

São Paulo, 21 de Março de 2018

AO:

Ao Exmo. Sr. João Doria Jr., Prefeito de São Paulo
prefeito@prefeitura.sp.gov.br;
prefeitura@prefeitura.sp.gov.br;
chgprefeito@prefeitura.sp.gov.br;

Ilmo. Sr. Bruno Covas, Secretário Municipal da Casa Civil
casacivil@prefeitura.sp.gov.br;
catarinalima@prefeitura.sp.gov.br;

Ilmo. Sr. Sérgio Avelleda, Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes
smt@prefeitura.sp.gov.br;
smtgabinete@prefeitura.sp.gov.br;
sergioavelleda@prefeitura.sp.gov.br;
jgfcruz@prefeitura.sp.gov.br;

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

Ilmo. Sr. Ulrich Hoffmann, Chefe de Gabinete da Presidência da São Paulo Transportes (SPTrans)
hoffmann@sptrans.com.br;

Ref. Necessidade de aprovação do Projeto de Lei 853/17 antes da publicação do edital de licitação do serviço de ônibus de São Paulo

O **Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor**¹, o **ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento**², o **Greenpeace**³ e a **Rede Nossa São Paulo**⁴ vêm requerer a atenção do Poder Executivo do Município de São Paulo,

¹ 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.

² O **Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP)** é uma entidade sem fins lucrativos que promove o transporte sustentável e equitativo no mundo, concentrando esforços para reduzir as emissões de carbono, poluição atmosférica, ocorrências de trânsito e a desigualdade social. Fundado em 1985, o ITDP tem sede em Nova Iorque e escritórios em diversos países em desenvolvimento, como China, México, Indonésia, Quênia e Índia. Presente no Brasil desde 2009, o escritório do ITDP Brasil fica no Rio de Janeiro e possui atuação nacional, inspirada pelos oito princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável.

³ O **Greenpeace** é uma organização global e independente que atua para defender o ambiente e promover a paz, inspirando as pessoas a mudarem atitudes e comportamentos desde 1971. Nossa missão é de proteger as florestas, estimular o investimento em energias renováveis, reduzir as emissões que causam o efeito estufa e trabalhar pela paz.

⁴ 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.

da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes e da São Paulo Transportes (SPTrans) para a necessidade fundamental de aprovação do **PL 853/17** antes da publicação do edital de licitação de ônibus de São Paulo.

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 poluição do ar da cidade. 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 da licitação do serviço de ônibus em São Paulo desde 2015, buscando contribuir para o debate de melhores soluções para o sistema de mobilidade da cidade. Após a suspensão do processo licitatório anterior diante das irregularidades que apresentava, a atual gestão da Prefeitura Municipal ficou incumbida de finalizá-lo.

Apesar de previsto para outubro de 2017, o lançamento da minuta do edital e da abertura da consulta pública foi realizado em dezembro, às vésperas das festas de fim de ano. Isso prejudicou muito a comunicação com o maior número de pessoas e impactou diretamente o diálogo com a Câmara Municipal, que estava em recesso, e com a Comissão de Transportes. Dessa forma o debate acabou se realizando apenas ao final da consulta, em março de 2018. Paralelamente houve atraso da tramitação do Projeto de Lei 853/2017, proposto pelo próprio Poder Executivo, também em dezembro de 2017.

Encerrada a consulta pública, essa Secretaria informou à imprensa que recebeu cerca de 1600 contribuições que seriam sistematizadas, avaliadas e, se possível, incorporadas à versão final do edital. Porém, o Sr. Secretário Municipal de Transportes e Mobilidade se pronunciou no sentido de publicar o edital final até a primeira semana de abril, tendo apenas 30 dias para avaliar, responder e incluir as contribuições da sociedade civil ao processo.

Ao mesmo tempo, o Projeto de Lei 853/17 ainda está em debate no Legislativo, sem que o Executivo cobre sua aprovação. Outrossim, o Vereador Caio Miranda apresentou texto substitutivo à proposta que traz avanços para a regulamentação do serviço e **garante a legalidade e consequente estabilidade de elementos estruturantes do edital de licitação** a ser publicado pela Secretaria Municipal de

Mobilidade e Transportes que, no presente momento, **carecem de embasamento legal**.

Com isso, pelos motivos abaixo citados, as entidades solicitam que a **publicação da versão definitiva do edital se dê somente depois que a proposição de lei mencionada acima seja aprovada**, e que o Poder Executivo aporte à Câmara as informações necessárias para o efetivo debate e sua aprovação.

O edital de licitação irá regulamentar o sistema de ônibus pelos próximos 15 ou 20 anos e, portanto, tem um impacto permanente e significativo nos próximos anos da cidade de São Paulo. É importante que o documento não seja publicado com o risco presente de que instrumentos estruturantes ou determinações estabelecidas por ele sejam questionadas judicialmente no futuro, colocando em risco a qualidade e a estabilidade do transporte público da capital paulista.

O desejo e o intuito das entidades que assinam este documento não é atrasar a publicação do edital deliberadamente ou criticar a qualidade do trabalho da Secretaria, mas sim alertar que o apressamento do lançamento do edital pode ocasionar contestação jurídica do processo licitatório desenvolvido até aqui, deixando a Cidade de São Paulo, mais uma vez, com uma de suas mais importantes políticas públicas inconclusa.

Os instrumentos do edital de licitação que as entidades defendem e que dependem da aprovação prévia do PL 853/2017 são:

1. 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 às inovações tecnológicas e aprendizados na gestão.

O Projeto de Lei 853/17 corrige a legislação vigente ao não determinar um prazo, 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, para garantir que o tempo escolhido não seja excessivo, engessando o sistema por um tempo desnecessário.

Com isso, se torna necessária a aprovação deste PL para viabilizar a concessão do serviço de ônibus segundo os termos desejados pela SPTrans, apresentados na minuta do edital publicado para Consulta Pública em 21 de Dezembro de 2017.

Além disso, em carta enviada aos vereadores no último dia 14 de março, as entidades signatárias da presente defenderam um rigor maior da legislação em discussão na Câmara quanto à prorrogação do contrato, propondo que seja limitada em 2 anos e executada apenas após a realização de uma audiência pública sobre o tema.

2. Remuneração variável ou por desempenho

A introdução trazida pelo projeto de lei em questão para o Artigo 13 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.

O cálculo para remuneração das empresas impacta fortemente os padrões de qualidade do transporte exigidos pelo poder concedente. Neste intuito a SPTrans busca modificar a forma de remuneração atual, que paga por passageiro transportado, por uma forma que atenda aos custos demandados e que seja ponderada (positiva ou negativamente) pelo cumprimento de padrões mínimos de frequência, pontualidade e qualidade estimados para a rede de ônibus da cidade.

A proposta torna-se fundamental uma vez que busca dar embasamento jurídico ao instrumento da remuneração variável que não está previsto na Lei 8.987/95 que rege a concessão comum, tendo sido adotada no edital submetido à consulta pública por analogia à Lei Federal 11.079/04. Sem a aprovação do projeto de lei, a forma de remuneração apresentada pela Secretaria na minuta do edital não teria embasamento legal claro para sua aplicação, abrindo a possibilidade de ser questionada judicialmente.

3. 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 juridicamente 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, não é proibido pela legislação atual, mas esta nova redação do PL 853/17 dá uma maior segurança jurídica a essa possibilidade, afinal, o princípio da legalidade traz uma reserva legal absoluta, ou seja, todo o agir do Estado, por quaisquer dos seus órgãos e agentes, mesmo delegados, só ocorrerá quando exista uma lei que a isso determine. Trata-se de uma autolimitação própria do Estado de Direito onde o Estado se submete às leis por ele criadas. Situação diferente experimenta o particular que pode agir dentro da sua esfera de liberdade, desde que, não exista norma expressa proibindo a sua atuação.

4. 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. Além disso, esta limitação legal vem sendo apontada pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes como o elemento que impediu a SPTrans de adotar uma licitação internacional.

Portanto, novamente a modificação trazida pelo Projeto de Lei 853/17 corrige esta distorção e permite à SPTrans adotar os termos que deseja, garantindo o interesse público na busca pelas melhores propostas para o sistema de transportes da cidade.

Ante o exposto, ressaltamos a imperiosa necessidade de aprovação do projeto de lei 853/17 antes da publicação definitiva do edital de licitação de ônibus, como medida de aperfeiçoamento indispensável ao sucesso do processo licitatório.

Agradecemos a atenção de V.Sas. e nos colocamos à inteira disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor

ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento

Greenpeace

Rede Nossa São Paulo