



PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE
GABINETE DO PREFEITO

Of. n° 1170/GP.

Porto Alegre, 07 de julho de 2021.

Senhor Presidente:

Dirijo-me a Vossa Excelência para encaminhar-lhe, no uso da prerrogativa que me é conferida pelo inc. VII do art. 94 da Lei Orgânica do Município de Porto Alegre, o anexo Projeto de Lei que institui, no Município de Porto Alegre, o programa de extinção gradativa da função de cobrador do transporte coletivo por ônibus do Município de Porto Alegre, determinando a adoção de ações que viabilizem a transposição dos profissionais para outros mercados de trabalhos e revoga o § 4º do art. 1º da Lei nº 7.958, de 8 de janeiro de 1997, e o § 2º do art. 34 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, a fim de ser submetido à apreciação dessa Egrégia Câmara Municipal de Vereadores.

A justificativa que acompanha o projeto evidencia as razões e a finalidade da presente proposta.

Atenciosamente,



Sebastião Melo,
Prefeito de Porto Alegre.

A Sua Excelência, o Vereador Márcio Bins Ely,
Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre.



PROJETO DE LEI Nº 016/2021.

Institui, no Município de Porto Alegre, o programa de extinção gradativa da função de cobrador do transporte coletivo por ônibus do Município de Porto Alegre, determinando a adoção de ações que viabilizem a transposição dos profissionais para outros mercados de trabalhos e revoga o § 4º do art. 1º da Lei nº 7.958, de 8 de janeiro de 1997, e o § 2º do art. 34 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998.

Art. 1º Fica instituído, no Município de Porto Alegre, o Programa de Extinção Gradativa da Função de Cobrador do Transporte Coletivo por Ônibus, compreendendo os seguintes objetivos diretrizes:

- I – qualificação do serviço de transporte coletivo e contribuição para a modicidade tarifária;
- II – ações que viabilizem a transposição dos cobradores para outros mercados de trabalhos;
- III – redução gradativa do número de profissionais, mediante a não reposição das vagas para a função de cobrador;
- IV – implementação gradual de meios eletrônicos de cobrança da tarifa do serviço;
- V – extinção definitiva da função de cobrador até 1º de janeiro de 2026.

Art. 2º As empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo do Município de Porto Alegre promoverão as ações de viabilização da transposição dos cobradores para outros mercados de trabalhos, referidas no inc. II do art. 1º desta Lei, mediante:

- I – a disponibilização de curso de qualificação ou capacitação profissional em quantidade de vagas suficiente para o atendimento de todos seus cobradores, podendo fazê-lo por meios próprios ou mediante a celebração de contratos, parcerias e convênios com pessoas físicas ou jurídicas de direito público e privado,



II – a avaliação da possibilidade de aproveitamento dos cobradores, capacitados na forma do inc. I deste artigo, em outras atividades e funções existentes nas empresas, inclusive na função de motorista.

Parágrafo único. O Município promoverá ações complementares às dispostas no *caput* deste artigo, mediante a celebração de convênios ou parcerias, em especial com entidades empresariais voltadas para o treinamento profissional, assistência social, consultoria, pesquisa, assistência técnica e lazer (Sistema S).

Art. 3º Não será efetuada a reposição de vaga para a função de cobrador nas seguintes hipóteses:

I – rescisão do contrato de trabalho por iniciativa do cobrador;

II – despedida por justa causa;

III – aposentadoria;

IV – falecimento do empregado;

V – interrupção ou suspensão do contrato de trabalho;

Art. 4º Fica permitida a execução de viagens sem a utilização de cobrador nas seguintes hipóteses:

I – na prestação do serviço de transporte coletivo por ônibus cuja viagem tenha iniciado entre as 22h (vinte e duas horas) e 4h (quatro horas);

II – na prestação do serviço nos domingos, feriados e dias de Passe Livre;

III – em datas, linhas, períodos ou horários específicos, mediante prévia regulamentação da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU), por intermédio da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC).

Parágrafo único. A realização de viagens sem a utilização de cobrador, referida no *caput* deste artigo, não poderá implicar a despedida dos cobradores.

Art. 5º O pagamento da tarifa, no horário compreendido entre 22h (vinte e duas horas) e 4h (quatro horas), visando à segurança dos usuários e da tripulação, deverá ser efetuado exclusivamente por meio de cartão do sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), cartão de débito, cartão de crédito ou outras formas eletrônicas de pagamento.

Parágrafo único. As modalidades de pagamento referidas no *caput* deste artigo serão objeto de decreto do Executivo.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE
GABINETE DO PREFEITO

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Ficam revogados:

I – o § 4º do art. 1º da Lei nº 7.958, de 8 de janeiro de 1997,

II – o § 2º do art. 34 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998.



JUSTIFICATIVA:

Dispôs a Constituição Federal de 1988 que o transporte coletivo é um serviço público essencial, devendo ser prestado pelo Município, diretamente ou mediante concessão ou permissão, sempre através de licitação (art. 30, V c/c art. 175).

Mais recentemente, o transporte público foi elevado à condição de um direito social, mediante emenda constitucional (PEC 74) que alterou o art. 6º da CF 1988, decorrente da PEC 74. Esta justa modificação no enfoque que o País passou a dar ao transporte público sedimentou sua primazia sobre as formas de transporte individual, passando a balizar o agir do Poder Público na regulação, planejamento e operação da mobilidade urbana.

Veja-se, portanto, que o transporte foi equiparado a direitos básicos dos brasileiros, como a educação, a saúde, o trabalho, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância e a assistência aos desamparados.

Não obstante, tal avanço no estabelecimento das prioridades das políticas públicas estabeleceu, paralelamente, severa responsabilidade para o Executivo e o Legislativos municipais, na medida em que suas proposituras e práticas devem primar por garantir a disponibilidade, eficiência e qualidade do serviço de transporte coletivo local.

É neste contexto que vimos apresentar o presente projeto de lei, na condição de providência que, paralelamente a outras medidas administrativas (reapactuação dos contratos de concessão, racionalização operacional, etc.) e projetos de lei, constitui ação indispensável para possibilitar não somente a modicidade tarifária do transporte coletivo de Porto Alegre, mas, a médio prazo, a própria continuidade da existência e disponibilização de tal serviço público.

Isto porque o atual contexto em que se encontra o Sistema de Transporte Coletivo da Capital - advindo do binômio alto custo operacional e tarifa arrecadada insuficiente para cobri-lo - demanda medidas e intervenção urgente do Poder Público, sob pena de inviabilidade econômica dos contratos de concessão e de eventual formação de um passivo a ser pago pelo erário em um futuro próximo.

Como medidas possíveis para o reequilíbrio de tal equação se apresentam, de um lado, a avaliação sobre a possibilidade de instituir as denominadas Receitas Extratarifárias (de modo a abandonar o atual modelo, pelo qual a tarifa pelos usuários é a única fonte de receita do Sistema) e, de outro, a racionalização e diminuição dos custos operacionais do serviço.

É justamente sobre o prisma da diminuição dos custos operacionais do serviço que o presente projeto intenta instituir o Programa de Extinção Gradativa da Função de Cobrador, de forma gradativa e mediante a adoção de ações que viabilizem a transposição



dos profissionais para outros mercados de trabalhos, bem como com a implementação de meios tecnológicos que possibilitem a rápida e segura cobrança da tarifa nos veículos, sem a necessidade de alocação de um funcionário específico para tanto.

Assim, competirá às concessionárias do serviço de transporte coletivo promoverem ações que viabilizem a transposição dos cobradores para outros mercados de trabalhos, mediante:

- disponibilização de curso de qualificação ou capacitação profissional em quantidade de vagas suficiente para o atendimento de todos seus cobradores, e
- a avaliação da possibilidade de aproveitamento dos cobradores em outras atividades e funções existentes nas empresas,

Da mesma forma, o projeto prevê autorizar a não reposição (não contratação de novos profissionais) dos cobradores nas seguintes situações:

- rescisão do contrato de trabalho por iniciativa do cobrador;
- despedida por justa causa;
- aposentadoria;
- falecimento do empregado;
- interrupção ou suspensão do contrato de trabalho;

Veja-se que não se pretende autorizar, sobremaneira, a despedida dos cobradores pelas empresas transportadoras, mas apenas a faculdade de não repô-los no caso de vacância ocorrida única e exclusivamente nas cinco hipóteses acima fixadas.

Tanto o é que o parágrafo único o art. 4º do PLE determina que a realização de viagens sem a presença do cobrador (decorrência lógica da não reposição e medida imprescindível para a redução dos custos operacionais) não poderá implicar a despedida dos cobradores.

O Programa de Extinção Gradativa da Função de Cobrador será executado ao longo de 4 (quatro) anos, findando em 1º de janeiro de 2026, o que resultará na diminuição da tarifa técnica (base para determinação da tarifa do usuário) correspondente a R\$ 0,70 (setenta centavos de real), ou uma redução de 15,36% na tarifa vigente, que passaria dos atuais R\$ 4,55 para R\$ 3,85.

Por fim, cumpre-nos ressaltar a já notória grave crise operacional atravessada pelos sistemas de transporte coletivo brasileiros, anteriores mas agravadas pelo distanciamento social e pelas mudanças de hábitos de deslocamento decorrentes da pandemia



PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE
GABINETE DO PREFEITO

do COVID-19, com a redução drástica do número de usuários no ano de 2020, chegando, no pior cenário, ao patamar de aproximadamente 20% (vinte por cento) do total da operação ordinária (comparativamente ao ano de 2019), estando hoje em operação aproximada de 50% (cinquenta) daquela oferta original e com a estimativa de que o Sistema voltará a operar, após o fim da pandemia, com não mais do que 80% (oitenta por cento) do montante previamente operacionalizado no ano-base de 2019. Considerando-se, portanto, que não se vislumbra a recuperação integral dos usuários que transportávamos antes da pandemia, as medidas de ajuste operacional e redução de custos se mostram ainda mais indispensáveis para a sobrevivência de tal serviço público.

Por todo o exposto, propomos ao Legislativo Municipal o presente Projeto de Lei, por se tratar de interesse da coletividade e medida imprescindível para o sistema de transporte coletivo porto-alegrense.