



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

"NOVA SISTEMÁTICA PARA CONTRATAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE
DE SÃO PAULO"

PREF. OLAVO EGYDIO SETUBAL

ENCONTRO SOBRE TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS

Pronunciamentos proferidos respectivamente pelo Dr. Olavo
Egydio Setubal, Dr. Alberto Tavares da Silva e Dr. Saul
Raiz, Prefeito de Curitiba, em 5 e 6.05.77 .

• APRESENTAÇÃO

O processo de urbanização existente nas grandes cidades, tem realçado a carência dos serviços públicos - saneamento, habitação e transportes, entre outros - que não conseguem acompanhar o crescimento vegetativo e o fluxo migratório da população urbana, principalmente nos países em desenvolvimento como o nosso.

Tanto no Brasil como no restante do mundo, o transporte urbano tem sido objeto de estudos, muitas vezes complexos, cuja preocupação maior está voltada para o transporte coletivo, em suas diferentes modalidades.

Esta situação representa uma mudança sensível na política de transportes, que durante as décadas de 50 e 60 baseava-se no transporte individual, constantemente beneficiado com a construção de grandes vias expressas e garagens nas áreas centrais.

Entretanto, a situação atual ocasionada pela "Guerra do Petróleo", e por de grande elevação no custo do mesmo, trouxe um alerta a respeito das reservas mundiais dessa importante matéria-prima, obrigando a uma reformulação nos investimentos do setor.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

2.

Essa inversão na política de transporte urbano, também tem sido a diretriz principal da nossa administração na cidade de São Paulo, com um esquema de prioridade para o pedestre, o transporte coletivo, o transporte de carga, os táxis e por fim o automóvel particular.

Cumpra acrescentar, no entanto, que não nos descuidamos do sistema viário, tanto no que concerne à operação do tráfego - com uma preocupação constante no aumento da sua fluidez, na redução dos índices de acidente e na otimização da infra-estrutura viária existente - mas também na sua ampliação, pois estamos convencidos de que, na próxima década, o mesmo será destinado ao tráfego de veículos de carga e de prestação de serviços públicos: bombeiros, ambulâncias, policiamento e o transporte coletivo, afastando definitivamente o transporte individual como modo ^{fundamental} de transporte urbano nas grandes metrópoles.

Dessa forma, grande ter sido a concentração de esforços para permitir uma melhoria do serviço de transporte coletivo de São Paulo, tanto no sistema metroviário como também no sistema de ônibus, preparando-os para o futuro.

E é justamente a respeito deste último, que versa a nossa exposição, com a explanação da "Nova Sistemática para a Contratação de Transporte Coletivo por Ônibus", desenvolvida pela Secretaria de Transportes do Município de São Paulo.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

3.

A fim de melhor compreender as premissas básicas do estudo desenvolvido, vamos discorrer rapidamente sobre a evolução da cidade de São Paulo e do seu sistema de transporte até a situação atual.

Pelo seu processo histórico, São Paulo desenvolveu-se alicerçado num núcleo central (Pátio do Colégio) protegido por alguns postos avançados - Penha, Lapa, Pinheiros, Santo Amaro, entre outros - junto aos quais situaram-se os locais onde se fixava a população oriunda do interior.

Como estes postos avançados dependiam de atividades providas pelo núcleo central, foram implantadas algumas vias que os interligaram à área central. Estas mesmas vias, mais recentemente, também estimularam a expansão da cidade em direção à periferia e formam os principais corredores de transporte atualmente existentes.

No entanto, a quantidade e as dimensões desses eixos foram se tornando inadequadas para atender ao total de veículos que diariamente por eles transitavam, além da diversidade no seu tipo - ônibus, táxis e automóveis - disputando o mesmo espaço.

A configuração básica desses eixos conferiu à cidade uma estrutura radial-irregular em direção ao antigo polo central. Com o decorrer dos anos, a força polarizadora desta área estimulou a sua ocupação com atividades de comércio e de prestação de



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

4.

serviços. Estas são as causadoras dos grandes fluxos de veículos atuais que solicitam os eixos, gerando os congestionamentos de tráfego.

Por sua vez, os congestionamentos e a elevada demanda de veículos para a área central forçaram a expansão do centro, o fortalecimento dos antigos postos avançados e o surgimento de novos polos, formando os chamados sub-centros regionais, que atualmente dividem o atendimento de comércio e serviços com o polo central.

Essa dinâmica da cidade fez com que a população residente procurasse os arredores do centro e sub-centros para localização de suas residências, acabando por provocar uma substancial valorização dos imóveis nessas regiões.

Por outro lado, um sistema de transporte por ônibus, com caráter monopolista (CMTTC), implicou na tarifa única para todo o sistema. Esta situação estimulou a população de renda mais baixa a procurar uma localização mais afastada, onde os terrenos fossem mais baratos, para fixação de suas residências.

A proliferação desse tipo de loteamento nas áreas periféricas, por sua vez, exigia um constante aumento no sistema de ônibus com a criação de novas linhas (e empresas) para atender a essa população, cativa do transporte público.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

5.

As diversas linhas assim criadas, no seu trajeto em direção à área central, viram-se obrigadas a utilizar aqueles mesmos eixos de penetração, gerando uma concorrência danosa entre si, situação que persiste até os dias atuais. Esta situação ficou bastante agravada pelo fato de ter sido mantido o critério de tarifa única, independente da extensão da linha, que estimula a maior rotatividade dos passageiros.

Com isso, caracterize-se uma situação de fato, que obriga a permanência de uma estrutura tarifária a preço único para o sistema de ônibus tradicional, pois uma mudança para tarifas por seção viria agravar, extraordinariamente, a situação da população residente na periferia, que tem um menor poder aquisitivo.

Porém, a tarifa única é uma decorrência de um serviço público monopolista, no qual as linhas curtas e de alta rentabilidade, compensam as linhas longas com baixa rentabilidade.

Em geral, nos últimos dez anos, a preocupação da administração de São Paulo foi a de implantar um sistema de transporte de alta capacidade - Metrô - tendo inaugurado a primeira linha em toda a sua extensão, em setembro de 1975.

Paralelamente a essa inauguração, teve início a implantação de uma rede de transporte público integrado, considerando os diversos sistemas - metroviário, ferroviário (subúrbios), ônibus urbanos



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

a suburbanos. Essa integração ocorre tanto na situação física, com estações de transferência, como tarifária, equacionando-se satisfatoriamente as interfaces existentes.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

7.

O SISTEMA DE ÔNIBUS EXISTENTE

Estima-se que existam diariamente na cidade de São Paulo, cerca de 11,3 milhões de viagens (14,0 milhões na área conurbada) das quais 5,4 milhões são realizadas pelo sistema de ônibus urbano, 600 mil pelo metrô e 500 mil pelas ferrovias de subúrbio, representando 59% dos deslocamentos no município.

Dessa forma, podemos verificar a grande importância que adquire o sistema de ônibus no transporte da população de São Paulo que é o objeto principal desta exposição.

ESTRUTURA FÍSICA

A estrutura física do sistema de ônibus existente obedece à estrutura radial da cidade, com uma concentração elevada de linhas nos principais eixos, cujos veículos trafegam em comboios nos seus deslocamentos em direção ao centro.

Essa situação é fruto direto do processo histórico que existiu na cidade, que, acompanhando a criação dos loteamentos periféricos destinados à população de baixa renda, exigia a implantação de uma nova linha de ônibus que era o único meio de transporte dessa população.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

8.

No entanto, essa situação começou a ser modificada nos últimos anos face à existência dos sub-centros regionais, que fortalecidos como expressão econômica, passaram a atrair um elevado número de viagens diariamente.

Este fato obrigou o surgimento de algumas linhas de ônibus interligando as zonas residenciais com os polos regionais e estes com o centro tradicional e os demais sub-centros.

Estas linhas assumem, cada vez mais, uma importância significativa no conjunto do sistema de transportes da cidade, muitas delas cruzando-a diametralmente, em grandes extensões.

Complementando o sistema, implantamos nos dois últimos anos mais de 100 linhas de ônibus, integradas ao sistema metroviário e funcionando como um sistema alimentador/distribuidor do mesmo.

A CMTC

O sistema de ônibus urbano é operado pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, que tem a concessão com exclusividade, do serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município de São Paulo, exceto o metroviário e o ferroviário.

A CMTC foi criada em 1943 com o objetivo de aglutinar numa única empresa, as diversas linhas de ônibus então existentes. Este objetivo torna-se mais pertinente quando observado pela ótica



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

3.

de tarifa única, que é mais condizente com um sistema monopolista, onde as linhas deficitárias são contrabalanceadas pelas linhas mais rentáveis, estabelecendo um resultado final positivo.

No entanto, a CMTC constituída para explorar diretamente os serviços de transporte por ônibus, devido a fatores diversos, foi incapaz de fornecer, por si só, esses serviços à cidade, vendo-se obrigada a subcontratá-los com empresas particulares, na forma de permissão para operação de linhas.

Os critérios para fornecimento da permissão foram por demais subjetivos, podendo-se notar diversas empresas operando numa mesma área, enquanto outras possuem permissão para operar apenas uma linha.

Esta situação teve seu início em meados da década de 50, a partir da quando a participação das empresas permissionárias no transporte urbano de passageiros evoluiu consideravelmente, apesar da precariedade dos termos de permissão fornecidos pela CMTC.

Como primeiro passo, para a melhoria do transporte coletivo por ônibus, a nossa administração preocupou-se em recuperar, administrativa e financeiramente, a capacidade operacional da CMTC, modernizando suas instalações, seus métodos de trabalho, renovando e ampliando a sua frota de ônibus diesel, viabilizando



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

10.

a ampliação do sistema de tróleibus, implantando novas formas operacionais - ônibus especiais, expressos e executivos, além de outras providências.

Dentro dessa nova realidade, houve por bem a Câmara Municipal de São Paulo em agosto de 1976, autorizar a celebração, com a CMTD, de um novo contrato de concessão para continuar a prestar e explorar, com exclusividade, o serviço de transporte coletivo por ônibus, no Município de São Paulo.

Nesse novo contrato, obedecendo à lei 8424/76 será mantida a possibilidade da CMTD subcontratar com terceiros, por prazo não inferior a seis anos, a operação das linhas que julgar conveniente, dando-se preferência em igualdade de condições, às empresas permissionárias que à data de contratação estejam em efetivo e regular funcionamento no Município.

A SITUAÇÃO DAS PERMISSONÁRIAS

Das 3,4 milhões de viagens diárias que são realizadas pelo sistema de ônibus da cidade de São Paulo, cerca de 80% são efetuadas utilizando-se as linhas de ônibus operadas pelas empresas permissionárias ocupando uma frota com cerca de 6.300 ônibus.

Institucionalmente essa frota está distribuída entre 68 empresas operadoras, que concorrem entre si, muitas vezes nos próprios



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

11.

bairros de origem das linhas e, seguramente, sempre ao longo dos corredores de transporte.

Como empresas privadas, a preocupação maior das mesmas tem sido o aumento da margem de lucro-rentabilidade - mesmo que com isso tenham que piorar o padrão de atendimento da população. Esse índice de rentabilidade pode ser expresso como a relação entre o custo do transporte e o número efetivo de passageiros que utilizou o sistema - Cr\$/passageiro.

Assim, com o sistema de tarifa única, as melhores linhas são aquelas que apresentam um menor custo por passageiro transportado, sendo que as linhas mais curtas, em geral, apresentam-se mais rentáveis que as linhas longas.

É a realidade atual do sistema de ônibus contratados em São Paulo, apresenta uma situação díspar nos serviços de transporte: a existência de empresas permissionárias prósperas, operando linhas curtas, em bairros que geram demanda regular de passageiros ao longo do dia, enquanto que, existem empresas com rentabilidade problemática, operando linhas de até 35 km de percurso, atingindo a periferia, com população esparsa e que utiliza condução apenas no início e fim do horário de trabalho.

Essa situação, na prática, acaba se refletindo num rebaixamento do nível de atendimento do público, com veículos mal conservados, velhos, sem segurança, sem regularidade nos horários, tornando caótico o sistema de transportes por ônibus em algumas regiões



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

12.

da cidade, como demonstram os casos recentes surgidos nas áreas
de Parelheiros e Itaquera.

A fim de melhor caracterizar a atual situação, está apresentada,
graficamente, a dispersão dos índices de rentabilidade das
diversas empresas, em torno do valor médio igual a Cr\$ 1,85/
passageiro.

Este fato é causado, em grande parte, pelo próprio tracado das
linhas que é, muitas vezes, influenciado pelos problemas de
concorrência entre as empresas, dificultando a adoção dos
melhores itinerários.

Com isso, o aproveitamento médio dos ônibus acaba sendo muito
inferior ao desejado, aumentando sensivelmente os custos
operacionais, pela necessidade que a concorrência mútua exige,
a fim de captar alguns poucos usuários no entre-picos.

Nessa forma, pode-se observar que uma melhoria no sistema, somente
poderá ser alcançada, com a redução do número de empresas
contratadas e a conseqüente ampliação das suas áreas de operação,
de forma a se compensarem as linhas de diferentes índices de
rentabilidade, permitindo um resultado médio mais satisfatório.

Resumindo, a situação atual do sistema de ônibus contratado pode
ser expresso por:

frota com idade média elevada;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

13.

- . mau aproveitamento dos veículos em algumas linhas, enquanto em outras há super-lotação;
- . existência de um grande número de corredores de ônibus, servidos por várias empresas, que fazem concorrência entre si, enquanto outras áreas são mal servidas;
- . como resultado dessa concorrência, principalmente fora das horas de pico, os ônibus das diversas empresas ficam movendo concorrência entre si, gerando problemas como a redução da velocidade comercial na procura de mais passageiros;
- . com isso, os tempos de percurso são alongados, enquanto cai a utilização dos veículos - número de viagens diárias - e a conseqüente frequência oferecida pelas linhas;
- . existência, dentro de uma mesma área, de linhas com comprimentos muito diferentes, operadas por empresas diferentes.

Concluindo a caracterização da situação atual, devemos lembrar que os termos de permissão fornecidos pela CMTD, têm vigência até o dia 31 de dezembro de 1977.

Tal fato, fornece uma excelente oportunidade para reavaliar os critérios de permissão e a forma de contratação das empresas privadas, para prestação de serviços complementarmente à CMTD.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

14.

● AS PREMISSAS PARA MODIFICAÇÃO NO SISTEMA DE CONTRATAÇÃO

Para atender aos objetivos previstos pela atual administração, relativos ao sistema de transporte urbano em São Paulo, se fazem necessárias medidas distintas em duas etapas: a curto e médio prazo.

A médio prazo, com a criação de um modelo prescritivo do transporte coletivo, propondo uma estrutura fundamentada na tração elétrica, perfeitamente adequada às condições nacionais. Essa "rede elétrica de transporte", é formada pelo metrô, ferrovias suburbanas e pelos tróleibus. Complementando essa rede básica haverá a contribuição dos ônibus movidos a óleo diesel, que operarão como sistema alimentador, servindo às zonas periféricas da cidade.

A curto prazo, dentro da limitação que a realidade atual impõe, com a atuação na sistemática de novos contratos que deverão ser firmados entre a CMTD e as empresas permissionárias, tendo em vista o vencimento a 31 de dezembro de 1977 dos termos de permissão atualmente existentes.

Complementando esta atuação, cabe observar a política atual do setor de transportes a nível de trânsito, onde estão sendo adotadas uma série de medidas que beneficiam a circulação dos ônibus, aumentando a velocidade das viagens e a conseqüente oferta de lugares.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

15.

Além disso, outras intervenções têm por objetivo desestimular o uso do transporte individual, para que o sistema viário existente passe a ter uma utilização mais racional, possibilitando um melhor aproveitamento da frota de ônibus.

Especificamente com respeito ao transporte coletivo por ônibus, pretende-se implantar rigorosamente a legislação em vigor, que concedeu à CMTD o monopólio desses serviços. Os serviços que esta não puder executar diretamente, deverão ser subcontratados com empresas particulares, mas a CMTD será a única responsável pelos mesmos junto ao Poder Público Municipal.

HIPÓTESES BÁSICAS

Assim, a CMTD será mantida como empresa reguladora do sistema como coletora de dados, como fiscalizadora do transporte e com condições de atuar como empresa reserva para acudir situações críticas do transporte, respondendo por cerca de 20 a 25% do número de passageiros transportados no município.

Quanto ao relacionamento da CMTD com suas subcontratadas, pretende-se orientar o projeto para uma melhor homogeneização da rentabilidade das diversas empresas particulares, dando-lhes condições de oferecer um atendimento mais uniforme e de melhor nível à população.

Para que a idéia de melhor homogeneizar a rentabilidade das empresas particulares possa ser aplicada de forma real, convém



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

18.

realçar algumas premissas básicas, que refletem a atual situação do transporte coletivo por ônibus em São Paulo:

. a curto prazo, não há condições para a atuação de somente uma empresa prestadora de serviços;

. a tarifa única para o transporte por ônibus deverá ser mantida.

Para melhor compreender essas premissas, a seguir apresentamos alguns comentários sucintos sobre as mesmas.

Nas atuais condições de infraestrutura e frota, a CMTC não pode se responsabilizar pela totalidade do transporte por ônibus na cidade de São Paulo, já que 30% do atendimento vem sendo feito pelas empresas particulares.

Além disso, com a dramática escassez de recursos financeiros, não seria justificável alocar a considerável soma, que seria necessária para a transferência do acervo das empresas particulares para a CMTC, mesmo porque é possível melhorar a situação atual do transporte coletivo, aproveitando a experiência operacional e o acervo das empresas particulares, corrigindo as imperfeições existentes de forma paulatina, mas respeitando as premissas fixadas.

Com relação à tarifa única existente em São Paulo, que é decorrência de um serviço público monopolista, onde as linhas



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

17.

curtas e as de alta rentabilidade, compensam as linhas longas e as de baixa rentabilidade, não pode ser abandonada atualmente, pois teria consequências sociais das mais sérias, já que agravaria a situação daqueles que vivem na periferia e que têm um menor poder aquisitivo.

Além do mais, a tarifa única, nos moldes de recentes tentativas levadas a efeito em alguns grandes centros urbanos de todo o mundo, facilita a implantação futura da tarifa única geral integrada do transporte coletivo.

OS SETORES DE ATUAÇÃO

Desde que se faz necessária a utilização de empresas particulares na operação do sistema de ônibus do município, é desejável que as mesmas participem de tal forma a permitir o melhor traçado possível para as linhas, sem criar situações indesejáveis de concorrência e também se constituindo empresas compatíveis com a tarifa única.

Para tanto, foram definidas sobre a superfície do município áreas bem específicas e de acordo com os critérios básicos a seguir enumerados:

- continuidade geográfica e limites, o quanto possível bem definidos - limites, políticos, rios, estradas de ferro;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

18.

homogeneidade de interesses e hábitos de transporte, particularmente, a utilização dos mesmos corredores de acesso ao centro;

tamanho da área e frota necessária;

índices de desempenho do conjunto de linhas previsto para a área, próximos dos índices médios do sistema;

situação atual das linhas e das empresas operadoras.

Além desses, com a necessidade de se balancear linhas curtas, médias e longas, torna-se imperioso, na medida do possível, que cada setor se estenda da periferia até o centro.

No entanto, como os acessos à área central são limitados, essa medida obrigará à dualidade de setores nas proximidades do centro. Como resultado, ocorrerão áreas neutras, onde coexistirão uma ou mais empresas.

OS TIPOS DE LINHAS DE ÔNIBUS

Antes de apresentarmos os novos setores, convém um esclarecimento quanto aos distintos tipos de linhas de ônibus da cidade de São Paulo.

Quando da inauguração da linha Norte-Sul do Metrô, houve a



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

16.

oportunidade para a implantação de algumas modificações na estrutura das linhas de ônibus face ao início de operação do sistema integrado, metrô-ônibus.

A partir dessa época, passaram a existir na cidade de São Paulo, seis tipos básicos de linhas de ônibus convencionais:

- . setoriais: com início e fim dentro de um mesmo setor;
- . radiais : ligando um ou mais setores à área central;
- . interestoriais: ligando setores distintos mas sem atravessar a área central;
- . diametrais: ligando setores distintos atravessando a área central;
- . circulares: com itinerário perimetral, operando num só sentido;
- . alimentadoras: ligando pontos de atratividade às estações de Metrô.

Dessas linhas, a CMTC opera atualmente linhas diametrais e as circulares, com exclusividade, face às necessidades de uma maior flexibilidade na sua programação e no estabelecimento de uma base operacional: garagem - itinerário. Além dessas, algumas



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

20.

linhas radiais também são operadas pela CMTD, o que caracteriza as atuais empresas permissionárias, como complementadoras do sistema.

PROPOSTA DE SETORIZAÇÃO

Em decorrência dos critérios apresentados, propõe-se a divisão do Município de São Paulo, em 23 setores, sendo selecionada para cada um deles, uma única empresa, que operará com exclusividade todas as linhas radiais ou setoriais que aí forem necessárias.

Com isso ficará limitada a disputa por passageiros no interior do setor, apenas para as eventuais linhas inter-setoriais que poderão pertencer a empresas diferentes, ou então para os grandes corredores e proximidades da área central.

Em regiões onde a urbanização ainda não permite definir hábitos de viagem, ou por razão de condicionantes físicos, principalmente barreiras naturais e artificiais, foram criadas áreas denominadas NEUTRAS, que não pertencem a nenhum setor com exclusividade, no tocante às linhas radiais e setoriais.

Além dessas áreas, existem os corredores de acesso ao centro que não terão exclusividade de atendimento. Tal fato ocorre face às próprias condições topográficas da cidade de São Paulo, que não permitem uma variação muito grande de trajetos para atingir a área central.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

21.

Esta setorização permitiu uma sensível redução na dispersão da rentabilidade média das empresas - considerando, uma para cada setor - quando comparada com a situação atual.

Na situação atual temos 38 empresas (93%) com valores do índice de rentabilidade situado numa faixa de \pm 10% do índice médio, enquanto na situação proposta teremos 74% das empresas (17) em situação idêntica.

Com relação à frota média, podemos dizer que 31% das empresas situar-se-ão numa faixa de \pm 20% em torno do valor médio (atualmente 32 ônibus/empresa). Na situação proposta, este índice será de 40%, enquanto a frota média será de 270 ônibus/empresa.

Estes valores foram estimados considerando as frota das empresas que já operam na região, acrescidas do número de veículos de outras empresas que também têm linhas circulando na mesma, inclusive com as linhas inter-setoriais, e foram aqui explicadas para ilustrar a maior homogeneidade obtida entre as empresas que operarem cada setor proposto.

Esses números estão apresentados de forma a manter, no mínimo, a situação atual quanto ao índice de rentabilidade médio do sistema. Entretanto, a expectativa é que o custo por passageiro na situação proposta, seja inferior ao atual, uma vez que outras medidas deverão ser adotadas pelas empresas:



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

22.

- . melhor distribuição dos veículos, uma vez que não haverá mais o problema da concorrência;
- . maior utilização dos veículos, face a percursos mais racionais e com menor tempo de percurso, melhorando os índices operacionais;
- . redução do pessoal administrativo das empresas.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

23.

PROPOSIÇÃO DE UM NOVO SISTEMA DE CONTRATAÇÃO

O novo contrato, obedecendo a Lei 8424/78, estabeleceu que a CMTQ poderá subcontratar com terceiros a operação das linhas que julgar conveniente e assegurou preferência às empresas particulares que hoje operam no município. Entendemos que seria de grande utilidade para o sistema de transportes permitir uma nova concorrência, sem que haja uma luta predatória entre as empresas pelo resultado, mas sim uma possibilidade de reacomodação do serviço de transporte por ônibus, ensejando melhor operação e melhor rentabilidade para as empresas, o que resultará um melhor serviço prestado ao usuário.

Propendemos, então, diminuir o número de empresas particulares que atuam no sistema, oferecendo a oportunidade para melhorar as condições administrativas e operacionais. Ao mesmo tempo, essa diminuição possibilitará uma menor ocorrência de oferta ociosa nos períodos "entre-picos", ou seja, nas horas do dia em que a demanda decresce sensivelmente.

É indispensável, porém, que se estabeleça um processo de negociação, de maneira a assegurar àquelas que não puderem ou não quiserem continuar no serviço de transporte coletivo, a recuperação do capital investido, em condições vantajosas.

Propendemos, dividindo a área urbana em setores, abrir uma concorrência para distribuir os serviços de forma racional, em função da geografia e dos hábitos de viagem da cidade, sem provocar a destruição das empresas atuais. O sistema que aqui está apresentado,



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

24.

possibilitará negociações entre as empresas, assegurando a participação de todas elas na nova distribuição dos serviços, através de fusão, incorporação ou compra e venda de veículos.

Este procedimento tem sido utilizado em outros setores da economia nacional com sucesso, como é o caso das empresas de transporte aéreo, o setor bancário, as concessionárias de serviços de eletricidade, telefonia, etc.

ASPECTOS LEGAIS

A Lei 3424/78 estabeleceu que a CMTD poderia subcontratar empresas para operar linhas de ônibus, de acordo com as conveniências da CMTD.

Após uma análise mais rigorosa do sistema de ônibus, pudemos constatar que conseguiríamos uma melhoria significativa na sua operação, se fosse adotada a contratação dos serviços por áreas de atendimento, abrangendo cada uma, um conjunto de linhas.

Frente a essa nova concepção, na qual procuramos colocar cada setor sob a responsabilidade de uma única empresa, foi encaminhada para aprovação pela Câmara Municipal de São Paulo, uma Nova Sistemática de Contratação do Transporte Coletivo por Ônibus, da qual decorrerá a criação de uma exclusividade para cada empresa, relativamente às linhas setoriais e radiais do setor para a qual houver sido selecionada.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

25.

Além disso, nessa sistemática estão sugeridos outros procedimentos a serem adotados, mostrando a forma de se efetuar as fusões, incorporações e negociações entre as empresas, a fim de que as mesmas façam o melhor uso possível da preferência a ser concedida pela CMTC.

Como uma das novidades que esta nova sistemática introduz, podemos destacar a realização de uma concorrência pública para a seleção das empresas que operarão as linhas pertencentes a cada setor.

Este procedimento está mais coerente com o conceito de livre iniciativa, pois possibilita a qualquer empresa a participação na concorrência, desde que atenda a alguns pré-requisitos, procedimento natural em concorrências públicas de outros setores de atividade.

Com isso será substituído o antigo procedimento, muito subjetivo, para fornecimento dos termos de permissão para operação das linhas de ônibus ainda hoje existentes.

Durante o processo de concorrência, as empresas que quiserem usufruir o direito de preferência, previsto nesta sistemática, deverão, além dos naturais atestados de capacidade técnica e financeira, apresentar os certificados de registro de ônibus que lhes permite atingir a frota mínima estipulada para o setor à qual concorrer, ou então uma carta de intenção que retrate esta situação.

De qualquer forma, antes da assinatura do respectivo contrato,



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

27.

entre a CMTQ e as diversas empresas, em conformidade com o edital de chamamento dos interessados, estas deverão provar o cumprimento das exigências a que se tenham comprometido.

No caso de ocorrer empate entre empresas que atendam ao pré-requisito básico atrás exposto, serão adotados os seguintes critérios para decisão, pela ordem:

- . empresa permissionária, já operadora no setor;
- . empresa com a frota mais nova;
- . empresa com o maior capital registrado.

Caso as empresas concorrentes não possuam o direito de preferência, deverão ser adotados os seguintes critérios, para o desempate que eventualmente ocorrer:

- . empresa operadora de transporte público na grande São Paulo;
- . empresa com a frota mais nova;
- . empresa com o maior capital registrado.

ASPECTOS OPERACIONAIS PARA IMPLEMENTAÇÃO

Uma novidade importante proposta nesta sistemática refere-se à



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

27.

denomada preferência a ser dada às empresas permissionárias em operação no município, prevista na citada Lei 8424, como já foi dito.

Estabelecemos como parâmetro indicador de preferência, um certificado de registro de ônibus. Este certificado será fornecido pela CMTD às atuais empresas permissionárias, de acordo com a quantidade de ônibus em operação numa data pré-fixada.

Esses certificados poderão ser negociados entre as empresas interessadas, unicamente para a concorrência, a fim de que as mesmas atendam ao pré-requisito do número mínimo de veículos, para operação no setor de linha de ônibus. Com isso, serão facilitados não somente as operações de compra e venda, mas também as fusões e incorporações entre as atuais empresas.

Esse número mínimo de ônibus será estabelecido considerando a situação atual das linhas de ônibus de cada setor, mantendo-se o princípio o nível de atendimento existente. Posteriormente, quando de plena vigência do contrato, serão feitos os ajustes nas linhas, procurando otimizar a frota de ônibus atual e compatibilizando também os interesses da população.

AValiação DA SISTEMÁTICA

Os procedimentos estabelecidos, assim o forem, procurando reduzir



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

20.

ao mínimo de inconvenientes, que qualquer mudança de situação se provoca, em especial no caso de linhas de ônibus, que atingem tanto os usuários como também os próprios funcionários (motoristas) das empresas operadoras.

Como já dissemos anteriormente, com a extinção dos atuais termos de permissão a 31 de dezembro do corrente ano, será possível a adoção de mudanças radicais nas condições para a participação de empresas privadas no transporte público de São Paulo.

Essas mudanças deverão ser implantadas primeiro a nível jurídico, com a celebração dos novos contratos, deixando para após o início de operação a parte referente às alterações de linhas, frotas, horários, que serão executadas com um planejamento específico, de acordo com critérios mais objetivos do que os atuais.

Outro ponto relativamente importante, é o da fusão ou incorporação de empresas e equipamentos, que além de possibilitar vantagens para a administração empresarial, resultam numa melhor operação do sistema de ônibus. Assim melhoram-se, tanto os aspectos relacionados com a flexibilidade de utilizar os ônibus, de cada setor, para atender picos momentâneos de algumas linhas, como de redução, no número de garagens e no pessoal administrativo, decorrerão reflexos no índice de rentabilidade da própria empresa.

Uma grande vantagem da fusão, é a eliminação da concorrência entre ônibus de empresas diferentes no mesmo setor e que fora da hora de



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

23.

picos trafegam vagarosamente à procura de passageiros, ou até apostando corrida para chegar antes a um "ponto bom".

Importante vantagem, é a possibilidade de se manter a tarifa única, com todos os aspectos sociais a ela pertinentes. A auto-subsunção da empresa liberará o poder público para melhor cuidar da parte do transporte reservado a si próprio. E essa possibilidade, vem de encontro com a pretendida unificação das tarifas de todo o sistema de transporte público, prevista para os próximos anos.

Além desses, o próprio critério de seleção - concorrência pública - forçará a uma melhoria na qualidade dos serviços das empresas e na maior regularidade das mesmas.

Durante a vigência dos contratos, maior será a facilidade de se fazerem:

- os ajustes nos percursos de algumas linhas, com um redimensionamento das frotas e o conseqüente estabelecimento dos horários de funcionamento;
- otimização da distância entre pontos de parada;
- criação de novas linhas.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

30.

Estes ajustes, posteriormente, farão parte do contrato entre a CMTD e as empresas operadoras, cujo não cumprimento poderá acarretar o seu cancelamento.

Finalizando, temos a acrescentar que nossa preocupação foi a de criar condições para que as empresas existentes, pudessem concorrer em igualdade de condições entre si e com preferência sobre as demais, a qualquer um dos setores em que foi dividida a cidade.

Não propusemos a forma jurídica para a efetivação das negociações entre empresas, para não limitar em demasia as possibilidades de acordo entre os empresários, além de estimular a capacidade criadora dos mesmos, para achar a solução mais adequada aos seus casos.

PALESTRA PROFERIDA NO "ENCONTRO SOBRE TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS"
CURITIBA - 05/05/1977

PATROCÍNIO: EMPRESA BRASILEIRA DOS TRANSPORTES URBANOS
PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO

ROTEIRO BÁSICO

1. APRESENTAÇÃO (8')
 - A política de transportes
 - A evolução da cidade de São Paulo
 - O sistema de transportes

2. O SISTEMA DE ÔNIBUS EXISTENTE (12')
 - Estrutura Física
 - CMTC
 - A situação das Permissionárias

3. AS PREMISSAS PARA MODIFICAÇÃO NO SISTEMA DE CONTRATAÇÃO (15')
 - Hipóteses Básicas
 - Os setores de atuação
 - Os tipos de linhas de ônibus
 - Proposta de setorização

4. PROPOSIÇÃO DE UM NOVO SISTEMA DE CONTRATAÇÃO (15')
 - Aspectos Legais
 - Aspectos Operacionais para Implementação
 - Avaliação da Sistemática

5 a 6/05/77