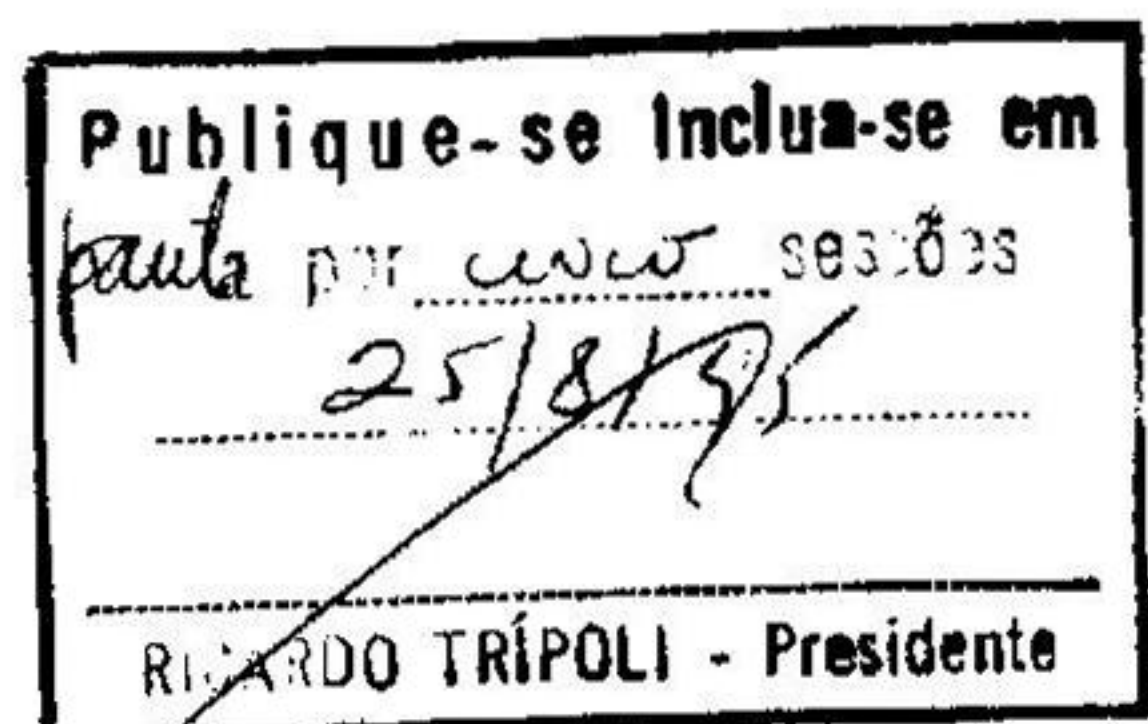
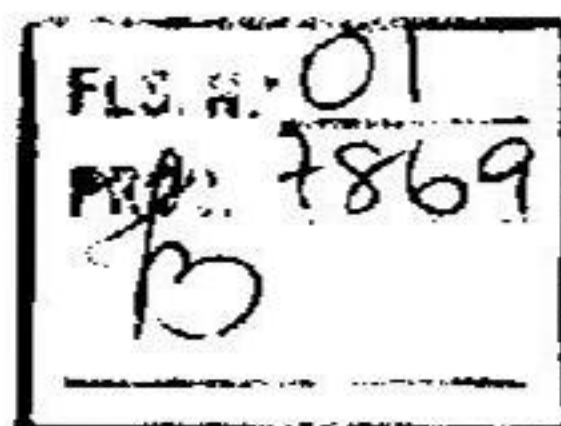




PROJETO DE LEI Nº 015 DE 1995

Condiciona a Instalação de equipamentos ou dispositivos eletrônicos que permitem a arrecadação tarifária automatizada.

Artigo 1º - A instalação de dispositivos eletrônicos, catracas eletrônicas, validadores de bilhetes ou equipamentos que permitam a arrecadação tarifária automatizada, nos trólebus, ônibus comuns ou articulados que operam as linhas do sistema intermunicipal de transporte coletivo das Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo, ficam condicionadas ao atendimento da totalidade dos itens que seguem:

I- A Secretaria de Transportes Metropolitanos, responsável pelo serviço de transporte coletivo por ônibus nas Regiões Metropolitanas, deverá comunicar oficialmente à Assembléia Legislativa de São Paulo a data de início da implantação do novo sistema de arrecadação com uma antecedência mínima de 12 (doze) meses.

II- A Secretaria de Transportes Metropolitanos deverá determinar às empresas prestadoras dos serviços de transporte coletivo por ônibus, que efetuem, em conta bancária própria, depósitos diários de valores referentes a 0,5 % (meio por cento) do total da arrecadação tarifária bruta a partir da data da comunicação oficial referida no item anterior.

III- O prazo para que as empresas efetuem os depósitos mencionados no item II será igual ou superior a 5 (cinco) anos. Período considerado necessário para a promover a transição para a arrecadação automatizada e para efetuar o treinamento e aperfeiçoamento dos trabalhadores.

IV - A aplicação dos recursos definidos no item II deste artigo restringe-se exclusivamente a custear atividades e cursos de treinamento, formação e aperfeiçoamento profissional para os trabalhadores ligados ao serviço público de transporte, com prioridade para aqueles que terão suas funções alteradas pela implantação de novas tecnologias.

V- No período de 3 (três) anos as empresas operadoras estarão obrigadas a manter um funcionário para comercializar bilhetes, nos veículos que trafegam nas linhas consideradas alimentadoras do sistema de corredores e nas linhas que operam desconectadas do sistema de corredores, sendo proibido aos motoristas efetuarem a venda de bilhetes. Os veículos que operam nos corredores as linhas tronco alimentadas, poderão dispensar a utilização destes funcionários em seu interior desde que a empresa operadora viabilize a venda de bilhetes em diversos pontos que circundem estes corredores, durante todo o período de operação dos serviços.

VI - Viabilizar a integração plena do sistema de transporte metropolitano através da utilização de bilhetes que permitam a transferência entre os diversos modos de transporte coletivo, sem o pagamento de nova tarifa, em um determinado período de tempo.

Artigo 2º - Os recursos definidos no artigo anterior fazem parte de um fundo financeiro administrado pelo GGRHT- (Grupo Gestor de Recursos Humanos em Transporte), criado a partir da data da publicação desta lei.

PROTOCOLO

REC. Nº 015 DE 1995
7869 281 8 1995
03
Ass. B.

ENTREGUE A MESMA EM:

24 100 16 30 55 035906

& 1º - É atribuição do GGRHT definir as prioridades, as aplicações, a fiscalização e o controle dos recursos financeiros do fundo, respeitados os limites definidos no item III do artigo 1º desta lei.

& 2º - O GGRHT será composto por quatro membros indicados oficialmente da seguinte forma:

- Um representante da Secretaria de Transportes Metropolitanos
- Um representante de sindicatos dos trabalhadores em transporte coletivo urbano
- Um representante do sindicato dos trabalhadores em fiscalização e controle
- Um representante da TRANSURB

& 3º O Presidente do GGRHT será escolhido entre os membros representantes exercendo o cargo por um período de 6 meses, sendo obrigatório o rodízio, entre as entidades, nesta função.

& 4º - O GGRHT se reunirá ordinariamente duas vezes ao mês e extraordinariamente quando convocado pela maioria dos seus membros.

& 5º - As deliberações do GGRHT serão por maioria simples dos membros presentes. No caso de empate o presidente dará o voto de minerva.

Artigo 3º - Fica a Secretaria dos Transportes Metropolitanos obrigada a aditar, nos contratos de concessão, permissão ou autorização firmados com as empresas prestadoras de serviço de transporte coletivo, os termos e condições previstas nesta lei, no prazo de 30 (trinta) dias após a data da sua publicação.

Artigo 4º - Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogada as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

A falta de recursos não é motivo para que o transporte coletivo no Estado de São Paulo chegue a terrível situação em que se encontra. Entre obras e equipamentos foram consumidas somas gigantescas dos orçamentos do Estado e dos Municípios, que representam a maior parcela do endividamento do setor público. Estes recursos foram diversas vezes mal aplicados em projetos inviáveis, e outras vezes desviados pelo superfaturamento.

O governo do Estado vem anunciando há algum tempo a implantação de catracas eletrônicas nos ônibus que operam as linhas intermunicipais sob responsabilidade do Estado. São aproximadamente 5 (cinco) mil catracas eletrônicas, somente no âmbito do Estado, que atingirão o emprego de 12 (doze) mil trabalhadores, que somados aos aproximadamente 22(vinte e dois) mil trabalhadores vinculados ao transporte coletivo na Capital atingirão 34 (trinta e quatro) mil trabalhadores que perderão os seus empregos justamente neste momento grave e de violenta recessão em nossa economia.

FL. 03
PROJ. 3869
D

É inaceitável o custo social que será provocado pela implantação desta nova tecnologia, que afetará 120 (cento e vinte) mil pessoas entre cobradores e seus familiares.

Experiências passadas nos mostram que a introdução de novas tecnologias sempre ocorreram sem o devido envolvimento dos trabalhadores afetados. As implantações acontecem em curto espaço de tempo sem que sejam fornecidas as informações relativas ao processo, provocando impactos altamente negativos, tais como: A eliminação de empregos, salários perdidos, restrições aos direitos adquiridos, desprezo, etc. Isto é o que está ocorrendo nas empresas que estão implantando a catraca eletrônica em seus veículos.

É importante destacar que a maioria dos trabalhadores não tem posição preconceituosa contrária à implantação de novas tecnologias, pois consideram que avanços tecnológicos, se implantados corretamente, podem proporcionar melhorias na qualidade do trabalho e consequentemente na qualidade de vida.

O ganho de velocidade no embarque e desembarque, a possibilidade de integração e a agilização dos controles operacionais, são avanços que não podem ser desprezados. Ocorre, no entanto que qualquer ação se tomada isoladamente, sem estar associada a um conjunto de medidas para a melhoria do transporte, terá pouco efeito positivo. É o que se prevê na implantação das catracas eletrônicas nos ônibus que operam o transporte coletivo urbano.

Os argumentos que tentam justificar a implantação destas catracas restringem-se a duvidosa redução de custos pela eliminação do cobrador, sem a adoção de qualquer outra medida.

Algumas destas medidas deveriam inclusive, preceder a implantação deste equipamento, tais como a melhoria na: - pavimentação, - condições de embarque e desembarque, - realocação de pontos de parada, - eliminação de interferências no fluxo dos veículos, - implantação de um eficaz sistema de informação ao usuário e principalmente - treinamento e aperfeiçoamento profissional do trabalhador do serviço público de transporte.

Hoje, a retirada do cobrador, sem um plano adequado, refletirá negativamente na qualidade do serviço prestado. Isto porque o cobrador desempenha funções que extrapolam a simples cobrança da tarifa, suprimindo diversas carências do sistema, como dividir com o motorista a responsabilidade pela segurança dos passageiros, principalmente no embarque e desembarque ou prestando informações e orientando os usuários. Ao mesmo tempo não se conhece soluções que mantenham a disponibilidade de venda de bilhetes em todos os horários de operação dos serviços de transporte coletivo, especialmente nos diversos pontos espalhados na ampla periferia das regiões metropolitanas, que não seja com a presença do cobrador nos veículos.

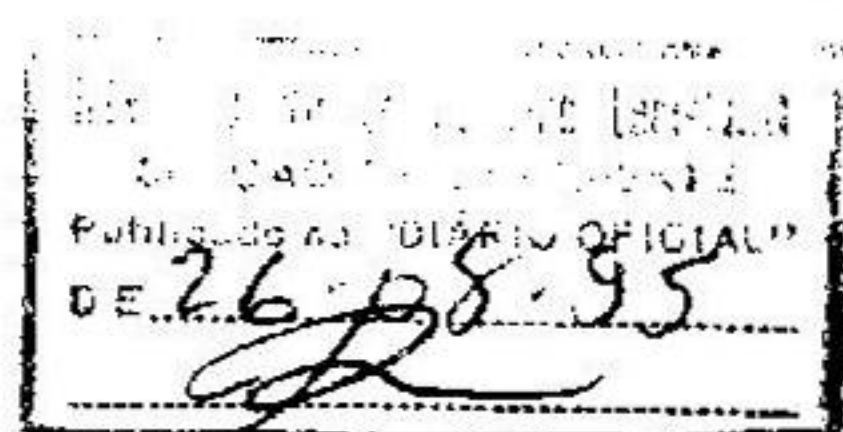
A implantação da catraca eletrônica neste momento beneficiará apenas os empresários que, inclusive, receberão financiamento de Bancos Estatais a juros subsidiados.

Este financiamento é fator decisivo no custo comparativo entre o equipamento e o cobrador. Hoje o cobrador representa 16% do custo da tarifa na Capital, em outros municípios chega a 12%. A catraca eletrônica terá um custo de depreciação e remuneração do capital em torno de 4% do valor da tarifa, a comercialização dos bilhetes mais 5% e a manutenção em torno de 1% o que já alcança 10% do valor da tarifa. Ou seja, três ou quatro centavos de Real de redução de valor a um custo social que atingirá 120 mil pessoas.

Este projeto de lei tem por objetivo permitir ao Governos do Estado, empresas e trabalhadores o equacionamento, com o devido equilíbrio, de toda esta questão.

Entendemos que a introdução de novas tecnologias deve ter como meta a melhoria das condições de vida e trabalho. Sendo assim, é fundamental e pré condição o envolvimento dos trabalhadores nas tarefas preparatórias, quando da implantação destas novas tecnologias, formulando, junto com as empresas e o Governo um programa de ação que permita o desenvolvimento da capacidade profissional dos trabalhadores, preparando-os para exercerem novas funções, inclusive, intervindo na gestão do próprio sistema. Só assim teremos melhorias significativas na qualidade dos serviços de transporte coletivo.

Sala das Sessões em 24 de agosto de 1995



DEPUTADO JOSÉ ZICO PRADO

Divisão de Ordenamento Legislativo
Esta proposição contém

01 assinaturas

SDC, 25 / 8 / 1995

Setor de Redação

nos dias 3, parágrafo único do artigo 149 da VII
consolidação do Regimento Interno, a presente proposição esteve em
para nos dias 184^a à 192^a Sessões
ord. (29/8 - 4 - 9 de 1995), não tendo
substitutivos,
que se rem jortados às fls. do n.ºs - a -
D. O. L. S / 8 / 1995

As Comissões de:	
I) Constitucionais e Justiça	
II) Transportes e Comunicações	
III) Transportes Metropolitanos	
IV) Finanças e Orçamentos	
5 9 95	
RICARDO L. G. - Presidente	

EXPEDIENTE DAS COMISSÕES

ENTRADA

EM 11/9/95

Brilhante

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

ENTRADA

EM 11/09/95

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA
DISTRIBUIÇÃO

Ao Senhor Dep. Haroldo Shimamoto
com prazo para devolução dentro de 10 dias

12/09/95
[Assinatura]
Presidente

JUNTADA

Segue Juntada parecer da
C.C.J. (Dep. Haroldo Shimamoto)
com 03 fls. numeradas a partir
de 04
de 19/10/95

SECRETARIO DE COMISSÃO