EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Recentemente, foi veiculada, na imprensa gaúcha, matéria relatando que os permissionários de lotações de Porto Alegre pediam para que os valores das passagens não sofressem reajustes. Por força de lei municipal, esses valores devem corresponder a 1,4 e 1,5 do valor da tarifa do sistema de ônibus convencional. Logo, o valor de R$ 6,00 (seis reais), que é hoje praticado, deveria ser alterado para algum valor entre R$ 6,58 e R$ 7,05. De acordo com os concessionários, esse valor praticamente inviabilizaria as suas operações, que já se encontrariam, inclusive, bastante fragilizadas em função da concorrência de outros modais, em especial, do transporte por aplicativos.

É fato que o uso de aplicativos de transporte urbano trouxe a todos porto-alegrenses maior bem-estar, possibilitando deslocamentos inviabilizados via sistema individual de transporte de passageiros (táxi) ou então em áreas com atendimento insuficiente por ônibus e lotações do sistema de transporte público do Município. Pois bem, dado que esse foi um avanço em termos de qualidade de vida de todos, seria no mínimo insensato atribuir às fragilidades do sistema de lotações a entrada dessa outra modalidade no mercado de transportes do município.

Pensando nisso, surgiu esta proposta de lei, cujo princípio basilar é a liberdade tarifária aos permissionários de lotações, dando a eles maior autonomia sobre seus negócios e, com isso, revigorar esse importante modal no âmbito municipal.

Ora, ao contrário da linha de ônibus regular que, por meio da ideia de tarifa social, traz um caráter de coparticipação entre os usuários da rede, na qual a tarifa é linear para que deslocamentos mais curtos auxiliem no financiamento daqueles mais longos, esse critério não está no cerne do sistema da lotação e, por isso: i) não é razoável que a tarifa seja linear entre todos os prestadores do serviço; e ii) não é razoável que esteja ancorada em relação ao transporte coletivo de passageiros por ônibus.

Com relação ao primeiro ponto, deve-se observar que o custo operacional de uma linha como a Rio Branco/Independência é diferente da linha Partenon/Pinheiro. Dado que os veículos são padronizados e permitem o transporte de até 25 passageiros, de acordo com a Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, a única forma de diferenciação possível se dá via preços, de modo que a autonomia tarifária ao permissionário se coloca como algo imprescindível ao funcionamento desse modal. Na linha que percorre menores distâncias, a lotação concorre com os aplicativos de transporte e, por isso, deveria poder diferenciar seus preços daquelas que percorrem maiores distâncias e não sofrem a concorrência desse modal.

Da mesma forma, a lotação não é uma concorrente direta do serviço de ônibus. Dado o baixo número de passageiros que podem ser transportados, ela não consegue ter a escala operacional do ônibus e, por isso, não é razoável o argumento de que é necessário controlar seus preços em relação ao ônibus convencional para evitar um colapso desse sistema. Além do argumento da escala, a planilha de custos que norteia o reajuste dos ônibus não pode ser comparável ao das lotações, pois são várias as diferenciações entre eles, como, por exemplo, veículos menores e ausência de cobradores. Assim, a ancoragem dos reajustes da tarifa de lotação nos critérios empregados aos ônibus do sistema de transporte público coletivo, não parece ser algo razoável.

O momento de fragilidade vivido pelo sistema de transporte de passageiros por lotação mostra-se propício para repensarmos esse modal. Ao invés de buscarmos responsabilidades alheias, culpando alternativas que trouxeram melhorias à vida de todos porto-alegrenses, acreditamos que grande parte da fragilidade desse sistema encontra-se nos regramentos impostos aos permissionários que engessam sua livre iniciativa, dificultando a aplicação das melhores alternativas possíveis aos seus negócios.

Assim sendo, conta-se com o apoio dos pares para aprovação do presente projeto, que contribui para a eficiência do sistema de transporte público municipal.

Sala das Sessões, 29 de março de 2019.

VEREADOR FELIPE CAMOZZATO

**PROJETO DE LEI**

**Altera o inc. II do art. 3º da Lei nº 9.229, de 9 de outubro de 2003, alterada pela Lei nº 11.110, de 11 de agosto de 2011, e altera o parágrafo único do art. 16 e o *caput* do art. 17 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, e alterações posteriores, modificando critérios para as tarifas do transporte seletivo por lotação no sistema de transporte público da cidade de Porto Alegre.**

**Art. 1º**  Fica alterado, modificando sua redação e incluindo as als. *a*, *b* e *c,* o inc. II do art. 3º da Lei nº 9.229, de 9 outubro de 2003, alterada pela Lei nº 11.110, de 11 de agosto de 2011, conforme segue:

“Art. 3º ......................................................................................................................

....................................................................................................................................

II – as tarifas das linhas do serviço seletivo de lotação serão definidas pelos consórcios operacionais ou, na ausência desses, pela Associação dos Transportadores de Passageiros por Lotação de Porto Alegre – ATL –, observada a:

a) validade mínima de 6 (seis) meses;

b) publicação de seu valor no Diário Oficial Eletrônico de Porto Alegre (DOPA-e); e

c) vigência a partir de 30 (trinta) dias, contados da data de publicação no DOPA-e.” (NR)

**Art. 2º**  Fica alterado o parágrafo único do art. 16 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, e alterações posteriores, conforme segue:

“Art. 16. ....................................................................................................................

Parágrafo único. A tarifa do transporte seletivo direto será superior à do modal coletivo por ônibus.” (NR)

**Art. 3º**  Fica alterado o *caput*do art. 17 da Lei nº 8.133, de 1998, e alterações posteriores, conforme segue:

“Art. 17. Considera-se seletivo por lotação o transporte de passageiros exclusivamente sentados, executado por veículos de apenas 1 (uma) porta, dotados de poltronas do tipo rodoviário, com capacidade máxima para 25 (vinte e cinco) lugares, a ser definida pelo órgão gestor, prestado mediante pagamento individualizado, com itinerários fixados pelo Município de Porto Alegre, conforme especificações e requisitos a serem estabelecidos na legislação específica do modal.

.........................................................................................................................” (NR)

**Art. 4º**  Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

/DBF