

**EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

É notória a gravidade da atual situação dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, alvo de insatisfações e críticas tanto por parte dos usuários e empresários, como da população em geral e dos próprios poderes públicos.

Imperioso dizer, com efeito, que os últimos administradores públicos não se mostraram capazes de controlar a prestação de tais serviços e, apesar do aumento expressivo do número de veículos nos últimos anos, incluindo-se aqueles do sistema continua sendo, em geral, mal atendida.

Assim, em razão do descontrole da prestação dos serviços e até do próprio mercado, a eficiência e a produtividade global do serviço decresceram, acarretando elevação dos custos de produção. Não há como negar que a falta de prioridade para o transporte coletivo, no sistema viário, reduziu sua velocidade comercial, diminuindo o número de viagens realizadas, o número de passageiros por veículo/dia e o índice de passageiro/quilômetro.

Por outro lado, é certo que não se impediu, de modo efetivo, o surgimento e expansão dos veículos "peruas", fato que ocasionou decréscimo da demanda do sistema regular (de um máximo histórico de 2,1 bilhões de passageiros/ano, em 1986, a demanda chegou a apenas 1,1 bilhão passageiros/ano, em 2000), crescendo, em contrapartida, o número de viagens a pé.

Na verdade, os aditamentos contratuais firmados com as empresas de ônibus e a ineficácia da fiscalização contribuíram para a redução da oferta. Os descontos e irracionalidades que permeiam o serviço público de transporte urbano, frutos de sua sistêmica desorganização, refletem negativamente na ordenação da cidade, atingindo, sem trégua, a população em geral (cidadão) e o próprio processo produtivo (economia).

Nesse passo, é importante destacar que os graves problemas de circulação, segundo estudos recentes da Associação Nacional dos Transportes Públicos - ANTP e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, geram deseconomias da ordem de R\$ 350 milhões de reais anuais. Ademais, o descontrole do serviço leva a freqüentes greves, locautes, queima de veículos, conflitos entre operadores disputando mercado, além de outros sérios problemas.

As conseqüências diretas de tais problemas são tanto a redução da demanda de passageiros, como o crescimento dos serviços não-regulares que, aliados à impossibilidade de redução da oferta do serviço abaixo de determinados patamares (por ser serviço público de caráter essencial), e à impossibilidade de cobrança de tarifas compatíveis com os custos reais de produção, geraram, na última década, a necessidade crescente de concessão de subsídios ao sistema regular.

Nesse cenário, o subsídio ganhou conceito distorcido e apartado de sua finalidade, remunerando majoritariamente as impropriedades do sistema, podendo a situação ser caracterizada como um círculo vicioso: menor número de passageiros resulta em custos

maiores e custos maiores exigem mais subsídios ou tarifas mais elevadas que, por sua vez, provocam a redução do número de passageiros ou sua transferência para o sistema não-regular. Por qualquer das razões tem-se custos maiores. E assim sucessivamente.

Diante de quadro tão penoso, a atual gestão tem adotado medidas de grande efeito para reduzir ou atenuar o caos em que se encontra o sistema de transporte, tais como a revisão da programação das linhas; a implantação de corredores operacionais (Programa Via Livre); a revisão dos aditamentos contratuais, incentivando as empresas a renovarem sua frota e ampliarem o número de passageiros transportados; o combate à clandestinidade no sistema; a permissão para que cerca de 6 mil lotações circulem na cidade e uma série de outras providências, com vistas a impedir o aprofundamento da crise no setor.

Destarte, para a eficaz e definitiva superação dos problemas até agora vivenciados pela cidade, faz-se mister ampla reformulação dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, nela incluída o arcabouço jurídico vigente, de forma a permitir que o Sistema de Transporte Coletivo renasça e cumpra o seu papel perante a sociedade paulistana.

É cediço que existe hoje um emaranhado legislativo, concorrente e conflitante, a saber, a lei de concessões para o Sistema de Média Capacidade ("Fura-Fila"), a lei de municipalização que rege o sistema regular, a lei das lotações, o decreto que regulamenta o "Bairro a Bairro", tudo contribuindo para a ineficiência do sistema.

Além disso, esse ordenamento jurídico, reconhecidamente ultrapassado e incompatível com a realidade de nossa cidade, não permite soluções ou a possibilidade de cenários positivos para o Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros. Ainda que se estanque a crise, não haverá condições mínimas para que o Município ofereça um transporte moderno, confortável e eficiente aos seus cidadãos, que contribua efetivamente com o crescimento econômico e a ordenação racional da cidade.

Assim é que o presente Projeto de Lei visa a alcançar objetivos que assegurem a melhoria da qualidade de serviço, o aumento à eficiência produtiva e a maior eficácia social do sistema. Tais objetivos serão atingidos mediante a implantação de rede única integrada, que envolva todos os subsistemas; de infra-estrutura adequada e dedicada ao transporte coletivo, com veículos em quantidade e especificação suficientes ao atendimento da demanda, além da adoção do bilhete único, que não significa, obrigatoriamente, tarifa única, mas que garanta a integração entre os diversos meios de transporte.

Importante destacar que o atual momento se mostra oportuno para a implementação desse novo sistema, tendo em vista que os atuais contratos expirar-se-ão entre janeiro e abril de 2002, sem qualquer possibilidade de prorrogação.

Pode-se afirmar que, além de unificar os diversos diplomas legais sobre a matéria, a proposta que ora se apresenta oferece bases sólidas aptas a viabilizar a implementação do novo modelo, na medida em que segmenta e garante a integração entre os sistemas estruturais e os sistemas locais; prevê dupla forma de delegação de serviços, quais sejam, concessão e permissão; viabiliza investimentos privados, inclusive na infra estrutura; prevê a regulação do sistema mediante a criação de órgão específico; prevê a criação de pessoa jurídica de direito privado para realizar a gestão financeira do sistema; institui o Programa de Qualificação Tecnológica de Trânsito e Transportes; garante espaço para atuação dos

operadores proprietários; caracteriza como ilícita a prestação dos serviços sem expressa e prévia autorização; define como diretriz o equilíbrio econômico-financeiro do sistema; remunera os operadores por passageiros transportados e dá preferência à contratação, pelas novas empresas, da mão-de-obra de seus próprios trabalhadores.

Vale ressaltar que a medida estabelece os prazos máximos de 25 (vinte e cinco) anos para os contratos de concessão e de 7 (sete) anos, para os de permissão, já incluídas eventuais prorrogações, amparadas em estudos técnicos, que consideram o tempo necessário à recuperação do capital e dos investimentos aplicados em cada uma dessas modalidades, em consonância com as diretrizes e requisitos traçados pelo Poder Executivo.

Por derradeiro, cumpre assinalar que, segundo o pronunciamento da Secretaria de Finanças e Desenvolvimento Econômico, a medida não cria despesas imediatas, posto que visa tão-somente à instituição de novo modelo de organização do sistema público de transporte.

Observa aquela Pasta, ainda, que o presente projeto consagra o princípio do equilíbrio entre as receitas e despesas do sistema, instituindo um modelo auto-sustentável, motivo que, entre outros, a exorta a se manifestar favoravelmente à proposta em pauta.

Justifica-se, pois, o oferecimento da presente propositura que muito contribuirá para a melhoria da qualidade de vida do cidadão paulistano, assim como de toda a Região Metropolitana de São Paulo, razão que evidencia o relevante interesse público que a reveste, tornando-a merecedora de ser submetida à consideração dessa Egrégia Casa Legislativa, que certamente lhe conferirá o seu indispensável aval.