



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

### **JUSTIFICATIVA - PL 0119/2020**

O serviço de ônibus por demanda, utilizando aplicativos que reservam vagas e indicam os pontos de encontro, é a próxima revolução de mobilidade gerada pela incorporação da tecnologia ao transporte. Tal como os aplicativos de transporte e os de logística, que os antecedem em viabilização e materialização, enfrentarão resistências corporativistas de segmentos atrasados querendo preservar sua ineficiência, assim como a inércia dos governos e agentes públicos sempre temerosos de lidar com o novo que desafia a burocracia estabelecida.

Tal como no caso dos outros aplicativos de mobilidade, o ônibus sob demanda dependerá da mobilização ativa sobretudo dos usuários, beneficiados por um serviço mais seguro e confortável, para conseguir se estabelecer como alternativa em meio a um setor fortemente cartelizado e influente politicamente como as concessionárias de ônibus.

O sistema tradicional de transporte coletivo por ônibus passa por uma crise sem precedentes e arrasta nesta crise o setor público paulistano. Embora seja caríssimo para o usuário (levantamento do IBGE apontou que os gastos com transportes já ultrapassam os com alimentação) e para o poder público (São Paulo gasta mais de R\$ 3 bi com subsídios e quase outro bilhão com a gestão do sistema), esse custo elevado não se traduz em qualidade, pontualidade, conforto ou cuidado ambiental.

Um serviço de ônibus sob demanda ajudaria a reduzir os problemas de mobilidade atuando em especial sob dois públicos: por um lado mais pessoas poderiam deixar o carro em casa ou em estacionamentos nos limites da rede de transporte e passar a utilizar um transporte coletivo, porque ele seria mais seguro, confortável e eficiente; de outro, usuários do transporte coletivo com mais recursos poderiam migrar para um serviço melhor se o custo for equivalente, reduzindo neste caso os gastos com o subsídio a passagens de pessoas que não precisam dele.

Além disso, o sistema de ônibus por demanda pode servir como um benchmarking, um padrão de qualidade que reduza, ao menos quanto aos resultados, a caixa-preta que protege a baixa eficiência e o alto custo das concessionárias. Não é impossível, por exemplo, que para muitos trajetos curtos - porque com os aplicativos é possível cobrar por trajeto percorrido ao invés da viagem toda - os preços do serviço fiquem abaixo do valor pago por uma viagem das concessionárias - compreendendo tarifa + subsídio, o que representa hoje cerca de R\$7,50.

Esta parte mais cara e ineficiente do transporte coletivo concessionado - o transporte local - já enfrenta alguma concorrência mesmo dos aplicativos de transporte individual por aplicativo, muito mais caro do que o ônibus por demanda. Tem sido esta concorrência, por sinal, que tem motivado os cartéis das empresas de ônibus a travarem batalha judicial contra o compartilhamento de viagens com mais usuários pelos aplicativos, prejudicando o interesse público e indo contra todas as políticas de mobilidade estabelecidas, as quais justamente recomendam este compartilhamento de veículos como meio mais sustentável.

A mesma ideia de benchmarking se manifesta com relação à poluição, das quais os ônibus movidos a diesel estão entre os principais vilões e o maior lobby contra a redução de poluentes. A adoção de incentivos para veículos elétricos ou que cumpram metas de emissão menores do que as que as concessionárias dizem conseguir atingir - e usam sua força política para impor, como no caso do "PL da Morte" que resultou na Lei nº 16.802, de 17 de janeiro de 2018, adiando por 20 anos as metas de redução da poluição, ainda tornando-as flexíveis

dependendo do equilíbrio econômico-financeiro das empresas (aquele estabelecido pela caixa-preta) e usando recursos públicos para financiar a troca da frota.

Enfim, além de garantir um serviço novo e de mais qualidade, aliviando os problemas crônicos de mobilidade da cidade, os ônibus sob demanda poderão ter um impacto significativo na melhora do sistema todo, pois têm potencial de reduzir os gastos desnecessários com subsídios e impor um parâmetro concorrencial sobre uma área até hoje dominada por uma política cartorial, de improviso. Certamente será uma luta para garantir a regulação da atividade no município, mas será uma luta que valerá a pena, como valeram a dos aplicativos de transporte e logística. É uma pena que São Paulo ainda tenha um ambiente político no qual a tecnologia que beneficia a cidade precisa travar inúmeras batalhas para poder beneficiar a população.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 11/03/2020, p. 103

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site [www.saopaulo.sp.leg.br](http://www.saopaulo.sp.leg.br).