

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

Não existe controle sobre os custos ou sobre como a Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre (ATP) faz a gestão do Sistema de Bilhetagem. Por isso, apesar de os empresários e a Prefeitura Municipal de Porto Alegre (PMPA) alegarem que o sistema é deficitário, os indicadores mostram o contrário. Enquanto a inflação nos últimos 19 anos foi de 338%, o aumento da passagem acumulado no período foi de 629,73%. Dessa forma, não existe controle sobre o número de passageiros transportados por quilômetro, o que poderia ser feito de forma diária e com transparência.

Nos moldes atuais, o sistema de cálculo das tarifas é uma incógnita. Tanto que o Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Sul identificou, após estudo, que o cálculo tarifário apresentava várias incongruências, especialmente no uso de frota reserva de ônibus no cálculo da tarifa, um dos exemplos que o TCE apontou é que até os ônibus parados entravam na conta como se estivesse rodando.

Atualmente o Sistema de Bilhetagem Eletrônica e os recursos provenientes dele são administrados pelas empresas de transporte coletivo, sob a forma de antecipação da receita. Os recursos provenientes de aplicações financeiras acabam ficando com os gestores desse fundo, que são os próprios donos das empresas, não havendo nenhuma garantia que esse recurso seja utilizado para baratear o preço das passagens. Isso caracteriza lucro, não melhoria do sistema.

Assim, com este Projeto de Lei Complementar, buscamos estabelecer o controle público desses recursos, como forma de garantir a transparência e a adequada aplicação dos rendimentos, sem descumprir com o princípio da administração pública que é a publicidade e adequado às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sala das Sessões, 4 de julho de 2013.

VEREADOR ENGº COMASSETO

VEREADOR ALBERTO KOPITTKE

VEREADOR MARCELO SGARBOSSA

VEREADOR MAURO PINHEIRO

VEREADORA SOFIA CAVEDON

## PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

**Institui o Sistema de Gestão Pública de Transporte Urbano, compreendendo a gestão do Fundo Público de Transporte Urbano (FPTU), o Sistema Integrado de Bilhetagem de Transporte Urbano (SIBTU) e os instrumentos de transparência e controle social, e dá outras providências.**

**Art. 1º** Fica instituído o Sistema de Gestão Pública de Transporte Urbano, sob a administração do Município de Porto Alegre.

**Art. 2º** O Sistema de Gestão Pública de Transporte Urbano compreende a gestão do Fundo Público de Transporte Urbano (FPTU), o Sistema Integrado de Bilhetagem de Transporte Urbano (SIBTU) e os instrumentos de transparência e controle social.

**Art. 3º** Fica criado o Fundo Público de Transporte Urbano (FPTU), destinado à captação e à aplicação de recursos para custear os serviços de transporte coletivo no Município de Porto Alegre.

**Art. 4º** O SIBTU consistirá na integração de todos os modais de transportes coletivos do Município Porto Alegre, em consonância com a Região Metropolitana, por meio de cartão de transporte e sistema operacional único.

**Parágrafo único.** Serão publicados diariamente, na página eletrônica do Executivo Municipal, os dados referentes à bilhetagem, identificando os diversos tipos de passageiros transportados e o cumprimento da tabela de viagens de cada uma das linhas de ônibus do Município apurados no dia anterior.

**Art. 5º** O FPTU e o SIBTU serão administrados por comitê gestor nomeado pelo Executivo Municipal e fiscalizados pelo Conselho Municipal do Transporte Urbano (Comtu).

**Art. 6º** Constituem receitas do FPTU, dentre outras que lhe forem destinadas:

I – recursos oriundos da bilhetagem eletrônica, venda de vale-transporte, passagem escolar e outras antecipações adotadas pela administração municipal;

II – dotação orçamentária e transferência de recursos do Município, do Estado e da União destinados à área do transporte público;

III – doações e contribuições de pessoas físicas ou jurídicas;

IV – rendimentos e juros provenientes de aplicações financeiras de seus recursos;

V – doações, auxílios, contribuições, subvenções e transferências de entidades nacionais e internacionais e de organizações governamentais e não governamentais;

VI – contrapartidas e medidas mitigatórias de estudos de impacto de transporte público; e

VII – recursos provenientes da veiculação de publicidade nos ônibus.

**Parágrafo único.** As receitas do FPTU serão depositadas em instituições financeiras oficiais, em conta especial e específica.

**Art. 7º** Os recursos do FPTU serão repassados para as empresas concessionárias de transporte público na proporção dos serviços prestados.

**Art. 8º** No prazo de 6 (seis) meses, contados da data de publicação desta Lei Complementar, será elaborado plano municipal para qualificação do transporte coletivo e instituição de tarifa justa.

§ 1º O plano referido no *caput* deste artigo estabelecerá as metas qualitativas e quantitativas a serem atingidas e tratará, dentre outros pontos, de acessibilidade, conforto aos usuários, motoristas e cobradores, climatização, sustentabilidade ambiental, sinalização adequada nas paradas das linhas, itinerários e horários, adequação das tabelas e cobertura das linhas de acordo com as demandas dos usuários.

§ 2º O plano referido no *caput* deste artigo projetará a ampliação progressiva do atendimento do transporte de ônibus pela Companhia Carris Porto-Alegrense.

**Art. 9º** A cada fixação de reajuste da passagem será realizada a revisão de todos os itens da planilha de cálculo tarifário, em especial na margem de lucro das empresas, e de sua incidência no preço da passagem.

**Art. 10.** As isenções fiscais e tributárias concedidas em qualquer das esferas públicas incidirão para compensar os custos da passagem na mesma proporção da isenção concedida.

**Art. 11.** Os rendimentos financeiros do FPTU integrarão os itens da planilha de cálculo tarifário visando à compensação dos custos de operação do sistema.

**Art. 12.** Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.