



Câmara Municipal de São Paulo

JUSTIFICATIVA

São Paulo inclui-se, nos dias atuais, no que se denomina megalópolis, com muitas cidades dentro de uma mesma cidade, apresentando problemas e diversidades, mas principalmente com cidadãos e cidadãs, pessoas que possuem direito de viver dignamente.

No caso em pauta, o direito de ir e vir, de locomoção das pessoas na cidade, está bastante prejudicado, sendo motivo de debates profundos em busca de soluções por especialistas.

Tão grave chegou a situação, que nas últimas eleições o transporte de utilidade pública foi proposta prioritária de vários candidatos, indo do metrô ao fura-fila; propostas que exigem alto investimento e tempo para a sua viabilidade.

As pessoas que moram na cidade têm o direito de se deslocar de forma ágil e rápida, com qualidade e respeito para poderem desenvolver suas atividades.

Por outro lado, a atividade do condutor autônomo onde cada profissional pode ter seu próprio negócio, é importante por gerar emprego em um momento em que os postos de trabalho no setor produtivo estão sendo extintos.

Por volta de 1965, segundo alguns depoimentos, surgiram os primeiros deslocamentos por lotação, ainda através de jardineiras cujo trajeto era do Tietê ao Paissandu.

Aos poucos o transporte por lotação foi aumentando como alternativa de empregos para algumas pessoas, mas principalmente como única forma de deslocamento para muitos.

Em 1985, já eram mais de 2.000 (duas mil) "peruas", como os veículos modelo Kombi passaram a ser conhecidos e, de certa forma, espontaneamente começa a ocorrer uma forma de padronização deste tipo de transporte. A atividade se fortalece na zona leste e desponta com certo vigor na zona sul, acompanhada de uma organização daqueles que trabalham no ramo.

Em 1990, ocorreu a legalização e o direito de trabalhar na modalidade, através do Decreto nº 28.570, de 28 de fevereiro de 1990.

Câmara Municipal de São Paulo

Mais tarde, tornou-se uma realidade a permissão do vale transporte, através da Lei nº 11.508, de 13 de abril de 1994.

Atualmente são cerca de 14.000 (quatorze mil) peruas e veículos assemelhados, que transportam as pessoas na cidade de São Paulo. Destes veículos, cerca de 2.000 (dois mil) estão totalmente regularizados, 4.000 (quatro mil) condutores autônomos têm curso de formação específica e condição de receber o credenciamento, outros 7.000 (sete mil) condutores autônomos encontram-se em situação irregular.

É preciso pensar a cidade em todas as suas dimensões e, diante de tantos problemas, buscar soluções criativas, de baixo custo, viáveis e que atendam aos interesses da população. Esse é o nosso propósito.

Nosso compromisso em avançar na regulamentação da atividade contempla a formação do profissional, leva em conta a responsabilidade na execução do serviço, os cuidados e riscos no transporte das pessoas, a velocidade controlada, aspectos de segurança rigorosa, conservação e limpeza do veículo, bem como primeiros socorros e tratamento às pessoas com respeito a sua cidadania.

O transporte alternativo através de lotação possibilita a geração de empregos, facilita e melhora o trânsito, apresenta preço acessível à população de baixa renda e, principalmente, através da formação permanente com cursos e treinamento aos condutores autônomos, oferecer às pessoas um serviço de qualidade.

Apresentamos a presente propositura que foi elaborada pelos dirigentes da Associação dos Transportadores em Autolotação da cidade de São Paulo e com o apoio desta Casa.

Sala das Sessões, em


VEREADOR CARLOS ALBERTO PLETZ NEDER


VEREADOR JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO