

São Paulo, 14 de março de 2018

**Ao Ilmo. Sr. Aurelio Nomura**, Presidente da Comissão de Constituição Justiça e Legislação Participativa  
nomura@camara.sp.gov.br;  
fran.floriano@camara.sp.gov.br;

Aos demais Vereadores da Comissão  
Ilma. Sra. Sandra Tadeu  
sandratadeu@camara.sp.gov.br;

Ilmo. Sr. Reis  
reisvereador13651@gmail.com;  
cassiabartolomeu@gmail.com;

Ilmo. Sr. Celso Jatene  
vereador@celsojatene.com.br;

Ilma. Sra. Edir Sales  
edirsales@edirsales.com.br;

Ilmo. Sr. André Santos  
andresantos10456@camara.sp.gov.br;

Ilmo. Sr. João Jorge  
joaojorge@camara.sp.gov.br;  
lucascampos@camara.sp.gov.br;

Ilmo. Sr. Caio Miranda Carneiro  
caiocarneiromiranda@camara.sp.gov.br;

Ilmo. Sr. Claudio Fonseca  
vereadorclaudinho@uol.com.br;

C/C:

Ao Ilmo. Sr. Sérgio Avelleda, Secretário de de Mobilidade e Transportes  
Email: [smt@prefeitura.sp.gov.br](mailto:smt@prefeitura.sp.gov.br);  
[smtgabinete@prefeitura.sp.gov.br](mailto:smtgabinete@prefeitura.sp.gov.br);  
[sergioavelleda@prefeitura.sp.gov.br](mailto:sergioavelleda@prefeitura.sp.gov.br);  
[jgfcruz@prefeitura.sp.gov.br](mailto:jgfcruz@prefeitura.sp.gov.br);

Ilmo. Sr. José Carlos Martinelli, Presidente da São Paulo Transportes (SPTrans)  
[jmartinelli@sptrans.com.br](mailto:jmartinelli@sptrans.com.br);

## Ref. Projeto de Lei 853/17 que altera o critérios de regulamentação do contrato de concessão do serviço de ônibus de São Paulo

O Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor<sup>1</sup>, a Rede Nossa São Paulo<sup>2</sup> e a Cidadeapé<sup>3</sup> vêm requerer atenção desta casa para a tramitação do PL 853/17, a fim de que se estabeleça critérios democráticos, competitivos, efetivos e transparentes para a determinação do prazo do contrato de concessão do serviço de ônibus de São Paulo no futuro edital a ser publicado pelo poder executivo.

O Brasil vive um processo de transformação da mobilidade urbana que necessita vencer as barreiras criadas por anos de políticas públicas que priorizam o uso do automóvel. Para tanto, além da implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/12), é imprescindível a oferta de um transporte público coletivo de qualidade, integrado, acessível e que contribua para o desenvolvimento econômico, social e ambiental das cidades.

A licitação do serviço de ônibus em São Paulo tem grande influência na mobilidade sustentável, na garantia dos direitos do consumidor e bem-estar dos milhões de usuários diários de ônibus e na população do ar da cidade. E, portanto, esse processo deve ser conduzido com total transparência e participação social.

As entidades da sociedade civil que assinam a presente carta estão acompanhando o processo de discussão sobre a licitação do serviço de ônibus em São Paulo e entendem que o substitutivo apresentado à Comissão de Constituição e Justiça do Projeto de Lei 853 de 2015 é bastante positivo e traz avanços para a regulamentação do serviço. Com isso, pelos motivos abaixo citados, as entidades solicitam prioridade e celeridade na aprovação do projeto, que altera o critérios de regulamentação do contrato de concessão do serviço de ônibus de São Paulo.

<sup>1</sup> O Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec) é uma associação de consumidores, sem fins lucrativos, de utilidade pública federal, criada em julho de 1987 e mantida por seus associados. A missão do Idec é promover a educação, a conscientização, a defesa dos direitos do consumidor e a ética nas relações de consumo, com total independência política e econômica.

<sup>2</sup> A Rede Nossa São Paulo tem por missão mobilizar diversos segmentos da sociedade para, em parceria com instituições públicas e privadas, construir e se comprometer com uma agenda e um conjunto de metas, articular e promover ações, visando uma cidade de São Paulo justa e sustentável. Mais de 700 organizações da sociedade civil integram a rede, que é absolutamente apartidária e inter-religiosa.

<sup>3</sup> A Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo é uma organização da sociedade civil dedicada a contribuir para uma cidade mais humana, segura e acessível para todos os que se deslocam por ela – em especial quando usam seus próprios pés, ou cadeira de rodas, para se locomover.

## 1. Posse de garagens

A posse das garagens pelos operadores atuais é, reconhecidamente, o maior entrave ao caráter competitivo da licitação do serviço de ônibus de São Paulo, e é também a questão de mais difícil solução.

A posse da garagem pelos empresários não é ilegal ou incorreta, mas gera uma vantagem excessiva em comparação a empresas interessadas em atuar na capital, inviabilizando a competitividade. Entendemos que, conforme determinam leis federais, o gestor público deve atuar na busca pela melhor qualidade do serviço a um custo justo e aceitável, e este projeto de lei traz avanços neste sentido.

A gestão municipal já avançou neste sentido tanto com os Decretos de Utilidade Pública assinados em 2015, presentes no Anexo V, quanto na facilitação das desapropriações trazidas pelo item 3.9 da Minuta de Contrato presente no Anexo VII do edital de licitação publicado em Dezembro, mas as medidas ainda são insuficientes, pois o custo da desapropriação do imóvel continua presente.

Ao modificar o Artigo 2º da Lei 13.241/01 o Projeto de Lei 853/17 permite que a prefeitura fracione a concessão do serviço e conceda as garagens em licitação específica, facilitando a desapropriação destes terrenos, em consonância com o que a gestão municipal está buscando. Tal ação demonstra coerência com o planejamento desejado pela SPTrans e avança na busca de uma competitividade plena no certame.

Além disso, ao alterar o Artigo 17º da Lei 13.241/01 o Projeto de Lei 853/17 permite que, caso não seja possível corrigir completamente a questão das garagens no presente edital, elas sejam incluídas como bens reversíveis, e tenhamos uma situação mais igualitária para a próxima licitação.

Estas duas opções demonstram que o projeto é propositivo e traz alternativas ao governo executivo trabalhar a política de transporte da cidade de acordo com a situação atual do município.

## 2. Concessão Internacional

Entendemos que a limitação da concessão apenas a empresas brasileiras presente no Artigo 6º da Lei 13.241/01 é injustificada e cerceia a livre concorrência que deve ser regra em concessões dessa natureza. Portanto a modificação trazida pelo Projeto de Lei 853/17 corrige esta distorção e provê uma maior competitividade ao edital a ser aberto pela SPTrans, garantindo o interesse público na busca pelas melhores propostas para o sistema de transportes da cidade.

### 3. Prazo do contrato

O prazo do contrato de concessão é elemento essencial para a definição do modelo de sistema de mobilidade que a cidade deseja para os próximos anos. Ele deve ser compatível com a amortização dos investimentos realizados e o retorno econômico da iniciativa privada e a prestação do serviço com qualidade e modicidade tarifária sem, no entanto, engessar o sistema quanto a inovações tecnológicas e aprendizados na gestão.

Diante disso, o Projeto de Lei 853/17 acerta ao não definir um prazo determinado, mas estabelecer um limite temporal máximo para o executivo elaborar o contrato, a ser estabelecido e obrigatoriamente justificado com base em estudos técnicos e na modelagem financeira. A justificativa é fundamental para se dar transparência aos custos e rendimentos envolvidos e principalmente ao garantir que o tempo escolhido não seja demasiado excessivo, engessando o sistema por um tempo desnecessário.

Em relação à eventual previsão de prorrogação do contrato de concessão, entendemos que ela deve ser vista como extrema exceção, pois gera excessiva insegurança jurídica - o que pode inviabilizar investimentos para a melhoria da qualidade do serviço prestado à população. E, por essa razão, quaisquer prorrogações devem ser devidamente justificadas pelo poder público.

Com isso, as organizações signatárias entendem que o **Projeto de Lei deva ser aprimorado** com a previsão de que **eventuais prorrogações não ultrapassem o limite de 2 anos do termo final do contrato** e **que a assinatura de contratos de prorrogação seja precedida por audiência pública para que o executivo dê plena publicidade às necessidades e fatores que justifiquem a prorrogação dos contratos.**

A audiência pública, garantida pela Lei Federal 12.587/12, é uma ferramenta importante para garantir o princípio da publicidade em questões importantes como no caso da prorrogação de um contrato de prestação de serviço de ônibus. Neste momento também será possível que a sociedade civil seja informada a respeito da necessidade e dos custos decorrentes desta prorrogação de contrato.

Ainda, propomos **que seja incluído um dispositivo a respeito de um prazo mínimo para o início das operações de 120 dias**, buscando evitar a restrição de competitividade que existe hoje com o prazo exíguo de apenas 30 dias, inviabilizando o tempo necessário para que novos entrantes iniciem com qualidade a sua operação na cidade.

#### **4. Remuneração variável ou por desempenho**

A introdução trazida para o Artigo 13º da Lei 13.241/01 busca assegurar uma opção que a SPTrans já tem buscado em sua proposta de edital de concessão de Ônibus, tanto na proposta de 2015, quanto na proposta atual publicada em Dezembro.

A remuneração tem um peso importante na influência para que as empresas do setor busquem atingir e até superar os padrões de qualidade exigidos pelo poder concedente. Neste intuito a SPTrans busca modificar a forma de remuneração atual, que remunera por passageiro transportado, por uma forma que atenda aos custos demandados e estimados para o cumprimento de padrões mínimos de frequência, pontualidade e qualidade estimados para a rede de ônibus da cidade.

Tal proposta legislativa não traria portanto nenhuma ação adicional ao poder público, pois este instrumento já está presente no edital publicado em Dezembro. Ainda, a proposta torna-se fundamental uma vez que traria segurança jurídica ao instrumento da remuneração variável que não está textualmente citado nas Leis federais que regem concessões, apenas foi adotada por analogia à Lei Federal 11.079/04.

#### **5. Subsistemas de Operação**

A modificação trazida para o Artigo 2º da Lei 13.6241 pelo Projeto de Lei 853/17 que estabelece a possibilidade de criação de subsistemas de operação, além dos já existentes subsistemas, o Local e o Estrutural, é mais uma alteração que busca assegurar uma opção que a SPTrans já vem buscando desde 2015, o estabelecimento do Subsistema de Articulação Regional.

Este subsistema, proposto pela SPTrans com base em consultoria contratada em 2014, fornecerá as importantes ligações entre os bairros da cidade, trazendo novas rotas e conexão entre bairros para os usuários da cidade, e favorecendo o desenvolvimento local.

É imprescindível, no entanto, que todas as modificações sejam implementadas após processos participativos e transparentes e ampla comunicação com a população, a fim de garantir que a maior parte das demandas de viagem sejam atendidas.

A opção não é proibida pela legislação atual, mas esta nova redação do PL 853/17 dá uma maior segurança jurídica a essa possibilidade.

#### **6. Divulgação do IQT**

O Projeto de Lei 853/17 também consolida a publicação do Índice de Qualidade do Transporte como uma política de estado garantida por lei. Tal ato já é realizado pela SPTrans rotineiramente, porém a obrigação e consolidação no Artigo 8 da Lei 13.241 é a garantia de um direito e portanto um avanço para a sociedade.

## 7. Intermodalidade do Sistema

A introdução dos modos ativos de deslocamento na legislação que define o planejamento do sistema de ônibus na cidade é também um avanço positivo e uma atualização da Lei 13.241/01 perante as legislações mais recentes do setor como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 2012.

O planejamento para os modos ativos inclui não apenas os usuários que acessam o sistema de ônibus, e realizam as integrações e baldeações, amparado pelo Estatuto do Pedestre, como também os deslocamentos por bicicleta. A mobilidade por bicicleta tem um papel importante na integração direta com a rede estrutural do sistema, aliviando o subsistema local, por exemplo, com sistemas de bicicletas compartilhadas, citadas expressamente no PL 853/17.

Os usuários das bicicletas compartilhadas, ou mesmo os usuários de bicicletas próprias, terão a possibilidade de integrar com os ônibus articulados conforme as regras do edital publicado pela SPTrans em Dezembro. Os usuários que acessam o sistema a pé também demandam um planejamento específico para a infraestrutura física e os espaços públicos que integram a rede de transporte coletivo. Portanto este regramento para a Mobilidade Ativa trazido pelo Projeto de Lei é bastante oportuno.

Novamente, o regramento trazido pelo Projeto de Lei 853/17 para os artigos 2º e 3º da Lei 13.241/01 garantem direitos a usuários aos quais a SPTrans já está ciente, porém atua ainda de maneira deficitária, estimulando a atenção do poder público a esta matéria tão importante à qualidade e praticidade do sistema de ônibus da capital.

## 8. Mudanças Climáticas

Quanto à Política Municipal de Mudanças Climáticas o Projeto de Lei em questão atualiza a legislação vigente, e inclui o cronograma proposto pela Lei 16.802/18 na carta que regula o sistema municipal de ônibus.

## 9. Controle de Ruído

O projeto traz como novidade para o debate da matéria a necessidade de adotar limites à poluição sonora dos ônibus da capital. O nível de ruído será limitado a 75 dB, proposto pela Organização Mundial da Saúde, e será exigido um cronograma de adaptação gradativa aos ônibus.



Diante do exposto, ressaltamos a importância da aprovação de tal projeto de lei, e a confluência que tal projeto tem com os interesses e objetivos da gestão do transporte público municipal. Ainda, solicitamos atenção aos pontos propostos no item 3 que trazem ainda mais avanços para a política de transporte da cidade.

Agradecemos a atenção de V.Sas. e solicitamos que este documento seja acostado ao Projeto de Lei em questão, e nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos e apresentamos votos de consideração.

Atenciosamente,

Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor

Rede Nossa São Paulo

Cidadeapé