



Câmara Municipal de Porto Alegre

PROC. N° 0251/14

PLL N° 015/14

COMISSÃO DE ECONOMIA, FINANÇAS, ORÇAMENTO E DO MERCOSUL

PARECER N° 153 /14 – CEFOR
AO PROJETO E À EMENDA N° 01

Obriga as empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo por ônibus no Município de Porto Alegre, públicas ou privadas, a manter em funcionamento os condicionadores de ar dos veículos que o possuam, altera a al. i do *caput* do art. 10 da Lei n° 2.758, de 4 de dezembro de 1964, e alterações posteriores, incluindo condicionadores de ar no rol de características mínimas para inclusão de veículos na frota de prestação desse serviço, e dá outras providências.

Vêm a esta Comissão, para parecer, o Projeto em epígrafe, de autoria do vereador Paulinho Motorista, e a Emenda n° 01 de Relator, de autoria do vereador Valter Nagelstein.

Instada a oferecer Parecer Prévio (fl. 23), a Procuradoria da CMPA aduz que, conforme a Constituição da República, compete aos municípios legislar sobre assuntos de interesse local e organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

Argumenta que a Lei Orgânica do Município de Porto Alegre (LOMPA) declara competir ao Município prover tudo quanto concerne ao interesse local e organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local e os que possuem caráter essencial (artigos 8º, inciso III, e 9º, inciso II).

Diz, ainda, que a Lei n° 8.133/98, ao dispor sobre o Sistema de Transporte e Circulação no Município de Porto Alegre, estatui que o serviço de transporte de passageiros é de caráter público e essencial, a ser prestado com



PARECER Nº 153 /14 – CEFOR
AO PROJETO E À EMENDA Nº 01

observância de condições de regularidade, continuidade, eficiência e bom atendimento (art. 12) dispondo, ainda, constituírem atribuições do Poder Público Municipal, entre outras, regulamentar a prestação de tal serviço e zelar pela sua boa qualidade (art. 1º, parágrafo único e incisos I, VII e X).

Entende que a matéria regulada pelo presente Projeto se insere no âmbito da competência municipal, inexistindo óbice jurídico à tramitação.

Ressalva, contudo, que o conteúdo normativo da alínea *i* do art. 10 da Lei nº 2.758/64, na redação dada pelo Projeto de Lei, implica alteração nas relações jurídicas objeto de contratos de concessão de serviço de transporte coletivo, daí podendo decorrer consequências relevantes, inclusive no que respeita à alteração do seu equilíbrio econômico-financeiro.

Após ciência ao autor da Proposição, foi anexado pedido de consulta (fl. 25) à Procuradoria da CMPA pelo ver. Valter Nagelstein sobre a prejudicialidade da propositura, uma vez que o proposto já está contemplado na licitação sob transporte coletivo em andamento.

A Procuradoria da CMPA, fl. 27, manifesta-se sobre a consulta do ver. Valter Nagelstein, colacionando o art. 195 do Regimento da CMPA e fundamenta que o fato apontado, de contemplação da medida proposta em procedimento licitatório instaurado e em andamento, não está definido regimentalmente como hipótese de caracterização de prejudicialidade.

Após, remessa à CCJ (fl. 29), que, pautando-se pelo parecer complementar da Procuradoria da CMPA, que opina pela inexistência de óbice de natureza constitucional, sugere que, no mérito, o processo merece aperfeiçoamento, principalmente no que tange à substituição dos ônibus da frota atual por outros, com os equipamentos de ar-condicionado, sem que sejam retirados de circulação os ônibus que tem prazo de vida útil ainda a vencer.

Anexada a Emenda nº 01, do relator da CCJ, que inclui parágrafo único no Projeto, determinando que a obrigatoriedade dos equipamentos de ar-condicionado deverá respeitar a vida útil da atual frota, sendo sua instalação progressiva e gradual, valendo para ônibus novos a serem emplacados a partir da vigência desta lei.



PARECER Nº 153 /14 – CEFOR
AO PROJETO E À EMENDA Nº 01

É o relatório.

O Projeto obriga as empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo por ônibus no Município de Porto Alegre, públicas ou privadas, a manter em funcionamento os condicionadores de ar dos veículos que os possuam, altera a al. I do *caput* do art. 10 da Lei nº 2.758, de 4 de dezembro de 1964, e alterações posteriores, incluindo condicionadores de ar no rol de características mínimas para inclusão de veículos na frota de prestação desse serviço, e dá outras providências. A Emenda nº 01 de relator (CCJ) determina que a obrigatoriedade dos equipamentos de ar-condicionado deverá respeitar a vida útil da atual frota, sendo sua instalação progressiva e gradual, valendo para ônibus novos a serem emplacados a partir da vigência desta lei.

A iniciativa do proponente faz sentido, bem como a Emenda nº 01.

Preliminarmente, há que se considerar o Parecer Prévio da Procuradoria da CMPA que se inclina pela constitucionalidade da Proposição e atendimento aos preceitos da CF/88, e da LOMPA.

Discorremos.

Recentemente o Conselho do Orçamento Participativo (COP), em Audiência Pública que se realizou com a finalidade de discutir o Edital da Licitação do Transporte Coletivo aprovou, por todas as regiões do OP, diversos itens para o transporte coletivo onde o primeiro é o ar-condicionado, como item obrigatório.

O prefeito municipal, em seu *blog* (*Blog do Fortunatti*), publicado em 11-02-2014, manifesta-se sobre a licitação do transporte coletivo:

Quanto ao ar-condicionado, ao consultarmos a cidade de Curitiba, considerada modelo nacional de sistema de transporte coletivo, fomos alertados de que a cidade optou em não colocar o sistema de refrigeração em seus ônibus para não encarecer a passagem de ônibus. Curitiba tem uma temperatura muito próxima a de Porto Alegre tanto no inverno como no verão. Atualmente, NENHUM ônibus que transita na capital paranaense possui ar-condicionado, nem sequer os BRTs (“Ligeirinhos”). Conforme estudos do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de



PARECER Nº 153 /14 – CEFOR
AO PROJETO E À EMENDA Nº 01

Curitiba (IPPUC), a utilização de ar-condicionado nos ônibus acarretaria um aumento de consumo de combustível em 25% na frota. Por isso, a decisão da não utilização de ar-condicionado.

No Rio de Janeiro, ocorreu uma inovação, pois até bem pouco os ônibus tinham tarifas diferenciadas para os “sem” e os “com” ar-condicionado (apelidados de frescão). Estes últimos tinham uma tarifa próxima aos R\$ 6,00. O prefeito Eduardo Paes resolveu “copiar” o sistema de Porto Alegre e estabeleceu uma tarifa única de R\$ 3,00 para todo o sistema na cidade.

Achei importante propor este debate com a população através do Conselho do Orçamento Participativo, pois é um tema de interesse especialmente dos cidadãos que se deslocam das vilas populares e têm o menor orçamento familiar. Essa avaliação também será enfatizada na Audiência Pública sobre a licitação do transporte coletivo.

É importante que as pessoas participem do debate com argumentos objetivos sobre o impacto na vida da sociedade para que possamos encontrar a melhor solução possível para a licitação e a melhor equação no binômio “Qualidade e Preço” da passagem.

Como exemplo concreto para o debate, um dos itens que tornam a Carris mais dispendiosa do que as demais empresas de ônibus é o fato de que 56% da sua frota conta com ar-condicionado, enquanto o restante do sistema tem 23% dos veículos com esse recurso. O custo do sistema de ar-condicionado num ônibus comum é superior a R\$ 100 mil, mais o aumento do consumo de combustível do veículo. Num articulado, o valor ultrapassa os R\$ 150 mil. A escolha repercute da mesma forma nos orçamentos quando os cidadãos adquirem seus automóveis com acessórios opcionais.

Em síntese, o esforço que a prefeitura vem fazendo nas medidas voltadas ao transporte coletivo tem o objetivo de qualificar o serviço prestado aos mais de 1 milhão de cidadãos que se deslocam diariamente na cidade. O ar-condicionado é sim um item de conforto para os trajetos, mas tem custos que inevitavelmente impactarão na tarifa ao final da licitação. Da mesma forma, a retirada do recurso pode levar a uma diminuição da passagem no processo. Esse é um debate sério que os usuários do transporte coletivo devem fazer. Sem demagogia ou proselitismo. Buscando a melhor solução para a cidade.

Entretanto, temos que a temperatura de Porto Alegre e Curitiba é diferente no verão, sendo que as máximas da capital paranaense aproximam-se de



PARECER Nº 158 /14 – CEFOR
AO PROJETO E À EMENDA Nº 01

33°C em uma onda de calor enquanto que em Porto Alegre ultrapassam tranquilamente os 40°C. Assim, sem ar-condicionado o cumprimento dos trajetos pode se tornar penoso para os passageiros e até mesmo para os motoristas, cobradores e funcionários das empresas de ônibus.

Porto Alegre tem apresentado temperaturas maiores no verão e o desconforto gerado pelas viagens de transportes coletivos diminui a produtividade dos trabalhadores e o desempenho dos estudantes.

Conforme publicado no portal Sul21 as empresas privadas lucram 418 milhões de reais por ano, então bastaria uma pequena redução desse lucro magnífico para adequação dos custos do equipamento de ar-condicionado nos veículos de sua frota de ônibus.

Contemplando a Emenda nº 01, referimos que, no passado, os ônibus de Porto Alegre não possuíam ar-condicionado, mas os veículos possuíam janelas que abriam, inclusive na altura dos braços. No Rio de Janeiro, os “Frescões” tinham como característica os janelões, e, posteriormente, receberam ar-condicionado.

Como a proposição busca contemplar a qualidade de vida, repisamos que um ônibus com capacidade para 42 passageiros sentados que transporta mais de 100 pessoas num dia de máximo calor no verão, não é simplesmente desconfortável, mas, sim, desumano.

Se propomos um conceito de planejamento urbano estimulando os usuários de automóveis a deixarem seus veículos na garagem trocando pelo transporte coletivo público, seja por economia, seja por conforto, seja pelo meio ambiente, devemos oferecer um serviço de transporte público que seja atraente do ponto de vista de conforto para que a troca seja conveniente, “vantajosa”, ao usuário. Caso contrário a população continuará entupindo o sistema viário com seus automóveis próprios utilizados por somente uma pessoa.

8 O transporte oferecido pela administração pública deve ser eficiente, limpo, confortável, pontual.

Contemplando a Emenda nº 01, os veículos que possuem ar-



PARECER Nº 153 /14 – CEFOR
AO PROJETO E À EMENDA Nº 01

-condicionado têm as janelas vedadas, o que cria a obrigatoriedade de utilização do equipamento em 100% do tempo, muitas vezes desnecessariamente em função das condições climáticas. Janelas que abrem permitem a ventilação natural dos veículos em dias amenos.

Ainda, do ponto de vista do orçamento, valoramos a lição de Direito Administrativo do ilustre Prof. Diógenes Gasparin de que o objeto da empresa privada é o lucro enquanto que o da Administração Pública não é o lucro, mas o Interesse Público.

Essa lógica, considerando as delegações do poder público por meio da concessão ou da permissão dos serviços públicos pela Lei de Licitações nº 8.666/93, deve contaminar a empresa privada que, na matéria, contemple mais o interesse público do que o privado, pois presta serviços como substituto do poder público, considerados essenciais à população.

Assim, no âmbito da Carris, mesmo que não lucrativa, essa empresa deve continuar prestando seus serviços e a questão “lucro” não deve permear as discussões de custos e tarifas.

Ainda, temos que a Proposição, salvo no âmbito da Carris, não interfere no orçamento municipal e suas despesas inerentes devem ser suportadas pelas empresas concessionárias de transporte coletivo e pela administração municipal como necessárias e sobrepujadas pela necessidade física e conforto ambiental dos usuários de transporte coletivo em nossa cidade.

Assim, avaliadas as considerações apresentadas pela Procuradoria da CMPA e pela CCJ, adicionando-se os aspectos arguidos por esta Comissão, este relator tem, no mérito, entendimento pela **aprovação** do Projeto e da Emenda nº 01.

Sala de Reuniões, 14 de julho de 2014.


Vereador Airto Ferronato,
Relator.



Câmara Municipal de Porto Alegre

PROC. Nº 0251/14
PLL Nº 015/14
Fl. 7

**PARECER Nº 159 /14 – CEFOR
AO PROJETO E À EMENDA Nº 01**

Aprovado pela Comissão em 05-08-2014


Vereador Idenir Cecchim – Presidente


Vereador Bernardino Vendruscolo

Vereador Cassio Trogildo – Vice-Presidente

Vereador Guilherme Socias Villela