

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

O sistema de transporte público em Porto Alegre divide-se em coletivo convencional (ônibus), coletivo seletivo (táxi-lotação) e individual seletivo (táxi).

Os sistemas de transporte público alternativo (táxi-lotação e táxi) são opções de deslocamento colocadas à disposição da população que tem poder aquisitivo para um serviço diferenciado.

O transporte coletivo convencional, nos últimos oito anos, vem sofrendo redução do número de passageiros pagantes, o que resulta na diminuição do IPK (Índice de Passageiros por Quilômetros) e no aumento da tarifa, conforme dados do SEOPA (Sindicato das Empresas de Ônibus de Porto Alegre), isso porque o IPK é fundamental para o cálculo da tarifa do ônibus.

O transporte coletivo e individual encontram-se em consonância com relação à crescente melhoria na qualidade da prestação de serviços. O táxi visa a atender determinado segmento da população e em situações específicas, consubstanciado a um atendimento diferenciado e exclusivo. Para tanto, necessita-se de condições que propiciem a realização desse tipo de serviço de transporte.

Ocorre que o quilômetro rodado do táxi, em 2001, representava R\$ 1,10 (um real e dez centavos), e a passagem do transporte coletivo convencional (ônibus) representava R\$ 0,95 (noventa e cinco centavos de real). Atualmente, o quilômetro rodado do táxi representa R\$ 1,37 (um real e trinta e sete centavos), e a passagem do transporte coletivo convencional (ônibus) representa R\$ 2,00 (dois reais), o que comprova a disparidade de tratamento do setor, no que diz respeito ao reajuste das tarifas.

Faz-se necessário criar um mecanismo de compensação das isenções existentes e um meio para estancar a migração da utilização no sistema de ônibus convencional – diminuição do IPK –, por meio da manutenção da diferença tarifária entre os modais, favorecendo, assim, a modicidade da tarifa do ônibus e salvaguardando o equilíbrio socioeconômico e financeiro entre os setores.

Existindo uma clara diferenciação entre as tarifas, e sendo essa mantida, evitar-se-á o risco do êxodo de um modal para outro, bem como os seus reflexos a médio e a longo prazo já mencionados que atingem a maior parte da população, especialmente as mais carente.

Pelos motivos expostos, buscando o equilíbrio socioeconômico e financeiro entre os modais, no qual se funda a necessidade de alterar a legislação, vinculando o reajuste entre todos os sistemas, como já acontece entre o transporte coletivo convencional (ônibus) e o coletivo seletivo (táxi-lotação), submeto a presente Proposição à apreciação dos nobres Pares desta colenda Câmara Municipal.

Sala das Sessões, 28 de março de 2007.

VEREADOR MÁRCIO BINS ELY

PROJETO DE LEI

Altera os arts. 3º e 4º da Lei nº 4.629, de 23 de novembro de 1979, e alterações posteriores, que dispõe sobre a concessão de reajustes tarifários para os serviços de táxi e táxis-lotação, estabelecendo limites percentuais, nos quais deverão ser fixadas as tarifas do serviço de transporte individual de passageiros (táxi).

Art. 1º Fica alterado o art. 3º da Lei nº 4.629, de 23 de novembro de 1979, e alterações posteriores, conforme segue:

“Art. 3º As tarifas do serviço de transporte individual de passageiros (táxi) deverão ser fixadas entre os limites de 0,75% (zero vírgula setenta e cinco por cento) e 0,85% (zero vírgula oitenta e cinco por cento), por quilômetro rodado, do valor da passagem unitária do sistema de transporte coletivo por ônibus.” (NR)

Art. 2º Fica alterado o art. 4º da Lei nº 4.629, de novembro de 1979, e alterações posteriores, conforme segue:

“Art. 4º O reajuste das tarifas do serviço de transporte individual de passageiros (táxi) será fixada pelo Poder Executivo Municipal, considerando os percentuais especificados no art. 3º desta Lei, e será realizado simultaneamente ao reajuste do sistema de transporte coletivo por ônibus.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.