



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 18 de julho de 2014.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 266/14-C

Ref.: OF. SGP-12 nº 00200/2014

15 - DOCREC
15- 30530/2014

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao requerimento do Vereador Aurélio Nomura, aprovado pela Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a essa Presidência, por cópia, os elementos fornecidos pela Secretaria Executiva de Comunicação, a respeito da publicação do livro "Bilhete Único – Mensal – Semanal – Diário".

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

FRANCISCO MACENA DA SILVA
Secretário do Governo Municipal

Ao
Excelentíssimo Senhor
JOSÉ AMÉRICO DIAS
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/MTGS/lcgs
Rec CFO 200-14

12451 / 1-007/2014-01005002 - Protocolo Legislativo - SGP-22

Comissão de:

Finanças

25/07/2014

[Signature]

Unidade Administrativa
RF 11.000

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento

Em 29/07/14 às

RF 11.261

Vinicius Moreira do Nascimento

RF. 11.261



ATA Nº004/L/2014

REUNIÃO DE ABERTURA DAS COTAÇÕES DE ORÇAMENTOS DO LIVRO CET

Cliente: Prefeitura Municipal de São Paulo

Peça: Livro CET – Lombada Suíça

Reunião iniciada às 15h do dia 9 de maio de 2014, na sede da Prefeitura Municipal de São Paulo localizada no Viaduto do Chá, 15 - 6º andar, pela Lua Propaganda SC Ltda, Rogério Pelizzari de Andrade, RG nº 27.479.226-6, pela Secretaria Executiva de Comunicação da Prefeitura do Município de São Paulo, pela Prefeitura Municipal de São Paulo, para a abertura dos envelopes lacrados contendo as propostas de preços (cartas-orçamentos) referentes à produção descritas da forma abaixo, que reproduz na íntegra as especificações técnicas passadas às gráficas convidadas por meio do e-mail de convite de 30 de abril de 2014.

Especificações Gerais:

CAPA: Capa dura 4pg, 4x1, Couché Fosco LD 170 g/m2, fechado 300x300 mm, aberto 646x340 mm

MIOLO: 40 pg, 4 x 4 Couché Fosco LD 230 g/m2, fechado 300x300mm, aberto 600x300mm

GUARDAS: 8 pg, 4x4, Couché Fosco LD 230 g/m2, 4x4 cores, fechado 300x300 mm, aberto 600x300 mm

ACABAMENTO: Laminação Fosca Frente, Refile (CAPA), Verniz Base D'água Fosco Total Frente e Verso, Refile, Serrilha, Dobra (GUARDAS), Verniz Base D'água Fosco Total Frente e Verso, Dobra. Geral: Colecionar caderno, Empastamento em Papelão 15, Lombada Suíça.

QUANTIDADE: 5.000

Iniciada a reunião com a presença das pessoas acima citadas, coube a de Flávia T. Godoy, representante da Lua Propaganda esclarecer os seguintes pontos desta sessão pública:

(I) Que o convite, enviado no e-mail de 8 de novembro de 2013 pela produtora gráfica da Lua Propagandas às Gráficas: GRÁFICA EDITORA AQUARELA S.A, P+E GALERIA DIGITAL EPP e IPSIS GRÁFICA e EDITORA, coadunam-se com as determinações do contrato celebrado entre a Prefeitura Municipal de São Paulo e a Lua Propaganda (Item II do Parágrafo segundo da Clausula Décima);

(II) Que a apresentação dessas cotações estão em consonância à exigência legal do parágrafo segundo do artigo 14 da lei 12.232, de 29 de abril de 2010, que dispõe sobre as contratações de serviços especializados pelas agências de publicidade através de envelopes fechados e abertura em sessão pública, quando a expectativa dos valores cotados alcançarem mais de 0,5% do valor da verba anual do anunciante.

Em seguida, foram conferidos a inviolabilidade dos envelopes, todos fechados. O representante da Prefeitura Municipal de São Paulo fez a abertura dos envelopes que analisou e conferiu as propostas, se obedeciam às condições e especificações indicadas no e-mail de convite. Estas foram passadas para conferência de todos os presentes à reunião, sem que houvesse alguma questão. Pode assim se fazer a classificação das propostas, do menor para o maior valor global, considerando orçamentos para produção gráfica de Livro, a saber:

- 1) GRÁFICA EDITORA AQUARELA SA apresentou a sua proposta com valor total de R\$ 147.500,00
- 2) P+E GALERIA DIGITAL EPP apresentou a sua proposta com valor total de R\$ 162.350,00
- 3) IPSIS GRÁFICA e EDITORA apresentou a sua proposta com valor total de R\$ 168.150,00

Nos preços acima não foram consideradas os valores unitários de cópias, que serão apresentados em separado nas propostas das produtoras.

Estando considerada a empresa GRÁFICA EDITORA AQUARELA SA, vencedora por apresentar o menor preço, encerrou-se a reunião às 16h.

Por presenciarem a presente sessão pública, assinam a presente ata.

São Paulo, 8 de maio de 2014.


ROGÉRIO PELIZZARI DE ANDRADE

RG nº 27.479.226-6

Secretaria Executiva de Comunicação

Prefeitura do Município de São Paulo


Flávia T. Godoy

RG 8.764.850-7

Lua Propaganda

CÓPIA

Fls. n.º 65
Proc. n.º 2013.00977-27
Ass.:

10/05/2014

capa: Bilhete Único Mensal, Semanal, Diário...
"Porque o cidadão merece se apropriar da cidade"

Fts. n.º 66
Proc. n.º 2013.0079.472-7
Ass.: Vera Lúcia da Silva

Mensagem SMT:

Moradora de Cidade Tiradentes, no extremo Leste da cidade de São Paulo, Maria dos Anjos pagava, até o ano de 2004, seis passagens de ônibus ao dia: três para ir de casa ao trabalho, outras três para retornar. O dinheiro tinha de ser controlado porque a tarifa pesava muito no orçamento familiar.

No governo da prefeita Marta Suplicy, priorizamos, na área do Transporte, justamente o atendimento das pessoas que enfrentavam essa situação do gasto elevado para seus deslocamentos. Quando criamos o Bilhete Único, os usuários passaram a economizar.

Além disso, foi garantida mais segurança no próprio complexo de transportes, pois o cartão dispensou o uso do dinheiro nos coletivos. Também foi aberta a possibilidade de se escolher a melhor forma de fazer as viagens. Pouco tempo depois, o benefício foi estendido para o trem e Metrô.

Oito anos se passaram e, apesar do benefício, o Bilhete parou na catraca do tempo. Mais uma vez, foi preciso a sensibilidade da gestão do PT para incrementar inovações. Em resposta, o prefeito Fernando Haddad implementou os bilhetes únicos Mensal, Semanal e Diário. Ao mesmo tempo, está havendo um salto na qualidade do serviço com a modernização tecnológica do sistema de bilhetagem.

Essa publicação, que chega em suas mãos, traz a rica história desse marco de Governo, com os desafios vencidos, e a se vencer, para que o Bilhete Único exista com suas múltiplas funcionalidades.

É um documento que vai além dos números, projeções e estatísticas. Fala e homenageia os passageiros e todos que, diariamente, utilizam o serviço público de transportes.

Sabemos que é um desafio permanente e, por isto, acreditamos que o Bilhete Único é um passaporte para a cidadania. Só valorizando o coletivo poderemos melhorar a vida de cada um.

CÓPIA

Secretário Municipal de Transportes

Jilmar Tatto

Mensagem da PMSP:

A Gestão Municipal de São Paulo vem apresentando soluções para os problemas enfrentados pelo paulistano. A Mobilidade, que impacta no tempo perdido pela população para se deslocar na cidade, é uma das frentes mais importantes.

Em 2013, foram criadas as faixas exclusivas, que ajudaram a aumentar a velocidade do ônibus e diminuir o tempo gasto pelo usuário nos deslocamentos. Além disso, mais corredores de ônibus estão sendo implantados em avenidas importantes. O transporte coletivo está sendo priorizado, assim como a implementação de vias cicláveis e a

revitalização dos semáforos, com o objetivo de melhorar o dia a dia das pessoas que vivem e passam pela capital paulista, seja a trabalho ou turismo.

Neste contexto é lançado o Bilhete Único Mensal, que vem para aprimorar o que já foi uma das melhores inovações no setor de Transporte, nascido em 2004, e que neste ano completa 10 anos. O Bilhete Único igualou as oportunidades de empregabilidade e ainda possibilitou investir o dinheiro economizado com transporte em outras coisas, como alimentação.

Agora, com as opções de recargas mensal, semanal ou diária no Bilhete Único, o passageiro foi beneficiado novamente, porque poderá escolher a melhor forma de viajar pela cidade de São Paulo.

Prefeitura Municipal de São Paulo, fazendo o que tem que ser feito.

CÓPIA

Introdução

São Paulo não pode parar. A grande senhora de 460 anos precisa partir mais rápido. Precisa chegar mais rápido. O futuro é agora. É em 2014. E uma das maiores cidades do mundo tem necessidade de um bem precioso: o tempo. São 11 milhões de cidadãos ocupando um labirinto de vias, atravessando as cinco áreas da capital para trabalhar, para estudar, para visitar, para conhecer, para rezar, para amar e admirar. Existe, sim, uma Sampa a ser explorada. Para tanto, a imponente capital financeira do Brasil está encarando de frente um desafio da magnitude de sua própria importância: a mobilidade urbana. Precisa de velocidade.

A Sampa de hoje trabalha para possibilitar que a maioria das pessoas consiga economizar tempo e dinheiro. A terra da garoa quer proporcionar ao usuário do transporte público que chegue do trabalho a tempo de brincar com os filhos. Ou passear com a família, com o cachorro. Sabe da necessidade do munícipe de economizar minutos preciosos para descansar, para fazer a compra de mercado, ou para praticar esporte, cuidar da saúde. A São Paulo do futuro já começou. Porque tem coragem de privilegiar o transporte público em detrimento do particular. Coragem de olhar sob o prisma da maioria e não da elite. Porque ousa em investir muito em tecnologia voltada para a população de baixa renda. E mobiliza um exército de gente comprometida em revolucionar o transporte público na cidade, trabalhando em quatro grandes eixos. São Paulo sextuplicou a quilometragem de corredores de ônibus, vem modernizando o sistema de semáforos e acredita nas faixas exclusivas de ônibus.

Para coroar as iniciativas visando a melhoria da mobilidade urbana, a maior capital do país aposta na tecnologia. O Bilhete Único é o grande atalho para todos os destinos. É um cartão com um chip interno do tamanho de uma ervilha. Com ele, a distância entre dois pontos se tornou menor. Com ele, é possível viajar mais vezes, em menos tempo e por menos dinheiro. A atual administração do transporte na cidade quer ir além. Tem como meta a mobilidade sem fronteiras. O Bilhete Único Mensal já é realidade. O cidadão paga um valor fixo e viaja quantas vezes quiser durante 31 dias. O Bilhete Único Semanal e Diário também estão disponíveis como opções ao cidadão. A SPTrans, que administra os ônibus na capital, tem mais cartas na manga

para ampliar o número de modalidades de viagem na capital. Quer, cada vez mais, atender às necessidades específicas do cidadão e facilitar a vida do passageiro. Por isso, estuda várias outras opções ao cidadão.

CÓPIA

O Bilhete Único Mensal

O sistema eletrônico de cobrança de passagens, que se solidificou na cidade ao longo do tempo, precisava ampliar seu alcance. A ideia era, e ainda é, propiciar um leque maior de opções para o passageiro, que poderá escolher a melhor forma de viajar em São Paulo, de acordo com sua necessidade. Melhor ainda: ter todas essas opções em um único cartão. Em novembro de 2013, o Bilhete Único Mensal foi lançado para permitir número irrestrito de viagens na capital por um período de 31 dias.

O usuário paga R\$ 140,00 e pode usufruir do cartão eletrônico irrestritamente, não somente para cumprir a jornada de casa para o trabalho e voltar. Ele tem a possibilidade de trafegar pela capital aos finais de semana, para lazer, e pode visitar, por exemplo, os pontos turísticos da maior capital do Brasil usando transporte público. Se optar pela integração com a CPTM e Metrô o valor é de R\$ 230,00. No caso dos estudantes as tarifas são, respectivamente, R\$ 70,00 e R\$ 140,00 (integração). A nova tarifa visa atender a outras dimensões humanas e servir ao munícipe que vai à igreja, ao parque, ao shopping para passear. Em dois meses, 300 mil pessoas fizeram cadastro e 12 mil já usavam o novo cartão, que é emitido com foto e personalização. O diretor financeiro da SPTrans, Adauto Farias, de 53 anos, relaciona a novidade ao aumento da capacidade de deslocamento do passageiro na cidade. "Está mais associado a ampliar a mobilidade do que propriamente a uma redução de custo. O cidadão, quando vai chegando final de mês, começa a fazer contas. Se gasta mais uma tarifa para passear com a namorada, sair à noite, pode ser que falte para ele trabalhar na semana seguinte. Então, pensando nessas variáveis, a gente formatou uma tarifa em que ele paga o mês e usa o quanto precisar. As tarifas semanal e a diária funcionam nos mesmos moldes, visando atender a necessidades específicas do usuário". O investimento de R\$ 10,6 milhões serviu para a implementação do mensal e já contempla o lançamento do Semanal e Diário, além da produção de novos cartões e outros custos.

Bilhete Único Semanal

O cartão Semanal vai ajudar muita gente que compra transporte por semana, como emprego empregado doméstico e de construção civil. São trabalhadores que recebem o transporte contado por semana. Também deve atender aos interesses de turistas. O semanal foi implementado em 5 de abril de 2014. Para quem usa somente ônibus ou somente Metrô ou CPTM, o valor é R\$ 38,00 e para estudante R\$ 19,00. Se o passageiro optar pela integração ônibus e Metrô/CPTM deve pagar R\$ 60,00. O custo para o estudante nessa modalidade é R\$ 38,00.

Bilhete Único Diário

O diário é para o uso eventual, mas para quem usa intensamente. O passageiro que escolhe determinado dia do mês para pagar contas, visitar clientes, por exemplo. No fundo, a tendência é que cada vez mais se ofereça mais possibilidades ao usuário. Sua implementação se deu em maio de 2014.

Em Londres há cerca de 250 tipos de tarifas. A cidade funciona em anéis tarifários e vai variando dependendo do horário do uso, do tipo de deslocamento. Por exemplo,

existe modelo de tarifa para viagem em horário de pico, outro para facilitar viagem com foco em atividade com toda a família, e assim por diante. São Paulo quer também abrir esse leque de opções. Por exemplo, para quem trabalha em São Paulo e mora no interior, chega na segunda-feira e vai embora na sexta. A prefeitura quer desenvolver políticas para atender a esse usuário. E tem o exemplo contrário: o passageiro que trabalha em Campinas e mora em São Paulo, circulando na capital apenas no final de semana.

CÓPIA

Fls. n.º 69
 Proc. n.º 2013-COR-472-7
 Ass: _____
 SECRETARIA DE TRANSPORTE

O futuro é agora

Que tal recarregar os créditos do Bilhete Único apenas aproximando o cartão de um celular? Sim. Será possível. A Prefeitura de São Paulo já está acertando detalhes para colocar em funcionamento mais um atrativo e facilidade ao cidadão, num incentivo constante ao uso do transporte público. Para tanto, o sistema depende do uso de uma tecnologia conhecida como NFC. Com a possibilidade de recarregar créditos no celular, o usuário não precisa nem sair do ônibus para conseguir validar a passagem. É necessário habilitar um aplicativo do Bilhete Único no chip do aparelho celular (no formato NFC). Com a aproximação do celular e do cartão do Bilhete Único, ativa-se a tela, digita-se o valor do crédito a ser comprado pelo teclado do celular, e finaliza-se o processo, transferindo o crédito para o cartão. Há necessidade de uma comunhão de interesses, envolvendo bancos, empresas de telefonia móvel e a própria SPTrans. Aduauto Farias antecipa: "Essa forma de recarga está em fase adiantada".

Mas, outras possibilidades estão sendo estudadas. Relógios que funcionam como cartão do Bilhete Único – com chip instalado internamente – já estão sendo testados. Outra possibilidade é o uso do celular como se fosse o próprio cartão. No ônibus ou nos trilhos, o usuário apenas aproximaria o aparelho do validador e pronto. O celular bastaria.

A Prefeitura de São Paulo também está estudando o modelo do pré-embarque. Consiste em pontos de ônibus fechados, que funcionariam, inicialmente, em corredores de ônibus. Nestes pontos de parada específicos seriam instalados validadores externos e os usuários utilizariam o Bilhete Único para pagar passagem antes mesmo de entrar no veículo. A medida tem como objetivo agilizar o processo de embarque de passageiros, que poderiam entrar no ônibus por qualquer porta, depois da validação no ponto.

Como surgiu o Bilhete Único?

Vamos conhecer um pouco mais sobre a história do Bilhete Único? Embarque conosco nessa viagem e conheça um pouco dos bastidores e das pessoas que suam a camisa diariamente para que o cidadão de São Paulo possa ter mais tempo, gastar menos dinheiro e aproveitar melhor a cidade. Quem sabe, num tempo não tão distante, a frota de 7,4 milhões de veículos particulares diminua nas ruas. E os ônibus, metrô e trens, todos integrados, transportem todas as classes sociais, sem distinção e com celeridade.

Chega de clandestinidade!

A década de 90 foi marcada por vários problemas de mobilidade na cidade. O aglomerado urbano estava cada vez mais caótico e o sistema em vigor não suportava a demanda de passageiros. A aferição da arrecadação era feita nas garagens, de modo manual, e chegou-se a suspeitar da existência de caixa 2. A fiscalização do processo era falha e havia grandes problemas de ordem financeira na operação. Usava-se o passe de ônibus, feito de papel, para pagamento da passagem. Esse material utilizado logo despertou a atenção dos motoristas de vans e peruas clandestinas. Antes da revolução tecnológica na bilhetagem, em 2004, a cidade tinha muitas Kombis muita Kombi oferecendo serviço, que foi degradando. Em meados de 96, quando quebrou a paridade do real com o dólar, houve muito desemprego. Muita gente acabava usando o dinheiro da rescisão trabalhista para comprar uma perua e disputar passageiro na rua. Sem garantia de serviço, sem segurança. A clandestinidade cresceu assustadoramente. Era preciso ter um sistema com mecanismos de controle, caso contrário, um colapso estaria por vir. Estimava-se que havia 15 mil vans oferecendo transporte alternativo na cidade. Era preciso acabar com o passe de papel. Vislumbrou-se na bilhetagem eletrônica, com uma grande rede de atendimento, a forma de acabar com a clandestinidade e garantir ganho de tempo e economia financeira ao usuário. Se o perueiro deixa de receber o passe de papel, deixa de ganhar dinheiro. Porque esse passe ele trocava no posto por combustível, por exemplo. O Bilhete Único, que é eletrônico e precisa ser validado por um sofisticado sistema, não vale para o clandestino como dinheiro. O transporte irregular foi inviabilizado por sufocamento financeiro.

CÓPIA

Tentativas, testes-piloto, soluções e evolução

A cobrança eletrônica de passagem em São Paulo foi alvo de muita desconfiança. Chegou-se a dizer que o sistema traria um verdadeiro colapso para a cidade. Houve necessidade de perseverança e convicção de que o Bilhete Único era o caminho certo para um transporte melhor.

Em 1983, houve uma primeira tentativa de implementar um sistema diferenciado de cobrança de passagens. Era conhecido como cartão resistivo, que funcionava com circuito interno e verificado por imagens. Uma linha executiva que funcionava nos Jardins foi usada como laboratório. A baixa aceitação e as fraudes fizeram o projeto fracassar. Foram feitas tentativas de cobrança com fichas, semelhantes às telefônicas. Porém, a composição química do material produzia quebras e perda excessiva do material.

Em 1993, houve uma primeira tentativa de implantação do sistema de cobrança automática de passagens. Uma única empresa desenvolveria, implantaria, forneceria equipamentos e operaria todo o sistema. Era muita atribuição para uma só companhia. Nova decepção. Em 1995, a SPTrans começou a credenciar empresas interessadas na venda de vale-transporte. Aqui, um primeiro avanço: as reclamações sobre as filas para comprar VT nas lojas diminuíram consideravelmente, pois, as empresas credenciadas para vender o produto começaram a entregar os vales diretamente nos endereços indicados pelas firmas adquirentes do vale-transporte para seus funcionários.

O ano de 1998 foi desastroso para a gerência do sistema de ônibus em São Paulo. Técnicos desenvolveram cobrança eletrônica da passagem entregando bilhetes magnéticos, semelhante aos existentes no Metrô. A intenção, à época, era "embarcar"

a tecnologia e desembarcar o cobrador dos coletivos. Houve grande pressão do sindicato da categoria e a falta de informações imperou. Sem o cobrador, o usuário que tinha dinheiro, mas não sabia onde comprar o bilhete magnético, acabava pulando a catraca, sob vistas grossas de muitos motoristas. Estes, solidários aos colegas cobradores afastados. Luiz Valério da Silva, de 53 anos, analista de gestão e há 30 anos trabalhando com o transporte municipal, estava no meio do caos. "Virou moda todo mundo pular catraca. Até mulher grávida a gente viu fazendo isso". Os cobradores precisavam voltar à cena. Mas, como? "Treinamos alguns deles para orientar o público e vender os bilhetes magnéticos nos pontos de grande circulação. A gente entregava um uniforme para eles e as remessas de bilhetes. Mas, foi rápido para os bandidos descobrirem que o cobrador podia ser alvo. Pois, vendia bilhete, e, então recebia dinheiro do passageiro. Passou a ser assaltado com frequência, a ponto de esconder o uniforme, atemorizado com os ataques", narra o veterano funcionário. Os ladrões ampliaram sua área de atuação e começaram a roubar também as peruas da Secretaria de Transporte que levavam os bilhetes e recolhiam dinheiro. Além de todos esses problemas, as fraudes com uso de fita cassete levaram o modelo a ruir.

Em 2001, iniciou-se uma ampla remodelação com objetivo de atualizar a tecnologia usada anteriormente e preparar o terreno para as futuras integrações. Começava-se a ouvir rumores sobre o uso da tecnologia Smart Card sem contato (a que gere o sistema do Bilhete Único).

CÓPIA

Depoimento

Oscar Francisco Alcon Lora, 56 anos, desde 1985 na empresa, responsável pela coordenação com garagens e com o Metrô

"As empresas de ônibus tinham dúvida sobre o novo sistema eletrônico. Será que aquilo que está no validador é o que realmente passa na catraca? Então, a gente ia nas garagens para fazer os testes. Então passávamos os cartões, conferindo. Depois, fizemos isso dentro dos ônibus com passageiros. Contávamos um a um os cartões conferindo com o registro do validador. Tentávamos mostrar aos empresários que era seguro. Nas experiências anteriores, os projetos não vingaram. Então, tivemos que fazer um processo de convencimento com muita paciência. Até que duas grandes empresas aderiram ao Bilhete Único. Isso abriu caminho para que as outras sentissem mais segurança para abraçar o projeto".

2004, a grande virada

Mas foi em 2004 que a grande revolução tecnológica vingou para propiciar um imenso salto no transporte paulistano. A Secretaria Municipal de Transportes já procurava exemplos de sucesso no exterior e vislumbrou no sistema implementado em Seul, na Coreia do Sul, uma grande possibilidade. "Lá o sistema geria uma frota de 8 mil ônibus. Então, tentamos nos aproximar desse modelo", conta Liôncio de Faria, 57 anos, gerente de comercialização e logística da SPTrans. Iniciou-se então a instalação das catracas eletrônicas (validadores) em toda a frota de coletivos, a contratação de um sistema on-line de recargas.

Porém, para a ampla divulgação e aceitação do cartão era necessário desenvolver uma grande rede para a venda e recarga do Bilhete Único. Então, a Caixa Econômica Federal também foi acionada e disponibilizou as casas lotéricas da cidade para tal

empreitada. Numa segunda etapa, iniciou-se o credenciamento de empresas interessadas em vender e fazer recarga do Bilhete Único, tais como bancas de jornais, farmácias, restaurantes, mercadinhos, bares. Hoje são 10 mil pontos espalhados em toda cidade de São Paulo.

Por fim, era necessário ter um sistema central computadorizado para gerenciar todo o processo, fazer leituras, armazenar e atualizar dados, assinaturas criptografadas, bloqueios e pedidos. Para tanto, era preciso garantir a integridade do computador central. Então, contratou-se um Data Center, localizado em Alphaville, Barueri, na Grande São Paulo.

As primeiras experiências feitas foram com cartões nas modalidades Estudante e Idoso. "Fizemos testes com 500 idosos, na área da subprefeitura da Vila Mariana. Foi um sucesso. Antes constrangidos por ter de apresentar identidade para provar a idade, com o Bilhete Único eles sentiram-se mais à vontade, pois todos os dados pessoais já constavam no chip do cartão e, conseqüentemente, no sistema gerenciado pelo Data Center".

CÓPIA

Depoimento

Luiz Valério da Silva, 53 anos, *analista de gestão sênior, desde 1980 na SPTrans*

"Os primeiros pagantes do Bilhete Único tinham ainda desconfiança. Uma das preocupações maiores era encostar o cartão no validador e ser debitado mais de uma vez. Então, muitos usuários encostavam o Smart Card tão superficialmente no leitor ótico que sua passagem pela catraca não era liberada. O passageiro repetia o processo mais algumas vezes e, pronto. Mais um problema: o validador entendia que aquela operação era estranha, talvez fosse uma fraude. O cartão do passageiro era bloqueado. Tantos foram os Smart Cards bloqueados que para atender a todos os usuários com esse problema precisamos distribuir senhas. A fila, que começava na Rua XV de Novembro, se estendia até a Praça da Sé. Teve gente que precisou voltar três dias depois, tamanha era a demanda. Nosso software ainda não estava preparado para corrigir esse bloqueio. Somente na nossa central havia possibilidade dessa correção, porém de forma lenta. Depois, tivemos que expandir esse conhecimento para os terminais e descentralizar o atendimento. Também tivemos que fazer a correção do software, para que não bloqueasse tão rapidamente os bilhetes. Então, acabamos desenvolvendo um adesivo explicativo e colamos em todos os 15 mil validadores dos ônibus. A orientação era só tirar o cartão do validador após ouvir um bip e ver o sinal de luz verde. Para mim, na bilhetagem, foi tudo um grande aprendizado".

A loja virtual

Criada em 2004, a loja virtual funciona no site da SPTrans, e hoje atende a 100 mil empregadores que compram Bilhete Único para seus funcionários. Destes, 30 mil são atendidos na própria loja e outros 70 mil pelas 14 empresas credenciadas para esse tipo de comercialização. Ao todo, são atendidos 2 milhões de empregados. Além da venda de Vale Transporte, a loja virtual também atende a qualquer usuário que queira comodidade para adquirir créditos:

Estudante – Ao acessar a conta na loja virtual, escolhendo o produto "Crédito Estudante" o cliente digita o número do RG e data de nascimento do titular do cartão.

O sistema, então, informa os créditos disponíveis. O cliente pode adquirir parte da cota ou a cota inteira. Ao escolher o valor a ser adquirido, o produto é colocado no carrinho eletrônico de compras. Com a finalização do pedido disponibiliza-se boleto para emissão. Após a quitação do boleto e conseqüente baixa no sistema por meio de arquivo enviado pelo banco, a cota adquirida estará disponível para o cliente e ele poderá recarregar em qualquer máquina automática da rede.

Comum – Deve-se escolher o produto "crédito comum" na loja virtual. O cliente digita o número do cartão duas vezes e o valor desejado. Envia a compra para o carrinho eletrônico de compras, podendo fazer o mesmo para outros cartões. O restante do processo é o mesmo do estudante.

Fls. n.º 73
Proc. n.º 2013.0079.472-7
Ass.:
[Assinatura]

CÓPIA

Que se abram os terminais

O Bilhete Único foi lançado em 2004, na modalidade Comum, dando direito a até sete integrações gratuitas nos ônibus da capital, no período de duas horas. Ao longo do tempo o número de viagens ficou fixada em quatro (apenas uma paga) no mesmo período (para Vale Transporte e Estudante e no período de três horas para o Comum). Ou seja, o passageiro pagava uma passagem apenas e as restantes poderiam ser feitas sem custo e usando a linha que melhor lhe conviesse para o trajeto pretendido. As gratuidades de viagem giravam, até então, em pontos específicos: os 23 terminais de ônibus. Funcionavam fechados. O passageiro chegava em um ônibus e entrava pela porta da frente no segundo coletivo, sem pagar segunda passagem. Mas, muitas vezes, o deslocamento até o terminal já se tornava uma viagem cansativa e longe do destino final. O Bilhete Único permitiu que todos os pontos de ônibus da cidade se tornassem pequenos terminais. Então, é possível usar as linhas preferidas, mantendo uma lógica no sentido do deslocamento desejado. Dizem que a menor distância entre dois pontos é uma reta. O Bilhete Único permitiu a menor distância. Douglas Stella, de 43 anos, ex-gerente geral da SPTrans, lembra que a implementação do Bilhete Único custou pouco mais de R\$ 100 milhões. "Se tivéssemos que investir em construção de terminais e abrir mão do sistema eletrônico de tarifas o custo seria de R\$ 800 milhões".

O gigante por trás do Bilhete Único

São Paulo tem 15 mil ônibus, distribuídos em 1.320 linhas que percorrem 4.500 quilômetros. Com distribuição e venda do Bilhete Único movimentam-se R\$ 5,7 bilhões ao ano. Aos operadores do transporte municipal, Metrô e CPTM há uma remuneração na casa de R\$ 20 milhões por dia útil. São mais de 200 empresas envolvidas direta ou indiretamente com todo o processo. Um exército de 60 mil pessoas perfazendo a cadeia de produção e trabalhando no sistema nervoso ou exercendo atividades periféricas ligadas ao Bilhete Único. São 20 máquinas emissoras de cartões e outras 18 com reserva técnica. Ao todo a cidade dispõe de 10 mil pontos de recarga espalhados em todas as regiões. São 730 casas lotéricas, 60 estações de Metrô, 27 terminais de ônibus e o restante dos pontos

está distribuído em rede comercial, como bancas de jornais, farmácias, bares, padarias e até posto de gasolina. Treze empresas fornecem os equipamentos de recarga. Outras sete são fornecedoras dos validadores, instalados nos 15 mil ônibus da cidade. Há ainda cerca de 2 mil validadores reservas para substituição em caso de avarias. São 28 postos de atendimento a deficientes e idosos e 41 postos de atendimento a pagantes (de modalidades Comum, Estudante, Vale-Transporte).

Em 2013, foram feitos 953 milhões de embarques na modalidade Comum, sem acréscimo tarifário. Se todos os embarques fossem pagos, o valor arrecadado no ano passado com essas viagens seria de R\$ 2,8 bilhões.

A SPTrans registra 9,9 milhões de passagens por dia útil, o Metrô, 3,5 milhões e a CPTM 2,5 milhões. São feitas 563.139 vendas e recargas por dia. E diariamente são emitidos 18 milhões de cartões. O Bilhete Único propiciou inserir a conta bancária do sistema, que passou a ser operada diretamente pelo poder público, que hoje controla R\$ 6 bilhões por ano. Nos dez anos do Bilhete Único foram emitidos 40 milhões de cartões e ainda hoje, mensalmente, outros 250 mil são produzidos. A SPTrans montou um setor especial de personalização de cartões. Para realizar o serviço em 1,1 milhão de cartões ao ano, são usadas 10 impressoras especiais.

CÓPIA

O Bilhete Único aumentando chances de empregabilidade

O empregador já torcia o nariz quando o candidato a uma vaga de trabalho dizia, por exemplo: "Moro em Parelheiros (extremo da Zona Sul de São Paulo) ou em Cidade Tiradentes (periferia distante da Zona Leste da cidade). Isso porque sabia que teria de arcar com os custos do transporte do funcionário e, quanto mais longe da empresa (a maioria delas localizada na região central da cidade e no centro expandido), maior o gasto do empregador com a condução. O Bilhete Único igualou as oportunidades de empregabilidade nesse aspecto. O candidato paga uma passagem e usa quantas conduções quiser no período de duas horas (para o Vale Transporte e Estudante) e de três horas para a modalidade Comum.

Depoimento

Severina Bento, 40 anos, *auxiliar de produção na fabricação de Bilhete Único*

"Eu economizo R\$ 12,00 por dia com o Bilhete Único. Não moro tão longe da empresa, mas pego duas conduções para ir e duas para voltar. O dinheiro que sobra eu uso em sacolão, para comprar comida".

Dinheiro da passagem sobrou, então, mais comida na geladeira

Uma pesquisa realizada em 2005 pelo Instituto Datasol mostrou que o dinheiro economizado com o transporte, devido ao Bilhete Único, tinha como principal destino a alimentação. Dos entrevistados, 32,4% afirmaram ter utilizado a economia para abastecer a geladeira. Outros 11% disseram ter usado o valor economizado para pagar contas de água, luz e telefone.

Mas o benefício alcançado com o transporte também ajudou o passageiro a cuidar do visual. O gasto com roupas e calçados também foi apontado por 11% dos participantes da pesquisa.

Outros 10% dos usuários indagados preferiram garantir o pagamento de custos fixos, pagando aluguel, prestação da casa ou condomínio. Para 8%, o dinheiro teve como destino os estádios de futebol, cinemas, restaurantes ou viagens. Material escolar e pagamento dos estudos (6,6%) e planos de saúde (0,7%) surgem na lista, mas com menos frequência.

Fis. n.º 75
Proc. n.º 2013/01079-472-7
Ass.:
Vera Lúcia da Silva
RG: 587.007.00
SITIOGG/SAP/EXP

O caminho do dinheiro virtual

O usuário passa o cartão, que tem o crédito gravado na memória do cartão. O validador vai trazer a imagem do cartão, ver se as assinaturas criptografadas estão corretas, se o validador do carro anterior assinou corretamente (para evitar fraude), se não há nada errado para ele reconhecer que é um cartão do sistema. Então ocorre o débito da carteira onde tem o crédito, atualiza-se o saldo, promove-se assinatura eletrônica e armazena-se tudo na memória. O próximo validador vai reconhecer a assinatura como do sistema. Essa transação, com registro de minuto, segundo, valor, a linha anterior, o carro, tudo é gravado num arquivo na memória do validador daquele carro.

No final do dia vai para a garagem e esses dados são coletados via radiofrequência. Essa coleta é feita por um concentrador da garagem (equipamento conectado com o computador central, protegido no Data Center). Esses pacotes são encaminhados para o Data Center, onde há um sistema de conferência de cada arquivo, de assinaturas, se não houve nenhum arquivo danificado. Aí é validado e colocado nas tabelas de processamento. Que vai servir para a remuneração dos operadores, para informar quantos passageiros foram transportados, e toda a estatística. O procedimento é feito em frações de segundos.

CÓPIA

Menos grana no ônibus, menos assaltos

A grande adesão da população ao sistema de bilhetagem eletrônica em São Paulo possibilitou que as empresas de ônibus circulassem com menos dinheiro nos coletivos. Desde 2004, já foram emitidos 40 milhões de cartões de Bilhete Único. Os créditos carregados no cartão e lidos nas catracas eletrônicas (chamadas de validadores) instaladas nos 15 mil ônibus da cidade dispensam o uso de dinheiro físico para pagamento de passagem. A conquista foi fruto de uma década de trabalho de persuasão do usuário a mudar seu comportamento na rotina diária. Em 2003, foram computados cerca de 11 mil assaltos e eventos violentos em ônibus da cidade. Em 2005, ano em que o Bilhete Único vigorou durante os 12 meses, o número de crimes em coletivos caiu para 3.600. Hoje, o dinheiro circulante nos coletivos da cidade compõe 9% da arrecadação.

Ampliando o alcance

Em 2005, a prefeitura assinou convênio com o Metrô e com a CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) fazendo assim a integração tarifária das três

modalidades de transporte público e usando como instrumento de arrecadação o Bilhete Único.

Em 2006, os validadores eletrônicos foram instalados em todo o sistema metroferroviário, ampliando exponencialmente o poder de mobilidade na cidade de São Paulo.

Fis. n.º 76
Proc. n.º 2013 0079-472-7
Ass.:
Vera Lúcia da Silva
11/01/2013
SEGURANÇA/EXP

Recarga

A cada pedido de crédito, feito nos 41 pontos de recarga da cidade, o recarregador faz a análise do cartão, monta o pedido e submete à nossa central. Lá, há placas pictográficas, que são os cofres de segurança onde os créditos estão armazenados. Feito o rastreamento do pedido, analisando todas as questões de segurança, o computador libera o crédito e devolve o arquivo, com gravação da transação no cartão. No caso do bilhete Comum, quando o usuário digita o valor e coloca a cédula no recarregador, o dinheiro fica no equipamento. A informação é gravada no cartão e vinculada ao dono da máquina de recarga. A cada quinzena é feita apuração e o acerto com o operador.

CÓPIA

Combate às fraudes

Desde 2006, foram cadastrados cerca de 3,5 milhões de cartões Comuns, permitindo, com isso, a redução significativa de fraudes com cartão sem crédito. Esse mecanismo consistia em permitir a integração ao usuário anônimo, mesmo que ele não tivesse crédito no cartão. Porém, muitos usuários passaram a vender seus créditos e o benefício era utilizado por outros passageiros. O uso desse mecanismo passou então a ser permitido apenas para os usuários cadastrados pela prefeitura, o que permitiu maior gerenciamento e controle do uso do cartão e das integrações. Para usar esse modelo, também passou-se a exigir que a última recarga do cartão tenha sido, no mínimo, de quatro tarifas. Essa foi a medida de maior impacto no combate a fraudes, pois, a grande maioria dos cartões envolvidos em operações fraudulentas eram de usuários não identificados.

Depoimento

Liôncio de Faria, 57 anos, *gerente de logística*, há 36 anos na SPTrans

"Eu e a equipe técnica, para colocar no ar o sistema de crédito eletrônico, ficamos três noites sem dormir. Com equipe trabalhando no Rio Grande do Sul, desenvolvendo os aplicativos, encaminhando pela internet, a gente baixava aqui e fazia o teste (para as recargas). Garrafas de café circulavam pela sala o tempo todo. Tive que ter a compreensão da família. Montamos um setor de emissão de cartão aqui no prédio (na região central da cidade). Pensamos que 15 máquinas para emitir o cartão e o chip (dar uma carga para ele sair com condições). Quando analisamos, vimos que não daria conta. A meta era emitir 1 milhão de cartões em três meses. Fizemos licitação correndo e vieram mais 18 equipamentos. O desafio é que as máquinas não existiam. Foram desenvolvidas por encomenda para o trabalho específico da SPTrans. Só que é um equipamento que não tem histórico de ajuste como parâmetro. Trabalhamos com

um engenheiro e mais um técnico corrigindo tudo na hora, à medida em que o processo acontecia. O Diretor chegou de madrugada para dar lanche para a equipe trabalhando. Roletes de borracha da máquina não aguentavam e foram desfazendo. Buscaram fornecedor de outro material mais resistente às pressas. Foi um caos. Mas valeu".

CÓPIA

Pesquisa origem-destino do transporte

A pesquisa origem-destino do Metrô realizada em 2007 já apontava que os problemas de mobilidade em São Paulo coincidiam com as áreas onde estavam sendo feitos grandes investimentos pelo poder público. Promovida desde 1967 pelo Metrô, a pesquisa é realizada de 10 em 10 anos e tem a parceria da CPTM, EMTU, SPTrans e da CET. Em 2007, o trabalho abrangeu os 39 municípios da região metropolitana de São Paulo. Foram 92 mil entrevistas, das quais, 30 mil foram consideradas válidas.

A população registrada na região metropolitana era de 19,5 milhões de habitantes, um crescimento de 16% no último decênio, mesmo percentual da elevação da frota de automóveis particulares – o que resultou em taxa de motorização de 184 veículos para cada mil habitantes. Um dado importante em 2007 foi o expressivo aumento da taxa de empregos, com registro de 30% na oferta de vagas, totalizando 9,1 milhões nas cidades da Grande São Paulo. No entanto, o centro expandido da capital ainda mantinha 65% do total de empregos em toda a região metropolitana.

Pela primeira vez em 40 anos houve inversão da tendência de queda da participação do transporte coletivo em relação ao total de viagens motorizadas. Em 2007, foram realizados 13,9 milhões de viagens diárias por transporte coletivo (55%), enquanto que o modo individual computou 11,3 milhões (45%). De 1967 a 2002, a participação do transporte coletivo caiu de 68% para 47 % e as viagens por transporte individual subiram de 32% para 53%. Na capital, registro de 56% para modo coletivo e 44% para o individual.

O número de viagens de ônibus com transferências intermodais (de ônibus para Metrô ou trem) cresceu de 16% para 26% de 1997 para 2007. O modo coletivo com transferências, na capital, apresentou aumento de 60% para 69% no número de viagens (com apenas uma transferência, 31%, com duas, 8% e com três 1%).

- Fotos e legendas do processo de produção dos validadores página 24 -

foto 1 - As empresas produtoras de validadores recebem a placa de memória do produto e iniciam os testes funcionais. É preciso garantir que ao final do processo, sejam emitidas as informações de data, hora, modelo do aparelho, número de série, versão do software, entre as variadas informações captadas pelo dispositivo.

Foto 2 - os técnicos se dispõem em linha de produção, e cada um deles fica responsável por uma tarefa específica.

Foto 3 - O cuidado com o trato dos pequenos componentes é fundamental para garantir a fixação deles no aparelho que vai ser utilizado nos ônibus.

Foto 4 - Na Prodata, uma das empresas de bilhetagem eletrônica com foco em manutenção de validadores, são produzidos 60 aparelhos por dia.

Foto 5 - Além da inspeção visual, os técnicos também submetem os validadores a uma câmara quente. Isso serve para que componentes menos resistentes sejam descobertos e eliminados do produto.

Página 25

CÓPIA

Processo de produção do BU

- 1) A cara do Bilhete Único começa a ser desenvolvida em offset. Cada folha tem espaço para 25 cartões. Depois é aplicada a técnica de serigrafia para a adesão de tinta no produto.
- 2) O bilhete recebe aplicação de fios de cobre e depois entra em processo de aplicação do chip, memória do produto, que é soldado à folha do cartão.
- 3) A folha de offset com tratamento é submetida à laminação, para adquirir a resistência de um cartão. O material, aplicado dos dois lados da folha, vai para a câmara térmica, onde passa 14 minutos em temperaturas altas e 13 minutos em temperaturas baixas. O choque térmico facilita a fixação do material (do tipo PVC) à folha.
- 4) As folhas dos cartões passam por controle de qualidade. Serão cortadas para que delas se extraiam individualmente os cartões.
- 5) Os cartões passam por controle de qualidade. A Serv Card, uma das fornecedoras, mantém técnicos para fazer leitura, manuseio e embalagem dos cartões. A empresa também recicla a tinta solvente e encaminha para empresas específicas que dão destinação ao material.

Processo de personalização página 26:

Acho que a ordem das fotos deve ser outra. Levando-se em conta da esquerda para direita:

A quarta foto deve ser a primeira.

A terceira foto deve ser a segunda.

A segunda foto deve ser a terceira.

A primeira foto deve ser a quarta.

(A quinta foto está fora de contexto. Ou eliminamos, ou trocamos por alguma outra que mostre personalização e/ou cartões em branco sendo colocados no equipamento, ou ainda, o processo de controle de qualidade).

Posto isso, envio as legendas na ordem que sugeri:

CÓPIA

- 1) Dezenas de computadores recebem os dados pessoais do usuário para processar a personalização do Bilhete Único.
- 2) O usuário faz o cadastro e envia seus dados via internet. As informações dos interessados são enviadas para o processamento de personalização. Um a um os cartões, que entram no equipamento em branco, saem com foto, nome e dados do usuário.
- 3) Os computadores usados produzem estampas com cores diferentes, de acordo com a escolha que o usuário faz ao preencher sua ficha cadastral.
- 4) Depois de prontos, os cartões passam por controle de qualidade, para avaliação da qualidade de impressão e para afastar qualquer possibilidade de defeito.

Depoimento

Fábio Araújo Ferreira, 34 anos, líder de laminação na fabricação do Bilhete Único "Trabalho aqui (na Evolution Smart Card) desde 2003. A empresa fica na Vila Santa Catarina (Zona Sul). Eu moro em São Mateus (Zona Leste). É muito gratificante fabricar um produto que auxilie quem realmente precisa. Eu mesmo, tiro proveito do meu trabalho. Pego ônibus, Metrô. Com a chegada do Bilhete Único eu ganhei 50 minutos no meu dia. Dá tempo de chegar em casa mais cedo e pegar os filhos acordados pra brincar um pouco".

10 anos do Bilhete Único: 2004-2014

O Bilhete Único completa uma década e fez de um projeto futuro a realidade presente na vida de milhões de cidadãos em São Paulo. A cobrança eletrônica das tarifas trouxe diversos benefícios ao usuário, propiciando mais comodidade, segurança e celeridade nos deslocamentos do dia a dia da cidade mais importante do Brasil.

Hoje, o cartão de passagem no transporte público é utilizado diariamente por 7 milhões de pessoas, mais que o dobro da população do Uruguai. A implementação da nova maneira de bilhetagem passou por grandes desafios, adaptações, desconfiança de empresários e usuários. Todas as barreiras foram superadas e o Bilhete Único tornou-se conquista popular, uma passagem para o futuro e uma das melhores ferramentas usadas para tentar solucionar os problemas de tráfego de uma das maiores metrópoles do mundo.

Administrações corajosas compraram a ideia e seguiram firmes no propósito de priorizar o transporte público, de massa, em detrimento ao transporte individual. Hoje, o investimento para a melhoria das viagens, seja nos ônibus ou nos trilhos, quebra um antigo estigma, de que os avanços e descobertas tecnológicas só beneficiariam as classes sociais mais elitizadas.

Dez anos depois é possível testemunhar a solidificação do projeto que revolucionou a bilhetagem na cidade pelos números grandiosos. São 21,7 milhões de cartões ativos, 650 mil compras de crédito para o transporte diariamente, faceta integrante de um sistema que movimenta de R\$ 6 bilhões anuais. O Bilhete Único ratificou as expectativas e gera hoje economia de tempo e de dinheiro para o cidadão. Em 2013, foram feitos 965 milhões de embarques sem acréscimo tarifário. Com as integrações, foi possível economizar R\$ 2,2 bilhões, uma média de R\$ 723,00 por pessoa.

E as inovações na moderna forma de cobrança eletrônica em São Paulo não param. A Prefeitura quer cada vez mais que o cidadão se aproprie da cidade. E quer atender às necessidades específicas de uma população heterogênea, cujas peculiaridades são tão diversas que precisam de atenção especial. Os Bilhetes Únicos Mensal, Semanal e Diário já são parte da vida dos usuários, quer seja para trabalhar, estudar, ir à igreja, ao parque, ao museu. Atendem ao trabalhador diarista, da construção civil, ao turista de maneiras específicas. Atendem aos que circulam muito. Aos que se deslocam menos. E a administração atual quer mais: desenvolver mais e mais modalidades de cobrança eletrônica para que, um dia, o transporte público seja a primeira opção para todos. Com mais qualidade, conforto e credibilidade.

CÓPIA



Orçamento Prévio N° 1.576

Emissão: 10/06/2014

Página 1 de 2

LUA PROPAGANDA S.A.
RUA OLIMPIADAS, 134 - 10º ANDAR
SÃO PAULO - SP CEP: 04551-000
Fone: (11) 2344-1450 Fax: (11) 4314-6700
CNPJ: 05.916.755/0001-54 IE: Isenta

Cliente PMSP
Produto LIVROS CET
Campanha Institucional
N° Job 15570/002-000
N° Contrato null
Mês/Ano 05/2014
Demanda 0
Data de Entrega 17/05/2014

Elaborado Por CASSIO.SAKAI

Fis. n.º 88
Proc. n.º 2013-00741-472-7
Ass.:
Vera Lúcia da Silva
RUBRICA: 10027 00
SEM. 10/06/2014

CÓPIA

Legenda das Peças do Orçamento

A LIVROS-CET

Externos		IMPRESSAO	A	5.000	9,500	147.500,00
GRAFICA EDITORA AQ	PRODUÇÃO					
Razão Social: GRAFICA EDITORA AQUARELA SA						CNPJ: 60.794.732/0001-22
SubTotal						147.500,00
Comissão						14.012,50
Total dos Itens						161.512,50
Total da Alternativa						161.512,50

2ª Alternativa		[] Aprovada				
Despesa	Item	Pç	Qtde	%Com	Valor	
Externos						
P + E GALERIA DIGI	PRODUÇÃO					
Razão Social: P + E GALERIA DIGITAL LTDA - EPP						CNPJ: 11.674.511/0001-05
SubTotal						162.350,00
Comissão						15.423,25
Total dos Itens						177.773,25
Total da Alternativa						177.773,25

3ª Alternativa		[] Aprovada				
Despesa	Item	Pç	Qtde	%Com	Valor	
Externos						
IPSIS GRAFICA E ED	PRODUÇÃO					
Razão Social: IPSIS GRAFICA E EDITORA SA						CNPJ: 61.407.078/0001-10
SubTotal						168.150,00
Comissão						15.974,25
Total dos Itens						184.124,25
Total da Alternativa						184.124,25

LIVRO BILHETE ÚNICO
 FORMATO ABERTO: 60 X 30 CMS
 FORMATO FECHADO: 30 X 30 CMS
 4X4 CORES
 CAPA/CONTRA CAPA + GUARDAS + MIOLO = 64 PÁGINAS
 CAPA / CONTRA CAPA
 4X0 CORES
 IMPRESSA EM PAPEL COUCHE FOSCO 170 GRS / EMPASTADA EM PAPELÃO 15 /
 COM APLICAÇÃO DE LAMINAÇÃO FOSCA/FRENTE
 GUARDAS
 IMPRESSA EM PAPEL COUCHE FOSCO 230 GRS /
 COM APLICAÇÃO DE VERNIZ A BASE DE ÁGUA/TOTAL
 MIOLO
 IMPRESSO EM PAPEL COUCHE FOSCO 230 GRS /
 COM APLICAÇÃO DE VERNIZ A BASE DE ÁGUA/TOTAL
 ACABAMENTOS GERAIS: REFILE, DOBRA, LOMBADA QUADRADA, PUR, EMPASTAMENTO/COLECIONAR CADERNOS

QUANTIDADE: 5.000 UNIDADES

Emitido por BRUNO.TOLEDO

by AdSolutions



Orçamento Prévio N° 1.576

Emissão: 10/06/2014

Página 2 de 2

PRG/PAGANDA S.A.
RUA OLIMPIADAS, 134 - 10º ANDAR
SÃO PAULO - SP CEP: 04551-000
Fone: (11) 2344-1450 Fax: (11) 4314-6700
CNPJ: 05.916.755/0001-54 IE: Isenta

Cliente PMSF	Mês/Ano 05/2014	Elaborado Por CASSIO.SAKAI
Produto LIVROS CET	Demanda 0	
Campanha Institucional	Data de Entrega 17/05/2014	
N° Job 15570/002-000		
N° Contrato null		

Fis. n° 82
 Proc. n. 2013.0079.472
 Ass.:
 Marc. L. de Silva
 15/05/2014
 EXP

Legenda das Peças do Orçamento

A LIVROS-CET

VALOR UNITÁRIO: R\$ 29,50 (VINTE E NOVE REAIS E CINQUENTA CENTAVOS)

VALOR TOTAL: R\$ 147.500,00 (CENTOS E QUARENTA E SETE MIL E QUINHENTOS REAIS)

SOLICITADO POR: RICARDO GONNELLI / MARKETING

CÓPIA

Atendimento

ATENDIMENTO - CESAR ARANTES
ATENDIMENTO - MARIANA FOFFA

Cliente

MARKETING - RICARDO GONNELLI

Responsável Interno

CASSIO.SAKAI

Emitido por BRUNO.TOLEDO

by AdSolutions