

Parecer Conjunto n.º 1/69, das Comissões de Transportes, Trânsito e Comunicações e de Finanças e Orçamento sobre o Projeto de Lei n.º 49/69

Da iniciativa do Executivo, o Projeto de Lei n.º 49/69 estabelece normas para a execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro e dá outras providências.

Em uma apreciação preliminar e informal, observou a Comissão de Transportes, Trânsito e Comunicações que o Projeto, não obstante os seus inegáveis méritos, seria passível de alguns aperfeiçoamentos.

Um dos objetivos do Projeto cujas vantagens, conforme afirma a Exposição de Motivos que o acompanha, "bastariam por si sós para justificar o encaminhamento e aprovação da medida", é a exploração dos serviços de taxis exclusivamente por empresa constituída sob determinadas exigências ou pelo próprio motorista proprietário.

A lei ainda vigente só obliquamente permite a constituição de empresas, pois embora admita a possibilidade de o proprietário do veículo empregar condutor assalariado para a execução do serviço, não concede alva-

rás de estacionamento senão a pessoas físicas.

Seria desnecessário reapresentar, aqui, os argumentos que indicam a superioridade operacional da grande empresa em confronto com o trabalho autônomo, mesmo quando se trate de prestação de serviços.

Contudo, para que tal superioridade se imponha é preciso, obviamente, que exista a grande empresa.

Ora, não pretende o Poder Público criá-la, mas tão somente permitir a sua criação. A iniciativa privada compete fazê-lo. E, como é natural, só o fará se o investimento for considerado compensador.

Estarão as tarifas atuais em níveis aceitáveis para a grande empresa?

Essa questão, que é fundamental, não está ainda suficientemente esclarecida. Se forem levados em conta alguns estudos feitos (embora, é verdade, bastante incompletos), a taxa de remuneração do capital investido em taxis é insatisfatória até mesmo para o padrão atual dos serviços.

A título de ilustração, incluímos, a seguir, dois desses estudos. O primeiro deles foi elaborado pela Editoria da Cidade do jornal "Folha de São Paulo" e outro pela Comissão de Transportes, Trânsito e Comunicações. É preciso notar que, em ambos os casos, os dados essenciais foram fornecidos pelos interessados, razão pela qual podem não ser absolutamente exatos ou, pelo menos, não representar a média real.

Cálculo aproximado da Receita e Despesa mensais de um taxi mirim na cidade de São Paulo (1) — maio-1969

RECEITA	NCr\$	DESPESA	NCr\$
de 7.200 quilômetros (2)	3.168,00	C Amortização do Investimento Pessoal (3)	625,00
		Impostos, taxas e emolumentos	2.036,00
		Manutenção (4)	100,00
			400,00
TOTAIS	3.168,00		3.161,00

Notas: (1) Cálculo elaborado pela Editora da Cidade com base em dados levantados junto ao Sindicato dos Condutores Autônomos, frotistas, Plano Urbanístico Básico e Estudos do Metrô. (2) Compreende o táxi rodando 20 horas, fazendo 60 corridas de 4 quilômetros, com tempo de 20 minutos para cada e adicional de 20% (bandeira 2), durante 4 horas. (3) Compreende 2,5 profissionais a 400,00 mensais + 68% de encargos + adicional noturno sobre 4 horas + repouso semanal não gozado. (4) Compreende peças, gasolina e despesas eventuais.

Cálculo aproximado da Receita e Despesa mensais de um táxi com jornada de 8 horas diárias, no período diurno

RECEITA	NCr\$	NCr\$	NCr\$
20 corridas, a NCr\$ 0,70 à bandeirada ..	14,00		
124 quilômetros a NCr\$ 0,30 o quilômetro	37,20		
Receita diária		51,20	
Receita mensal			1.536,00
DESPESA MENSAL			
Juros do capital investido (2,5% ao mes sobre NCr\$ 11.000,00,	275 00		
Depreciação do capital	85 00		
Salário do condutor	360 00		
Impostos, taxas e emolumentos (inclusive Impôsto de Renda)	120 00		
Encargos sociais	64 00		
Combustível	300 00		
Óleo	20 00		
Pneus	30 00		
Lavagem e lubrificação	15 00		
Seguros	8 00		
Reparos (mecânica, funilaria e pintura)	120 00		
Reparos (eletricidade)	2 00		
Taxímetro (aferição e reparos)	8,00		
Despesa mensal			1.430,00
Lucro mensal			106,00
% sobre o capital investido			0,963%

Nas demonstrações apresentadas não foi levado em consideração o capital não investido em veículos nem estão incluídas as despesas gerais e de administração (garagem, escritórios, telefones, água, luz, salários de auxiliares, etc.) que se computadas, consumiriam o lucro apurado.

Por outro lado, a experiência de grandes empresas, nas condições locais, é praticamente nula. A lei vigente (Lei n. 6.479, de 10 de janeiro de 1964) não proíbe a formação de frotas de táxis, desde que de propriedade de pessoas físicas. Essa restrição, contudo, constituiu um óbice à formação de grandes empresas. Tanto assim, que nenhuma das frotas que se formaram atingiram a 200 veículos e das poucas que ultrapassaram a quota de 50 carros, grande parte deixou de operar. A maioria tem como limite máximo 20 veículos, sendo comuns as pequenas empresas de 3 a 10 carros.

Um outro aspecto a considerar é o exame das características peculiares ao transporte urbano em São Paulo.

Segundo a estimativa do "Plano Urbano Básico", o número de viagens urbanas diárias se situa em torno de 7,2 milhões, assim distribuídas:

Tipo de Transporte	Viagens	
	diárias	%
Transportes coletivos ...	4.700.000	65,28
Carros particulares	1.900.000	26,39
Táxis	600.000	8,33

Esses números revelam a importância, no tráfego, do peso específico dos automóveis em relação aos meios de transporte urbano.

Em quantidade de veículos, o número de automóveis supera sensivelmente o de ônibus e trolleybus: 85,1% para 14,9%.

A utilização intensiva do transporte individual revela uma anomalia do sistema global de transporte urbano e é indicio das deficiências do transporte coletivo.

Os dois quadros seguintes indicam os percentuais das viagens de táxis em relação às realizadas por transportes públicos (exceto ferrovias) e por automóveis:

Tipo de Transporte	Viagens	
	diárias	%
Onibus e trolleybus	4.380.000	87,95
Táxis	600.000	12,05
	<hr/> 4.980.000	<hr/> 100,00

Tipo de Transporte	Viagens	
	diárias	%
Carros particulares	1.900.000	76,00
Táxis	600.000	24,00
	<hr/> 2.500.000	<hr/> 100,00

A análise do primeiro quadro destaca a elevada participação dos táxis no conjunto dos transportes colocados à disposição do público. De cada grupo de 10 pes-

soas que usa o sistema de transporte público, uma dá preferência ao táxi.

Para que os passageiros de táxi fossem absorvidos por ônibus e trolleybus, haveria necessidade de aumentar significativamente o número desses veículos a fim de manter o padrão atual dos transportes coletivos.

O outro quadro permite supor que a maioria dos passageiros de táxis deve ser originária das camadas intermediárias da população que não dispõem de veículo próprio.

O número considerável de viagens realizadas em carros particulares indica que os proprietários utilizam efetivamente os seus veículos no transporte diário.

Dêsse modo, qualquer queda do número de táxis determinada pela excessiva severidade das normas ora em discussão repercutiria, de modo imediato e com grande intensidade, no sistema de transporte coletivo. Como esse transporte é realizado basicamente por meio de ônibus e trolleybus (as ferrovias contribuem com apenas 6,5% do total), a solução para a emergência seria o aumento do número desses coletivos.

Ocorre, porém, que essa modalidade de transporte já apresenta um grau elevado de saturação: existem, em São Paulo, 139 ônibus para cada grupo de 100.000 pessoas, quando a média mundial é de 40 veículos.

Outra inferência que decorre dessa análise: constituindo a maioria dos passageiros de táxis pessoas de renda média, o custo do serviço não pode de nenhum modo deixar de ser uma das preocupações básicas de qualquer regulamentação.

Ora, a elevação do padrão nem sempre é possível sem a alteração do custo. Por isso, deve dar-se preferência àquela medidas que, contribuindo para o aprimoramento do serviço, não representem uma sobrecarga que será transferida, em última análise, para o usuário.

Ainda que com algum sacrifício da qualidade, é preciso manter as tarifas em níveis acessíveis às camadas intermediárias da população.

O sistema de transporte urbano de São Paulo passará, a partir de 1972, por alterações radicais.

Já no último trimestre daquele ano, estará em fase de instalação final a primeira linha do Metrô compreendendo os trechos Santana-Jabaquara e Paraíso-Moema, na extensão de 21 quilômetros.

No final de 1974, estará pronta a linha Casa Verde-Vila Maria, com a extensão de 13,33 quilômetros.

A partir de 1978 estarão operando, as demais linhas, na extensão total de 66,24 quilômetros.

A rede básica deverá ser desenvolvida de maneira a constituir-se em eixo principal de um sistema integrado de transportes visando a corrigir, de início, as deficiências mais graves do momento, sem embargo de adaptar-se às necessidades futuras de crescimento da cidade.

O projeto técnico do Metrô pretende atender da melhor maneira à necessidade de

perfeita articulação com os sistemas de tráfego e regimes tarifários existentes.

Isto significa que, entre 1972 e 1978, os serviços de táxis, em razão do impacto produzido pelo Metrô, sofrerão modificações profundas que, presumivelmente, alterarão o peso específico do transporte individual no conjunto do transporte urbano.

Por essa época, é provável que haja condições para uma elevação do custo operacional do sistema de táxis como decorrência de padrões mais elevados na prestação do serviço.

Por isso mesmo, não é aconselhável fazer-se desde já uma regulamentação definitiva: pelo contrário, é preciso ter a consciência do caráter necessariamente provisório das disposições que ora deverão ser votadas.

Não obstante, há irregularidades que de nenhum modo decorrem quer de nível tarifário quer das condições transitórias em que o serviço é prestado.

Esses defeitos dizem respeito principalmente à falta de cortezia e senso de responsabilidade do condutor do veículo e até mesmo dos proprietários de frotas.

Entendemos, assim, que uma definição legal das principais instruções e a capitulação das penalidades aplicáveis devem ser incluídas no Projeto.

As considerações que ora expendemos levam-nos a um grupo de conclusões as quais podem indicar em que sentido devem ser feitas alterações no Projeto de Lei n. 49-69:

1.a — a formação de empresas para a exploração do serviço de táxis constitui um objetivo desejável;

2.a — não está assegurado, quer pelos atrativos para o investimento, quer pela experiência empresarial anterior, que serão desde logo constituídas grandes empresas;

3.a — em uma primeira etapa, a formação de empresas necessita antes de incentivos do que um rígido elenco de exigências;

4.a — o serviço de táxis tem, em São Paulo, o caráter de complemento importante do sistema global de transporte urbano;

5.a — o sistema de transporte urbano por ônibus e trolleybus tem poucas condições de absorver, de modo satisfatório, parcelas significativas do número de passageiros de táxis;

6.a — entre qualidade ou tarifa baixa é preciso optar, por enquanto, por esta última alternativa, a fim de que o serviço possa ser utilizado pelas camadas de poder aquisitivo medio.

7.a — com o funcionamento da rede do Metrô, todo o sistema de transporte urbano, inclusive o individual, deverá ser reorganizado;

8.a — a regulamentação, no momento, do sistema de transportes por taxis deverá ser necessariamente provisoria.

9.a — Os objetivos do projeto, por isso mesmo, são limitados a:

a) propiciar a experiência de empresas de serviço e a formação e consolidação de mentalidade empresarial;

b) sanar os defeitos graves e independentes do nível tarifario.

Com relação ao aspecto financeiro, julgamos indispensavel proceder a algumas alterações no capitulo referente às taxas, alterações essas que se enquadram nas linhas gerais determinadas pelas conclusões expostas.

Dada a complexidade da matéria e à necessidade de se proceder a uma cuidadosa revisão do esboço já elaborado, as Comissões de Transportes, Trânsito e Comunicações e de Finanças e Orçamento apresentarão, em plenario, durante a discussão da materia, um substitutivo ao Projeto de Lei em exame.

E' o nosso parecer.

Sala das Comissões, 12 de junho de 1969

Comissão de Transportes, Transito e Comunicações

Armando Simões Netto — Presidente

Vicente de Almeida

Luiz Gonzaga Pereira

Comissão de Finanças e Orçamento

Jiheí Noda — Presidente

Tibiriçá Botelho

João Carlos Meirelles

Mariani Guariba

