



Av. Loureiro da Silva, 255 - Bairro Centro Histórico, Porto Alegre/RS, CEP 90013-901

CNPJ: 89.522.437/0001-07

Telefone: - <http://www.camarapoa.rs.gov.br/>

EMENDA

Emenda nº 02 ao PLE 013 - PROC. 601-21

Inclui artigo, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. __ No caso de aprovação de quaisquer das hipóteses previstas em conformidade com o art. 1º, ficam mantidas as linhas operadas pelo Lote Público, devendo estas, se for o caso, serem submetidas a processo licitatório.

§ 1º Ocorrendo o processo licitatório, não poderão participar ou se habilitar pessoas jurídicas ou pessoas físicas que possuam vínculos societários em empresas, consorciadas ou não, que já administrem concessões de qualquer dos lotes integrantes do Sistema Municipal de Transporte de Passageiros por Ônibus de Porto Alegre.

§ 2º Se houver a licitação, esta deverá priorizar, no primeiro momento, acionistas minoritários da própria CARRIS e eventual cooperativa de trabalhadores organizada pelos funcionários oriundos da EMPRESA PÚBLICA.

§ 3º Os ativos e bens da empresa não poderão ser transferidos para outros Lotes, devendo, se for o caso, revertidos ao Município, ficando vedada sua venda, repasse ou aluguel de terrenos sem autorização expressa em Lei específica.

§ 4º Os funcionários que tenham sido admitidos através de concurso ou processo seletivo público, deverão ser integrados à sucessora, não podendo ser desligados, sem justa causa, pelo período de 03 (três) anos a contar do ato efetivo de assunção da sucedânea, excetuando aqueles que assim o desejarem e manifestarem, por escrito, o desejo de desligamento." (NR)

II

Inclui artigo, onde couber, com a seguinte redação:

"Art. __ No período em que não vigorar as hipóteses autorizadas nesta Lei, a Carris receberá, na proporção do Lote que opera, as mesmas isenções, subvenções, subsídios e benefícios concedidos às concessionárias dos Lotes Privados.

§ 1º Deverão ser recolhidos aos cofres públicos, em até 90 (noventa) dias após a publicação desta Lei, podendo os valores financeiros serem convertidos na forma de subsídio às concessionárias na mesma proporção de operação dos Lotes Privados e do Lote Público:

I - eventuais dívidas das concessionárias com a Câmara de Compensação Tarifária, multas contratuais e de trânsito;

II - eventuais lucros e dividendos obtidos com aplicação financeira do Sistema de Bilhetagem Eletrônica pelas concessionárias;

III - em conformidade com a Lei nº 8.133/1998, eventuais despesas realizadas pelas empresas, sua associação ou sindicato, apresentadas nos estudos do cálculo tarifário, que não correspondam com objetivos da qualidade e modicidade tarifária do Sistema Municipal de Transporte de Passageiros por Ônibus de Porto Alegre." (NR)

JUSTIFICATIVA

A Companhia Carris Porto-Alegrense é uma empresa pública de 149 anos. É a mais antiga empresa de transporte coletivo do país, tendo sua fundação autorizada ainda nos tempos do imperador via Decreto publicado em 19 de junho de 1872. Portanto, um patrimônio histórico da cidade de Porto Alegre que presta serviços essenciais à população na área do transporte público. Fato que, por si só, agrega grande valor social e até financeiro à sua marca. Nesse sentido, a Carris não pertence a uma ou outra gestão municipal ou a algum dos 45 prefeitos que administraram o município durante o período. A Carris pertence ao povo de Porto Alegre. Não é somente mais uma empresa de ônibus como outra qualquer, mas um patrimônio da população que sempre balizou a qualidade do transporte público. Sua história, confunde-se com a própria história da cidade e de seu desenvolvimento.

Ao longo de todo esse período, foi a Carris responsável por servir das mais diversas formas ao transporte dos moradores da capital gaúcha e sua região metropolitana. Todas as inovações ocorridas no sistema, foram proporcionadas por esta empresa pública que, durante muitos anos, recebeu premiações nacionais e internacionais devido a qualidade do serviço prestado, é, anualmente, a empresa do setor mais reconhecida pela população do Rio Grande do Sul através da pesquisa Top Of Mind e ainda se configura como uma das empresas de maior respeito em nível nacional.

Por isso somos contrários à sua "desestatização", um novo termo utilizado para executar antigas práticas de desmonte, privatização e extinção do patrimônio do povo sob o viés ideológico de desregular o controle sobre serviços essenciais prestados pela administração pública. Uma visão ultrapassada que em muitos países europeus e da América Latina está sendo revista devido ao seu fracasso em não atender adequadamente o interesse público.

Nesse sentido, propomos que seja dada preferência aos acionistas minoritários e eventual cooperativa formada por trabalhadores e trabalhadoras da empresa pública em quaisquer das hipóteses pretendidas. Também, que os funcionários da Carris, todos submetidos a concursos ou processos seletivos públicos, sejam mantidos por, no mínimo, três anos após o processo licitatório.

É preciso também garantir que a empresa pública receba o mesmo tratamento das empresas privadas detentora de concessões no setor. Ao longo dos últimos anos, tais empresas, as quais se consideram deficitárias, têm exigido uma série de benefícios, subvenções, corte de direitos dos usuários e, mais recentemente, subsídios públicos. De fato, não podemos negar que, no atual modelo, o sistema de transporte coletivo possa estar enfrentando uma situação de crise. Porém, também não podemos esquecer que, enquanto a Carris, por ser uma empresa pública, é a única a cumprir os contratos de concessão assinados em 2015, como a renovação da frota e sua equipagem com ar condicionado e GPS, o pagamento de taxas e multas existentes e a manutenção da prestação de serviço de qualidade aos usuários. Portanto, estamos propondo que quaisquer subsídios ou subvenções ao sistema incluam a Carris na proporção do Lote que ela opera. Entendemos como absolutamente injusto o aporte de recursos públicos da prefeitura em concessionárias privadas na ordem de R\$ 56,3 milhões de outubro de 2020 a maio de 2021 e a negativa insistente do atual gestor em aportar valores bem menores numa empresa pública que é propriedade da cidade. Além disso, necessário recordar que, durante a pandemia, por decisão da prefeitura, a Carris operou 23 linhas que concessionárias privadas abandonaram durante um período cujo custo operacional de R\$ 24 milhões, segundo dados do próprio Executivo, nunca foi repassado à empresa público e teria gerado na mesma um déficit de R\$ 17 milhões.

Outra questão são as dívidas com a Câmara de Compensação Tarifária, os lucros obtidos com aplicações financeiras por administrarem de maneira privada o Sistema de Bilhetagem Eletrônica, as multas por descumprimento de contrato de concessão e multas de trânsito das concessionárias privadas sejam recolhidas aos cofres públicos em até 90 dias após a publicação da Lei. São outras dezenas de milhões de reais que, por desídia da administração municipal, não foram ainda recolhidas e utilizadas de maneira transparente para qualificar o Sistema de Transporte de Passageiros em Porto Alegre. Fato que, por si só, o de não recolher ao Município tais valores, já seria suficiente para justificar o rompimento dos contratos de concessão. Cumpre também lembrar que tais empresas receberam nos últimos anos o benefício de isenção do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, significando um aporte subsidiado de R\$ 17 milhões nas mesmas.

Observa-se que, através de alguns poucos dados apresentados no contexto do Substitutivo ora apresentados, o problema real no Sistema de Transporte de Passageiros por Ônibus em Porto Alegre ou do alto valor da tarifa paga pelo usuário, não é a manutenção da Carris pública. Nesse caso, mesmo o maior ideólogo que defende privatizações ou extinção da função estatal, deve admitir que os aportes financeiros dados pela prefeitura às empresas privadas têm sido substancialmente maiores do que o aporte à empresa pública e que, nem assim, estas resolveram seus problemas de gestão e crise financeira. Ao contrário: eles foram agudizados. Num cenário econômico onde o desemprego e a pobreza aumentaram, as concessões privadas, além de receberem tais aportes, pressionaram sempre para o aumento da tarifa em patamares elevados mesmo obtendo benefícios com a retirada de direitos dos usuários, isenções fiscais, aumento do limite de idade da frota para rodagem e a vista grossa do Executivo com relação às dívidas que estas possuem com o erário, ao reiterado descumprimento dos contratos de concessão, dos horários de operação das linhas e ao sucateamento dos ônibus que, embora previsto nos contratos, não foram renovados pelas concessionárias.

Ao invés de problema, a Carris pode ser uma solução se bem gerida pela gestão pública, retornando ao seu caráter de empresa balizadora do transporte coletivo e apresentando soluções técnicas e tecnológicas ao Sistema. Sem a empresa pública como balizadora, a ganância empresarial será ainda maior colocando em xeque o próprio Sistema e onerando cada vez mais os cofres públicos que já aportam recursos financeiros nas mesmas.

Diante desses argumentos, rogamos aos Nobres Pares pela sua APROVAÇÃO.

Ver. Aldacir Oliboni (Líder da Bancada do PT)

Ver. Jonas Reis (PT)**Ver^a Laura Sito (PT)****VEr. Leonel Radde (PT)**

Documento assinado eletronicamente por **Aldacir Jose Oliboni, Vereador**, em 23/08/2021, às 11:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no Art. 10, § 2º da Medida Provisória nº 2200-2/2001 e nas Resoluções de Mesa nºs 491/15, 495/15 e 504/15 da Câmara Municipal de Porto Alegre.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.camarapoa.rs.gov.br>, informando o código verificador **0269134** e o código CRC **498A2E9A**.