



Câmara Municipal de Londrina
Estado do Paraná

PL: 47/15
FL: 42

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA E MEIO AMBIENTE

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO, SERVIÇOS PÚBLICOS E FISCALIZAÇÃO

PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 47/2015

RELATÓRIO:

De autoria do Executivo Municipal, o Projeto de Lei nº 47/2015 autoriza o Executivo a estabelecer a tarifa de transporte público com valor diferenciado no Sistema Municipal de Transporte Coletivo no Município de Londrina.

Na justificativa ao projeto, o Prefeito requer autorização legislativa para que possa estabelecer tarifas diferenciadas aos usuários que utilizam o sistema Municipal de Transporte Coletivo no Município de Londrina em horários fora de pico, concedendo-lhe um valor reduzido na tarifa, como forma de estímulo para a diluição dos picos de demanda.

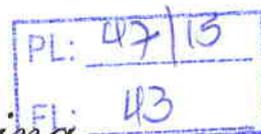
Outrossim, argumenta o chefe do Executivo, que a atual Gestão tem buscado implementar diferentes ações visando gerenciar racionalmente a mobilidade urbana, possibilitando diferentes soluções na busca do bem-estar do cidadão londrinense, considerando a racionalização na utilização de recursos financeiros e a garantia de redução dos impactos ao ambiente, gerados pelos sistemas de transportes.

Além disso, explica que a implementação da tarifa de transporte público diferenciada poderá ser uma estratégia capaz de reduzir o volume total de tráfego, com o encorajamento de mudanças no comportamento da população e da adequação da movimentação dos diferentes fluxos existentes no sistema municipal de transportes.



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná



Parecer ao Projeto de Lei nº 47/2015- Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização

2

Ressalta também o Prefeito, que ao implantar a tarifa de transporte público diferenciada o Município poderá oferecer ao usuário do transporte coletivo um serviço de melhor qualidade, pois segundo ele, haverá realocação de rotas.

Essas medidas visam reduzir os itinerários sobrepostos, propiciando a otimização das rotas deficientes do transporte coletivo, o nível de acessibilidade e o consequente aumento número de usuários.

O prefeito argumenta, ainda, que dessa maneira ocorrerá a diminuição da circulação da frota e dos congestionamentos gerados por ela, gerando o aumento da velocidade no fluxo do transporte coletivo e a redução do tempo gasto no deslocamento de todos os usuários.

Nestes termos, afirma que é possível perceber um ciclo de aspectos positivos devido a esse controle. Para tanto, destaca os seguintes fatores: agilidade; serviços oferecidos com excelência; redução de despesas do usuário; preservação do meio ambiente; entre outros.

PARECER TÉCNICO CONJUNTO:

Inicialmente, cabe anotar que a Assessoria Jurídica desta Casa não apontou óbices à tramitação da matéria e teceu as seguintes considerações:

Com base na lei existente, o Chefe do Executivo já está autorizado legalmente a fixar mediante decreto o valor da tarifa do transporte coletivo no Município. Desde que obedeça os parâmetros já estabelecidos e obviamente respeite o direito do permissionário à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, **não há, a nosso ver impedimento a que seja instituída essa política de tarifas diferenciadas. (Grifo nosso)**



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL: 47/15
FL: 44

Parecer ao Projeto de Lei nº 47/2015- Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização

3

Além disso, a Assessoria Jurídica destacou (fl. 12) que outros municípios, como Rio de Janeiro e São Paulo realizaram a diferenciação¹ do preço da tarifa do transporte coletivo para o cartão transporte e para quem pagava em dinheiro.

A mesma Assessoria observou ainda (fl. 13), que a diferenciação de tarifas foi declarada ilegal pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro e pelo Superior Tribunal de Justiça porque, na prática, **acabava por onerar os usuários fiéis ao serviço** (tanto que pagavam as tarifas com o vale-transporte), ao passo que os usuários eventuais (que pagavam a passagem em dinheiro) eram beneficiados com o desconto no pagamento.

Sobre esse fato, explica que apesar de também conferir tratamento diferente entre os usuários, a proposta sob análise é substancialmente diversa daquela que foi declarada ilegal pelo Judiciário. Pelos motivos (fl. 13) que explica:

[...]

[...] não deixa de ser igualmente controvertida na medida em que se o custo do sistema é rateado por todos os usuários – e sendo certo que as permissionárias do transporte coletivo não irão reduzir sua margem de lucro –, parece lógico que se houver redução de tarifa para alguns usuários, consequentemente isso irá impactar na tarifa dos demais.

No entanto, existem outras variáveis que também influenciam no preço da tarifa, não podendo ser declarado o raciocínio de que a maior racionalidade na utilização do sistema pode diminuir seus custos, e, com isso, reduzir a tarifa.

De todo modo, embora a Lei 5.496/93 não tenha uma regra específica a respeito da fixação do valor das tarifas, **a regra geral deve ser a unicidade de tarifas**. É possível, no entanto, a diferenciação de tarifas quando são distintos os segmentos dos usuários do serviço (como se dá na esfera social, notadamente aos idosos, estudantes, portadores de deficiência, etc.), sendo, em

¹ Por essa medida, quem adquiria passagem mediante vale-transporte pagava mais caro do que aquele que a comprava mediante pagamento em pecúnia (beneficiado, no caso, com desconto).



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL: 47/15
FL: 45

Parecer ao Projeto de Lei nº 47/2015- Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização

4

qualquer caso, assegurado o direito da empresa permissionária do transporte à manutenção do equilíbrio econômico financeiro, sob pena de ser inviabilizado o serviço. (Grifo nosso)

O que é vedado é a oferta ao princípio da impessoalidade em relação a usuários, mediante tratamento jurídico diferenciado para situações idênticas.

Neste ponto, se levarmos em conta o fator de *discrimen* (horário de utilização), parece que não há um tratamento jurídico diferenciado porquanto todos os usuários que estiverem se utilizando do sistema no mesmo horário estarão pagando exatamente o mesmo valor da tarifa.

[...]

Em que pese tal análise, a Comissão de Justiça se manifestou favorável ao projeto, tendo em vista a inexistência de óbices constitucionais e legais.

Por sua vez, as Comissões de Política Urbana e Meio Ambiente e de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização, entenderam oportunos os apontamentos realizados por esta Assessoria Técnico-Legislativa quanto à importância do encaminhamento do PL nº 47/2015 para manifestação da Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização – CMTU e das empresas responsáveis pelo transporte coletivo em Londrina, e, atendendo ao parecer prévio à matéria, acatado pelo Plenário, o projeto foi encaminhado para análise pela Companhia e pelas empresas.

Respondendo à solicitação desta Casa, as empresas Londrisul e Transporte Coletivo Grande Londrina – TCGL encaminharam manifestação conjunta (fl. 28 a 41) sobre o projeto em questão. A CMTU não encaminhou análise no prazo regimental. Para melhor compreensão do que foi exposto, seguem algumas ponderações apresentadas pelas empresas retromencionadas:

[...] acreditar que somente a tarifa diferenciada fora do horário de pico pode reduzir o volume de tráfego nos parece um equívoco, principalmente porque o referido horário está diretamente atrelado à abertura e fechamento de indústrias, comércio, prestadoras de serviços, além da entrada e saída das escolas.



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL: 47/13
FL: 46

Parecer ao Projeto de Lei nº 47/2015- Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização

5

As empresas explicam que para se diminuir o fluxo de carros, bem como de passageiros nos ônibus, seria necessário, em primeiro lugar, alterar esses horários. “*Isto porque as pessoas não vão se atrasar pra chegar ao trabalho e escola só para pagar uma tarifa mais barata, até porque trabalhadores e estudantes já têm benefícios exclusivos no transporte, como vale-transporte e passe escolar.*”

No que se refere ao argumento apresentado na justificativa do projeto (fl. 4) — sobre a realocação de rotas para otimizar as rotas deficientes de transporte coletivo —, os empresários argumentam que esse planejamento é de responsabilidade da CMTU e já vem sendo realizado em parceria com as concessionárias para melhor atender ao usuário (fl. 30).

Sobre a alegação do executivo (fl. 5) de que com a instituição da tarifa diferenciada ocorreria a diminuição da frota em circulação e dos congestionamentos gerados por ela, assim como o aumento da velocidade de fluxo do transporte coletivo e a redução do tempo gasto em deslocamento dos usuários, as empresas apresentam os seguintes dados:

O automóvel é, comprovadamente (através de inúmeros levantamentos, seja em Londrina ou cidades do mesmo ou maior porte) o grande gerador de congestionamento e não os ônibus. Para efeito comparativo: os automóveis privados, apesar de transportarem cerca de 20% (vinte por cento) dos passageiros, ocupam 60% (sessenta por cento) das vias públicas, enquanto os ônibus que transportam 70% (setenta por cento) dos passageiros, ocupam apenas 25% (vinte e cinco por cento) do espaço viário nas grandes cidades brasileiras. Além disso, o espaço ocupado nas ruas por um passageiro de automóvel chega a ser 24 vezes maior que um passageiro de ônibus.

Além desses aspectos, as empresas Londrisul e Transporte Coletivo Grande Londrina – TCGL deram ênfase à importância da continuidade das políticas públicas já implantadas no Município, que segundo elas “carecem de ajustes e de melhor fiscalização por parte dos órgãos competentes” (fl. 30).



Câmara Municipal de Londrina
Estado do Paraná

PL: 47/15
FL: 47

Na mesma oportunidade, citaram medidas adotadas por outras cidades brasileiras, que além de delimitarem as faixas exclusivas para os ônibus, também estipularam a proibição do uso de dinheiro para o pagamento das passagens.

No que diz respeito às faixas exclusivas de ônibus, consideram que o retorno dessa medida na sua versão original (Av. Duque de Caxias) “*seria de grande benefício ao sistema de transporte*”, pois “*contribuiria para a melhor movimentação do transporte coletivo, como também para o fluxo de veículos particulares que passam por aquela via*”²

Explicam que o formato utilizado atualmente³ tem ocasionado o caos naquela região – “*tanto para os ônibus pela invasão das faixas, como para os demais veículos particulares que têm prejudicado sistematicamente os usuários do transporte coletivo, que, por sua vez, deveriam ter preferência, carecendo de fiscalização constante por parte do órgão competente.*”

Sobre a proibição de uso de dinheiro para pagamento das passagens, os empresários mencionam que a referida medida garantiu — em outras cidades — a redução do número de assaltos e a otimização, principalmente, do tempo das viagens. (fl. 30)

Lembram inclusive que, em Londrina, há mais de cem pontos de venda de créditos avulsos e carga de cartões vale-transporte, “*o que facilita muito a aquisição por parte do usuário*”.

Entre as medidas apontadas como meio para a redução da tarifa do transporte coletivo, as empresas cogitaram a possibilidade de supressão dos cobradores nos coletivos, que

² Considerada pelas empresas Londrisul e Transporte Coletivo Grande Londrina – TCGL a principal ligação entre as regiões Norte ao Sul do Município de Londrina. (fl. 30)

³ Permite o estacionamento de veículos em determinados horários. (fl. 30)



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL: 47/13
FL: 48

Parecer ao Projeto de Lei nº 47/2015- Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização

7

poderiam, em médio prazo, ser realocados para outras funções, expondo os seguintes argumentos:

Não se trata de demissão desses funcionários, até porque seria um desperdício demiti-los, pois já conhecem as políticas das empresas, as linhas e itinerários e já estão acostumados à rotina do serviço.

Assim, em um prazo médio, de aproximadamente 2 (dois) anos, com a realocação desses funcionários, a tarifa poderia ser reduzida cerca de 11% (onze por cento) do seu valor, beneficiando, sobremaneira, os usuários pagantes do sistema. (Grifo nosso)

Ilustrando tal possibilidade e consubstanciando o que se propõe, consta na documentação (fl. 31) apresentada pelas empresas o exemplo de que “*no quadro atual de motoristas, fiscais e despachantes, mais de 90% são ex-cobreadores formados dentro das próprias empresas*”.

Ainda em relação ao preço das tarifas, as empresas Londrisul e Transporte Coletivo Grande Londrina – TCGL demonstraram, por meio da manifestação encaminhada a esta Casa (fl. 31), que “existem vários meios de reduzir o seu valor.”

Dentre as hipóteses sugestionadas (fl. 31), afirmam que há margem para redução e que essa “*possibilidade depende, simplesmente, da iniciativa e boa vontade do Governo Municipal*”. Para tanto, ressaltam que “*as concessionárias não estão reclamando dos impostos e taxas, já que são meramente repassadoras desses, que são cobrados nas tarifas*”.

Ainda sobre a possibilidade de redução do valor da tarifa, cabe citar o seguinte argumento das empresas Londrisul e Transporte Coletivo Grande Londrina – TCGL:

Não obstante, a criação ou a expansão de benefício às gratuidades são extremamente prejudiciais em relação ao custo da tarifa, pois toda a gratuidade, se não houver subsídio por parte do Município, onerará diretamente os usuários pagantes do sistema de transporte coletivo. (destaque nosso)



Câmara Municipal de Londrina
Estado do Paraná

PL: 47/15
FL: 49

Parecer ao Projeto de Lei nº 47/2015- Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização

8

Na sequência, asseveram que “no formato como se apresenta redigido, o Projeto de Lei em comento é de todo equivocado e, por isso, há de ser rejeitado por esta Casa de Leis, embora nobre os fins que o justifiquem.”

Essa afirmação, de acordo com os empresários, está baseada na análise de duas questões específicas:

A primeira está relacionada à ausência de previsão — no projeto — do aumento do valor da tarifa para os usuários que realizam o pagamento em dinheiro. Com a **oneração** do valor da tarifa com pagamento em dinheiro, as empresas alegam que a medida proposta pode ter êxito (fl. 31), mas que nas cidades onde se **proibiu** o uso do dinheiro para pagamento da passagem houve a redução do número de assaltos e a otimização do tempo das viagens (fl. 30).

Sobre esse item, vale lembrar a observação feita pela Assessoria Jurídica desta Casa, quanto às declarações do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro e do Superior Tribunal de Justiça quanto à ilegalidade da diferenciação do preço da tarifa do transporte coletivo dependendo da forma de pagamento (cartão transporte X dinheiro).

A segunda questão apontada se refere à **fonte de custeio** que proporcionará a concessão do valor reduzido na tarifa, como forma de estímulo para a diluição dos picos de demanda. Para os empresários, “a concessão de qualquer tipo de desconto, bônus ou isenção deve, necessariamente, contemplar a respectiva fonte de custeio, para que seja garantido o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão firmados com as atuais operadoras, o que não há no Projeto de Lei sob discussão”. (fl. 31)

Para ilustrar essa situação, apresentam como base a planilha tarifária vigente⁴ demonstrando o subsídio aplicado aos estudantes do ensino fundamental, como segue:

4 Quadro extraído da planilha atual da CMTU que considera na média de passageiros o subsídio aos estudantes do ensino fundamental,



Câmara Municipal de Londrina
Estado do Paraná

PL: 47/15
FL: 30

Parecer ao Projeto de Lei nº 47/2015- Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização

9

Dados	Um	SISTEMA
Custos Variáveis por Km	R\$/Km	1,0648
Custos Fixos por Km	R\$/Km	7.982.915,3891
Média Mensal de Passageiros Equivalentes (Pax)	pax/mês	3.832.918,5000
Média Mensal de Quilometragem Percorrida (Km)	R\$/Km	2.447.544,0000
IPKe	pax/mês	1,5660
Custo do Km + Custo Provisionado - Deduções	R\$/Km	4,3295
Custo do Km com Tributos + Gerenciamento – Arred. (C/Km)	R\$/Km	5,0563

Explicaram que do número total desses passageiros⁵, há 256.520 usuários que utilizam o transporte coletivo nos horários fora do pico da manhã (8h30min e 11h30min) e 512.813 usuários que fazem uso do mesmo meio de locomoção no período das 14h e 17h (fora do pico), todos utilizando cartão transporte.

Para melhor compreensão, apresentam o valor atual da tarifa (R\$ 3,25) e explicam que a concessão proposta, referente a 10%, equivale a R\$ 0,33 de desconto.

De acordo com os empresários, se considerado o número total de usuários que utilizam o transporte coletivo nos horários considerados (769.333⁶), haverá a **diminuição da arrecadação mensal equivalente a R\$ 253.879,89 (duzentos e cinquenta e três mil, oitocentos e setenta e nove reais e oitenta e nove centavos)**. E nesses termos argumentam:

Ocorrendo a migração de mais passageiros do vale-transporte do horário de pico para o horário com desconto, como também pagantes em dinheiro adquirirem cartão e passarem a usar o sistema no horário de desconto, **o valor da defasagem será maior, dependendo da quantidade de passageiros que migrarem.** (Grifo nosso)

⁵ Estudantes do Ensino Fundamental.

⁶ Considerada a soma do número de usuários nos dois períodos (256.520 + 512.813).



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL: 47/15
FL: 51

Parecer ao Projeto de Lei nº 47/2015- Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização

10

É importante considerar que mesmo com a migração de alguns passageiros do horário de pico para o horário fora do pico, pode acontecer de não ser possível a retirada de ônibus da operação, já que esta retirada poderia aumentar o tempo de viagem, o que será extremamente prejudicial aos usuários. Ao contrário do que alude a justificativa do Projeto de Lei em questão, não há como se ter certeza de redução de frota do horário de pico, sem conhecer o comportamento do usuário. (Grifos nossos)

Caso o comportamento do usuário não corresponda à expectativa que permita a racionalização da frota no horário de pico, tem-se 03 possibilidades a serem consideradas:

- 1ª Não aplicar a cesta de tarifas;
- 2ª Aplicar a cesta de tarifa e a diferença ser rateada entre os demais usuários pagantes em dinheiro.

Com o intuito de facilitar o entendimento relacionado às alternativas citadas acima, fez-se algumas simulações, considerando: (i) a situação atual, (ii) se houver migração de 5% dos passageiros da hora pico para fora do pico e (iii) se houver migração de 10% dos passageiros da hora do pico para fora do pico.

- (i) Situação atual: subsídio mensal (pago diretamente pelo município) de R\$ 253.879,89 ou tarifa de R\$ 3,44 para usuários pagantes em dinheiro.
- (ii) Com migração de 5%: subsídio mensal (pago diretamente pelo município) de R\$ 282.424,89 ou tarifa de R\$ 3,46 para usuários pagantes em dinheiro;
- (iii) Com migração de 10%: subsídio mensal (pago diretamente pelo município) de R\$ 310.969,89 ou tarifa de R\$ 3,48 para usuários pagantes em dinheiro.

Diante de todos os dados mencionados, as empresas finalizam a manifestação encaminhada a esta Casa afirmando que a instituição deste novo benefício conforme proposto gerará “o inegável agravamento dos encargos das concessionárias”, sem o reajuste da remuneração estipulada nas legislações que cita (fl. 33).

Conforme demonstrado até o presente momento, há divergências sobre os benefícios relacionados à proposta do Executivo em estabelecer a tarifa de transporte público com valor diferenciado no Sistema Municipal de Transporte Coletivo no Município de Londrina.



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL: 47/13
FL: 52

Parecer ao Projeto de Lei nº 47/2015- Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização

11

Buscando ampliar a visão sobre os aspectos que envolvem a matéria, vale a pena observar os estudos elaborados por profissionais e estudiosos da área:

De acordo com o Relatório Final – Novas Tendências em Política Tarifária – elaborado pela Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos⁷ (NTU) “o mercado e as necessidades sociais ligadas ao transporte coletivo urbano estão sofrendo grandes transformações”.

Esse estudo expõe que diante desse quadro de mudanças sociais, as políticas tarifárias poderiam ser instrumentos fundamentais para a reativação do setor e para a melhoria das condições de mobilidade.

Outrossim, aborda a questão das gratuidades e descontos, no item relacionado às estratégias de cobrança. Sobre esse tema, explica que a isenção do pagamento de tarifas e os descontos concedidos a determinadas categorias de usuários são práticas antigas no sistema de transporte público.

Nesses termos, o mencionado relatório demonstra que as gratuidades e descontos podem ser analisados sob três pontos de vista principais:

- Os motivos do benefício: essa abordagem não se relaciona diretamente com a gestão do transporte público, mas é de competência de instituições como as câmaras de vereadores, assembleias legislativas, etc.
- Quem arca com os custos: **embora a legislação⁸ vede a criação de gratuidade sem a correspondente indicação da fonte de custeio, a situação mais freqüente, que fere os dispositivos legais, é a concessão de benefícios sem qualquer cobertura de seus custos.**
(Grifo nosso)

⁷ Disponível em <<http://brasil.indymedia.org/media/2006/12/369544.pdf>> Acesso em 8 mai.2015.

⁸ Constituição Federal (art. 112, parágrafo 2º) e Lei 9.074/1995 (art. 35).



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL: 4715
FL: 53

Parecer ao Projeto de Lei nº 47/2015- Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização

12

- Quem controla o benefício e que procedimentos são usados para isso: o controle efetivo requer procedimentos complexos e por isso quase sempre é feito por amostragem, pelos gestores governamentais ou operadores. Só recentemente os sistemas de bilhetagem automática têm possibilitado controles eficientes.

Diante dessas perspectivas os estudiosos alertam que na maioria das cidades os custos recaem sobre usuários pagantes, operadores e empregadores (que compram o vale-transporte para distribuição aos seus empregados) e afirmam que “essas externalidades de custos, sem foco preciso, geram situações de injustiça social e de ineficiência produtiva”. (destacamos)

Por outro lado, o artigo Transporte Público⁹ explica que o interessante da tarifa diferenciada está ligada ao incentivo da utilização do transporte nos horários historicamente mais ociosos, ou seja, fora do horário de pico. Segundo esse mesmo texto, é uma *“estratégia que diminui a superlotação e/ou sobrecarga do sistema de transporte, o que está diretamente ligado à melhoria e qualidade dos serviços prestados”*.

Verifica-se assim, um certo antagonismo entre os argumentos apresentados, de modo que faz-se oportuno citar algumas ponderações do trabalho de mestrado *Potencial de Medidas de Gerenciamento da Demanda no Transporte Público Urbano por Ônibus*¹⁰.

Conforme preconiza o artigo acima citado, “na implementação de qualquer esquema de tarifa não uniforme, é necessário conhecer as características da demanda, em termos de seu comportamento de viagens, para poder prever o efeito das diferentes combinações de tarifas sobre a receita”. (destaque nosso)

O artigo enfatiza que a adoção da tarifa diferenciada “compreende a realização de investigações prévias sobre a composição da demanda nos períodos distintos, que permitam a identificação dos estratos passíveis de serem transferidos para viagens de outros horários”.

⁹ Disponível em <<http://analiseeconomica.com.br/site/transporte-publico/>> Acesso em 10 de julho, 2015.

¹⁰ Disponível em <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/1964/000362578.pdf?sequence=1>> Acesso em 21 de junho, 2015.



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL: 47/15
FL: 54

Parecer ao Projeto de Lei nº 47/2015- Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização

13

Nesses termos, afirma que “o conhecimento do perfil do usuário é tão imprescindível para a definição de estratégias das empresas operadoras de transporte coletivo como para decisões de órgãos gestores”.

Observa-se que essas afirmações vem ao encontro da preocupação externada pelas empresas Londrisul e Transporte Coletivo Grande Londrina - TCGL:

Ao contrário do que alude a justificativa do Projeto de Lei em questão, não há como se ter certeza de redução de frota do horário de pico, sem conhecer o comportamento do usuário.

(Grifo nosso)

Diante de todo o exposto, esta Assessoria conclui, em que pese a boa intenção do Chefe do Executivo expressa em sua justificativa, que o assunto é bastante complexo, e, por isso, entende que não é possível uma avaliação mais concreta sobre o assunto, se fazendo necessária a realização de estudos técnicos mais aprofundados sobre a viabilidade e sobre os impactos que podem advir da medida proposta antes da sua implementação, e sugere esse encaminhamento às Comissões, haja vista que “as implicações de quaisquer alterações nas políticas tarifárias não se verificam apenas no campo dos transportes: consequências econômicas e sociais também precisam ser avaliadas”¹¹.

Feitos esses apontamentos, esta Assessoria lembra, por fim, que compete à Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente e à Comissão de Administração, Serviços Públicos e Fiscalização definirem, em seu Voto, sobre a conveniência de se acolher a matéria nos moldes propostos.

CÂMARA MUNICIPAL, 30 de julho de 2015.

¹¹ Disponível em <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/1964/000362578.pdf?sequence=1>> Acesso em 21 de junho.2015.



Câmara Municipal de Londrina
Estado do Paraná

PL: 47/15
FL: 56

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA E MEIO AMBIENTE

VOTO DA COMISSÃO
ao Projeto de Lei 47/2015

Em que pese os apontamentos mencionados no Parecer da Assessoria Técnico-legislativa desta Casa, a Comissão de Política Urbana e Meio Ambiente, ouviu a manifestação verbal da Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização – CMTU no tocante ao suposto prejuízo suscitado, referido órgão aduziu que a análise foi tão somente do ponto de vista matemático e que tal análise não levou em conta a racionalização do serviço, portanto sob essa ótica não há que se falar em prejuízo e sim eficiência do serviço sem demandar prejuízo, reduzindo sobremaneira a lotação do transporte público nos horários de “pico”, os eventuais custos decorrentes dessa sobrecarga dos veículos e oferecendo desconto à passageiro não habitual em horários diferenciados. Nesse diapasão esta Comissão emite voto FAVORÁVEL à tramitação do projeto de lei supramencionado.

SALA DE SESSÕES, 05 de agosto de 2015.

A COMISSÃO:


Joaquim Donizete do Carmo
Presidente


Rony Alves
Vice Presidente/Relator