parte do Plano de Reestruturação do Transporte de Baixa e Média Capacidade (Troncalização), do Programa Integrado de Transportes Urbanos (PITU).

## 6) DIFERIDO

		<u>1999</u>		<u>1998</u>	
	<u>Taxa de Amortização</u>	<u>Custo Corrigido</u>	<u>Amortização Acumulada</u>	<u>Líquido</u>	<u>Líquido</u>
.Corredores e Terminais Pré-Estruturais	5%	9.342	(57)	9.285	9.463
.Sistemas de Processamento de Dados	20%	441	(182)	259	383
.Benfeitorias em Imóveis de Terceiros	20%	1.027	(886)	141	329
.Projetos e Desenvolvimento Sist. Trolebus	5%	17.067	(2.607)	14.460	15.313
<b>TOTAIS</b>		<b>27.877</b>	<b>(3.732)</b>	<b>24.145</b>	<b>25.488</b>

## 7) CAPITAL SOCIAL

O capital subscrito e integralizado é representado por 9.489.703.209 ações ordinárias nominativas (31/12/98 = 9.489.703.209), no valor unitário de R\$ 0,01 (31/12/98 = R\$ 0,01).

## 8) FORNECEDORES – ELETROPAULO METROPOLITANA

A EMTU/SP, juntamente com o Governo Estadual (Secretarias do Transporte Metropolitano e da Fazenda), vem mantendo contatos com a ELETROPAULO METROPOLITANA – Eletricidade de São Paulo S.A., no sentido de equacionar a questão da dívida e as condições do fornecimento de energia elétrica de tração, bem como a questão dos investimentos, inclusive extensão da rede aérea no trecho Piraporinha/Jabaquara da Rede Metropolitana de Trolebus.

Quanto à dívida, os entendimentos levados a efeito são no sentido de estender à Empresa as condições pactuadas com o Governo do Estado no caso dos débitos da administração direta, ou seja, pagamento do principal, acrescido de correção monetária pela UFESP, em 60 parcelas mensais, corrigidas pelo IGPM a partir da data da consolidação, sendo que, para tanto, já existe previsão no Orçamento Estadual do exercício de 2000 (Lei nº 10.479 de 29/12/99).

Referida dívida, de responsabilidade do Poder Concedente a partir de maio/97, data de início da operação do Corredor Metropolitano de Trolebus pela concessionária, está registrada segundo os critérios estabelecidos na época pelas Portarias do DNAEE, apresenta, em 31/12/99, a seguinte posição:

	<u>EMTU/SP</u>	<u>PODER CONCEDENTE</u>	<u>TOTAL</u>
Principal	3.992	4.123	8.115
Encargos	15.053	79	15.132
<b>TOTAIS</b>	<b>19.045</b>	<b>4.202</b>	<b>23.247</b>

Quanto às condições do fornecimento de energia de tração e dos investimentos, os entendimentos são no sentido de que a ELETROPAULO METROPOLITANA efetue os investimentos necessários à complementação do trecho faltante da RMT.



## **9) AJUSTE DE EXERCÍCIOS ANTERIORES**

O Ajuste de Exercícios Anteriores no valor de R\$ 4.962 mil, refere-se aos encargos financeiros e atualização monetária incidentes sobre o saldo remanescente de R\$ 5.525 mil do processo de transferência dos bens móveis do Metrô para a EMTU/SP, conforme descrito na nota 5.

## PARECER DOS AUDITORES INDEPENDENTES

Ilmos. Srs. Diretores e Acionistas  
Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos  
De São Paulo S.A. – EMTU/SP

1. Examinamos as demonstrações contábeis da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. – EMTU/SP em 31 de dezembro de 1999, elaborados sob a responsabilidade de sua administração. A nossa responsabilidade consiste em expressar uma opinião sobre essas demonstrações.
2. Nossos exames foram conduzidos de acordo com as normas usuais de auditoria e compreenderam: (a) o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância dos saldos, o volume das transações e o sistema contábil e de controles internos da Empresa; (b) a constatação, com base em testes, das evidências e dos registros que suportam os valores e as informações contábeis divulgadas; e (c) a avaliação das práticas e das estimativas contábeis mais representativas adotadas pela administração da Empresa, bem como da apresentação das demonstrações contábeis tomadas em conjunto.
3. A partir de maio de 1997, conforme Decreto Estadual nº 40781 de 18 de abril de 1996 e contrato de concessão de 12 maio de 1997, o fornecimento de energia elétrica de tração, passou a ser de responsabilidade do poder concedente (Governo do Estado de São Paulo), cujo débito em 31 de dezembro de 1999 no valor de R\$ Mil 4.202, vem sendo negociado conforme comentários contidos na nota explicativa nº 4.
4. Conforme comentários contidos na nota explicativa nº 4, a Companhia moveu ação judicial de cobrança contra a VT – Vale Transporte Ltda. no valor de R\$ Mil 5.965, já vencidos, não havendo estimativas, no estágio atual quanto ao montante e época de sua realização.
5. Em nossa opinião, sujeitas aos possíveis ajustes dos comentários contidos nos parágrafos 3 e 4 acima, as demonstrações contábeis acima referidas no primeiro parágrafo, 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 1999, os resultados de suas operações, as mutações de seu patrimônio líquido e as origens e aplicações de seus recursos referentes aos exercício findo naquela data, de acordo com os princípios fundamentais de contabilidade previstos na legislação societária.

6. As demonstrações contábeis referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1998, apresentadas para fins comparativos, foram auditadas por outros auditores independentes, cujo parecer de 29 de janeiro de 1999, continha a mesma ressalva quanto ao valor a receber da empresa VT – Vale Transporte Ltda., que encontra-se em cobrança judicial.

**LOUDON BLOMQUIST**  
**AUDITORES INDEPENDENTES**  
**CRC-RJ-0064-S-SP-000429-S-6**

Sérgio dos Santos Gonçalves  
Contador  
CRC-1RJ056082/S-0 "S"SP 002161

São Paulo,  
08 de fevereiro de 2000.

## 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 1999 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. Baseados nesse exame e em análises procedidas periodicamente nos balancetes e, ainda, no pronunciamento dos Auditores Independentes, os Conselheiros Fiscais são de parecer que referidas demonstrações refletem adequadamente a situação das contas da Empresa na data mencionada, estando em condições de serem apreciadas e aprovadas pelos Acionistas.

São Paulo, 17 de fevereiro de 2000

JOÃO CARLOS ARAÚJO DOS SANTOS

MARIA HELENA B. M. STERCHELE

VOLNIR PONTES JÚNIOR