

São Paulo, 5 de fevereiro de 2020.

**Ao Ilmo. Sr. Nelson Marchezan Júnior, Prefeito de Porto Alegre**

**Ao Ilmo. Sr. Gustavo Bohrer Paim, Vice-Prefeito de Porto Alegre**

**Ao Exmo. Sr Rodrigo Tortoriello, Secretário Extraordinário de Mobilidade Urbana de Porto Alegre**

**Ao Exmo. Sr Marcelo Gazen, Secretário de Infraestrutura e Mobilidade Urbana de Porto Alegre**

**Ao Exmo. Fabio Juliano, Presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC**

**Ao Ilmo. Sr. Reginaldo da Luz Pujol Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre**

**Aos Ilmos. Srs. e Ilmas Sras Vereadores e Vereadoras de Porto Alegre.**

**Ref. Propostas Legislativas da Prefeitura de Porto Alegre no âmbito do "Projeto Transporte Cidadão"**

O Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor é uma associação de consumidores, sem fins lucrativos, de utilidade pública federal, criada em julho de 1987 e mantida por seus associados. O Idec atua em pesquisas, conscientização do consumidor, incidência em políticas públicas e ações civis públicas com a missão de promover a educação, a conscientização, a defesa dos direitos do consumidor e a ética nas relações de consumo, com total independência política e econômica.

Nesse sentido, saudamos a iniciativa altamente positiva da prefeitura de Porto Alegre de buscar a redução da tarifa do transporte coletivo.

O Brasil vive um processo de transformação da mobilidade urbana que inclui vencer as barreiras criadas por anos de políticas públicas de mobilidade urbana que priorizaram o uso do automóvel. Para tanto, além do cumprimento da Lei Federal 12.587/12, da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), é imprescindível a oferta de transporte público coletivo de qualidade, integrado, acessível e em articulação com uma rede qualificada de modos ativos de deslocamento que contribuam para o desenvolvimento econômico, social e ambiental das cidades brasileiras.

Neste sentido, o financiamento do sistema público de transporte assume papel fundamental para garantir qualidade e agilidade nos deslocamentos diários realizados por milhões de cidadãos brasileiros nas nossas cidades, e para a garantia de direitos sociais, tais como o direito ao transporte e à cidade, ambos previstos na Constituição Federal (CF/1988). O modelo atual de financiamento do sistema de público de ônibus, cujo principal pilar é a

remuneração tarifária encontra-se esgotado, conforme se verifica em todas as grandes cidades brasileiras. Isso tem gerado a perda de passageiros e a degradação da qualidade dos serviços, que pode ser observada.

Sobre isso, o **Idec** tem concentrado esforços para a construção de evidências sobre o impacto nos usuários dos constantes reajustes das tarifas, levando em conta as dimensões econômica, social e ambiental. Então, entendemos que as ações recentemente promovidas pelo poder executivo do município de Porto Alegre/RS são benéficas para a cidade e muito positivas, sobretudo por estarem em pleno alinhamento com as diretrizes apresentados na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei Federal 12.587/12, sobre a modicidade da tarifa.

O art. 8º, da PNMU, estabelecem como diretrizes da política tarifária a diversificação de fontes de custeio do transporte público, a busca por subsídios cruzados intrassetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, a universalização do direito ao transporte e a diminuição do impacto do setor de transporte na produção de emissões atmosféricas. Já o art. 9º e parágrafos, da PNMU, trazem determinações sobre o regime econômico financeiro da concessão tratando das questões relacionadas ao *déficit* (subsídio) e *superávit* tarifários, além de determinar a competência do poder público de determinar os casos em que o preço público cobrado do usuário será somado às “*receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes*” para o estabelecimento da “*tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo*”.

Assim, diante da importância do projeto, enviamos por meio desta Carta a contribuição deste Instituto para o debate em curso, tendo como base estudos realizados pelo próprio Instituto acerca dos projetos de lei citados abaixo, que compõem o pacote de medidas legislativas encaminhadas à Câmara Municipal, no dia 27/01/2020:

- **PLE 015/17** - Autoriza a alteração da tripulação do sistema de transporte coletivo e disciplina o pagamento da tarifa no horário compreendido entre 22 (vinte e duas) e 4 (quatro) horas, revogando o §4º do art. 1º da Lei Municipal nº 7.958, de 8 de janeiro de 1997;
- **PLE 01/20** - Dispõe sobre o credenciamento das empresas do serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros na categoria Aplicações de Internet, altera o art. 21 da Lei Municipal nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, e revoga a Lei nº 12.162, de 9 de dezembro de 2016, e a Lei Municipal nº 12.423, de 14 de junho de 2018.
- **PLE 02/20** - Altera art. 10-A na Lei Municipal nº 12.509, de 30 de janeiro de 2019 sobre benefícios de isenção tarifária do transporte.
- **PLCE 01/20** - Dispõe sobre a cobrança da tarifa de congestionamento.

- **PLCE 02/20** - Institui a Taxa de Mobilidade Urbana (TMU), e inclui dispositivos na Lei Complementar Municipal nº 7, de 7 de dezembro de 1973, e dá outras providências.
- **PLCE 03/20** - Altera o caput e revoga as als. a , b e c do § 3º do art. 32 da Lei Municipal nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, que dispõe sobre o Sistema de Transporte e Circulação no Município de Porto Alegre.

## 1. Da necessidade de participação social

Inicialmente, o Idec enfatiza que os projetos de lei supracitados sinalizam o comprometimento do poder público municipal com a redução do preço da tarifa do transporte coletivo na cidade de Porto Alegre, que atualmente figura como a passagem de ônibus mais cara das capitais brasileiras.

É, portanto, uma medida relevante, importante e fundamental para os cidadãos do município, usuários de transporte coletivo ou não, já que todos se beneficiam pela melhoria da mobilidade na cidade. Porém, proposta de tamanho impacto demanda um amplo debate social, a fim de tornar o processo de tomada de decisão permeável à sociedade. A Política Nacional de Mobilidade Urbana define a participação social como direito básico dos usuários, sendo necessário para o estabelecimento de políticas públicas de mobilidade. Em uma proposta dessa magnitude a ampla participação social se torna ainda mais necessária e importante.

Com isso, solicitamos que a Prefeitura de Porto Alegre destine tempo e apoio institucional e de pessoal para que a proposta seja discutida, como audiências e consultas públicas, permitindo-se que os cidadãos compreendam e possam realizar críticas, sugestões e fazer contribuições sobre as propostas apresentadas.

## 2. Da importância da redução das tarifas nas cidades do Brasil

A crise do transporte coletivo nas principais cidades brasileiras é gravíssima. Muitos especialistas e entidades do setor apontam há anos a necessidade de buscar outras fontes de recurso para o financiamento dos serviços de transporte, de modo que o custeio não se baseie apenas na tarifa paga pelo usuário de transporte público coletivo.

Estudos do Ipea<sup>1</sup> mostram que uma elevação no valor da tarifa reflete na redução proporcional do número de usuários do sistema, efeito intitulado de “elasticidade-preço positiva”. Além disso, desde 2013 o Ipea<sup>2</sup> busca debater alternativas de financiamento para

<sup>1</sup> Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil. IPEA: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1282/1/TD\\_1595.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1282/1/TD_1595.pdf)

<sup>2</sup> Aspectos Regulatórios e Conceituais das Políticas Tarifárias dos Sistemas de Transporte Público Urbano no Brasil; IPEA: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6635/1/td\\_2192.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6635/1/td_2192.pdf)

o custeio do serviço, evidenciado os efeitos sobre a renda familiar e apontando outras fontes de receitas que podem ser utilizados com essa finalidade.

Embora não estejam disponíveis dados que compilem a realidade nacional sobre o impacto da tarifa na vida das pessoas, em São Paulo a pesquisa de Mobilidade Urbana realizada pela Rede Nossa São Paulo demonstra que uma grande parcela dos cidadãos da cidade deixa de realizar viagens de transporte coletivo devido à barreira que representa a tarifa. A última pesquisa, divulgada em setembro 2019<sup>3</sup>, demonstrou que 71% dos usuários de ônibus deixam de fazer alguma das atividades, sempre ou às vezes, por conta da tarifa. Especificamente por motivo de saúde, 40% dos entrevistados alegaram que deixam de se deslocar por causa da barreira que a tarifa representa em seu orçamento doméstico.

Estes dados, embora sejam costumeiramente subvalorizados, demonstram a importância social de políticas públicas para redução da tarifa. Além disso, é importante apontar que toda a população, e não apenas os usuários do transporte coletivo, é beneficiada com o aumento do uso do ônibus nas cidades. A redução das emissões poluentes, redução do trânsito nas vias, aumento da circulação de pessoas e redução dos custos de circulação na cidade são benefícios da redução da tarifa do transporte coletivo. Ainda, os estudos do Ipea apontam que a redução dos custos de circulação são uma medida deflacionária na economia.

Nesse sentido, o Idec está estudando os municípios brasileiros e estrangeiros que possuem boas práticas relacionadas ao tema política tarifária. Fruto disso, foram produzidas análises sobre os casos de cidades como Maricá<sup>4</sup>, exemplo brasileiro mais conhecido, Agudos<sup>5</sup> e Ivaiporã<sup>6</sup>, que também está buscando um recurso junto às empresas da cidade, semelhante a uma das propostas de Porto Alegre. Fora do Brasil, Dunkerque<sup>7</sup>, na França, tem se tornado o principal exemplo europeu de política de redução tarifária, e fez a medida principalmente para reduzir a emissão de poluentes e reativar o comércio central da cidade.

### 3. Da importância do Projeto Transporte Cidadão para Porto Alegre

<sup>3</sup> Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana; Rede Nossa São Paulo: [https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/09/Apresentacao\\_Pesquisa\\_ViverEmSP\\_MobilidadeUrbana\\_2019.pdf](https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/09/Apresentacao_Pesquisa_ViverEmSP_MobilidadeUrbana_2019.pdf)

<sup>4</sup> Conheça o transporte de Maricá, maior cidade a oferecer tarifa zero no País; Idec. <https://idec.org.br/noticia/conheca-o-transporte-de-marica-maior-cidade-oferecer-tarifa-zero-no-pais>

<sup>5</sup> Ônibus gratuito é possível: conheça o transporte municipal de Agudos (SP); Idec <https://idec.org.br/noticia/onibus-gratuito-e-possivel-conheca-o-transporte-municipal-de-agudos-sp>

<sup>6</sup> Idec visita o sistema de transporte gratuito de Ivaiporã no Paraná; Idec <https://idec.org.br/noticia/idec-visita-o-sistema-de-transporte-gratuito-de-ivaipora-no-parana>

<sup>7</sup> Tarifa zero avança na Europa. E o Brasil?; Mobilize <https://www.mobilize.org.br/noticias/11214/a-tarifa-zero-avanca-na-europa-e-o-brasil.html>

O “Projeto Transporte Cidadão” potencialmente trará para a população de Porto Alegre benefícios que a melhoria da política tarifária traz para os municípios que já tiveram a política implementada, seguindo as diretrizes da PNMU. Portanto, a redução da tarifa é fundamental não apenas por beneficiar toda a população de Porto Alegre, mas por elevar o debate para um outro nível no país, chamando as capitais dos Estados brasileiros para a discussão.

Ainda, dentro do debate acerca da aprovação do referido projeto, torna-se essencial discutir a origem das fontes de financiamento da proposta porto-alegrense. A proposta é positiva ao levantar um grupo amplo de fontes a serem utilizadas com essa finalidade, aumentando e garantindo a robustez dos recursos sem sobretaxar setores específicos.

Porém, as diferentes fontes de recurso possuem impactos e características diferentes, sendo importante o debate e análise de implicação de uso de cada uma delas, como faremos abaixo. Primeiro, gostaríamos de ressaltar a importância da instituição de um Fundo Municipal, que contribuiria com a transparência e organização dos recursos. Abaixo, são feitos apontamentos sobre cada uma das fontes apontadas no projeto.

#### **4. Dos pontos positivos do Projeto**

- Taxação dos aplicativos

Esta proposta está profundamente alinhada com o que é estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana (art. 23, inc. III, Lei Federal 12.587/12), que deixa clara a importância de tributar o uso de meios de transportes individuais desde que a verba seja diretamente investida em transporte coletivo ou ativo, cabendo ao município legislar sobre o tema e definir as fontes de recursos.

O aumento da oferta de serviços de compartilhamento e os preços baixos permitidos pela contratação do serviço de transporte individual pelos aplicativos móveis tornam razoáveis a taxaço do uso destes aplicativos para contribuir com o equilíbrio necessário no uso do transporte coletivo na cidade, beneficiando a mobilidade urbana sem prejudicar os usuários que utilizam das viagens por aplicativos.

Cabe ressaltar que o valor de R\$ 0,28 (vinte e oito centavos) por quilômetro terá um impacto muito menor no custo para o usuário do que o próprio preço dinâmico, que faz parte do funcionamento de alguns aplicativos, alcançando algumas vezes dezenas de reais, sendo assim baixo o risco desta taxa gerar impacto excessivo ao consumidor.

- Democratização do transporte público aos trabalhadores, mediante cobrança de taxa

A medida que propõe uma taxa a ser cobrada diretamente das empresas, tendo como base o número de funcionários desta, é positiva e já é utilizada em outras cidades do mundo,

como Paris, na França. No Brasil, algumas cidades que adotam políticas de gratuidade do transporte para todos os cidadãos também utilizam desta ferramenta como Vargem Grande Paulista, no Estado de São Paulo.

Considerando que as empresas têm seus custos ampliados com a perda de eficiência pela falta de mobilidade urbana nas cidades e o potencial que esta medida tem para dinamizar a economia da cidade, é coerente que as empresas contribuam com políticas tarifárias mais justas.

Além disso, por meio desta proposta é possível atrair novos usuários para o sistema dentre os trabalhadores registrados e, com isso, reverter a tendência de perda de usuários pelo aumento de viagens diárias de todos, servindo como estímulo ao uso dos ônibus municipais para deslocamentos para trabalho e também para locais de lazer, cultura e saúde.

Novamente é importante ressaltar que os valores envolvidos devem ser estudados e debatidos pelo poder executivo e pelo poder legislativo com ampla participação social. Destacamos que os valores finais, embora cobrados de maneira diferente, não podem ser diferentes do custo de um passageiro comum, para evitar violações ao princípio decorrente da Lei Federal do Vale Transporte (Lei Federal n. 7.418/85)<sup>8</sup>. Cabe também à Câmara Municipal e à prefeitura de Porto Alegre a discussão de qual o melhor formato para estabelecer essa cobrança.

- Mudança na Câmara de Compensação Tarifária

A proposta de mudança na Câmara de Compensação Tarifária (CCT) teve fundamento e explicações realizadas de forma incompleta. A prefeitura não comunicou como seria absorvido o custo da Câmara que deixaria de ser financiado pela tarifa paga pelos usuários do transporte público por meio da EPTC. Porém, conforme divulgado pela imprensa encontramos a informação de que tal custo seria assumido pela própria prefeitura por meio do emprego de recurso do Tesouro Direto<sup>9</sup>.

Esta mudança é importante, pois sinaliza uma dedicação de recursos da prefeitura para investimento no serviço de transporte público municipal, direcionado a uma estrutura estratégica para a gestão de recursos e, ao mesmo tempo, que tem pouco risco de crescer desproporcionalmente, e ainda assim, irá colaborar com o custo do serviço para o usuário final. Contudo, maiores esclarecimentos são necessários.

Por isso, entende-se que é imperioso sejam dados maiores esclarecimentos e um posicionamento exposto acerca desse ponto específico, tendo em vista que a referida Câmara tem objetivo *“promover o equilíbrio econômico financeiro do Sistema de Transporte*

---

<sup>8</sup> Art. 5, § 3º - Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local.

<sup>9</sup> Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2020/01/vereadores-questionam-prensa-da-prefeitura-em-votar-pacote-da-mobilidade-urbana-ck5yflg4h0c4g01mvay272z2j.html>



*coletivo, proporcionando prática da tarifa única e possibilitando a racionalização dos custos e a remuneração das empresas operadores do serviço”, segundo Regimento Interno da CCT.*

## 5. Dos pontos a questionáveis do Projeto

- Sobre os cobradores

As questões relacionadas aos cobradores têm levado a discussões intensas em várias cidades brasileiras. O Idec aponta que este debate carece de dados e de um olhar amplo que considere questões pertinentes à operação de serviços de transporte coletivo com características marcadas pelas condições insuficientes de atendimento de acessibilidade e segurança.

Por um lado, a tecnologia e a cobrança eletrônica reduzem a carga de trabalho de cobrança analógica por estes funcionários, porém ressaltamos que, pelo princípio da universalidade do serviço, não se deve desconsiderar os usuários que não tem acesso a este bilhete, incluindo usuários eventuais e turistas. Isso, sobretudo que a rede de atendimento e recarga das cidades brasileiras não costuma ser adequada.

Em relação ao “Projeto Transporte Cidadão”, é especialmente preocupante a retirada dos cobradores entre 22h e 4h, somada à recusa do pagamento em dinheiro, pois se trata de um período no qual o passageiro dispõe de menos locais de recarga disponíveis, ficando em situação de vulnerabilidade e insegurança.

É importante destacar que não se pode considerar que a cobrança da tarifa seja a única função dos cobradores, visto que estes sempre ajudaram os usuários e motoristas com informação aos usuários, divisão de tarefas, atendimento às pessoas com deficiência e idosos, podendo então colaborar na qualidade do transporte.

Sobre o tema é necessário destacar as vantagens que a cidade de Porto Alegre teria em não apenas capacitar os cobradores em outras funções, como ampliar as possibilidades de tarefas e formações via processos inclusivos, a exemplo tendo função de auxiliar de bordo para garantir a qualificação do serviço e a manutenção do atendimento adequado aos usuários. Destaca-se que esta função precisa ser mantida após o período de recapacitação dos cobradores, não sendo extinta após eles se aposentarem no futuro.

- Sobre o Pedágio

Esta proposta é complexa, e o Idec considera um equívoco da proposta do Poder executivo, pois despreza a dinâmica social e econômica da região Metropolitana de Porto Alegre, na qual a capital tem função de pólo de atração de deslocamentos

Em primeiro lugar, a proposta de Pedágio Urbano é adotada em países desenvolvidos, onde os subúrbios da cidade são formados por população de alta renda que, portanto,

possuem mais possibilidade de acessos às alternativas de transporte disponíveis. Já na realidade brasileira os subúrbios são formados por populações de baixa renda, expulsas do centro pelo alto custo de vida. Estas são, historicamente, regiões com pior oferta e qualidade de transporte coletivo, deixando os cidadãos sem alternativa de mobilidade. Ou seja, em nossa realidade a proposta do Pedágio Urbano é injusta e precisaria de modificações para ser adotada.

A proposta de Porto Alegre se aplica aos moradores de outros municípios da Região Metropolitana que, além de mais distante do centro, utilizam outros sistemas de transporte que não serão beneficiados pela proposta do executivo: o sistema metropolitano de ônibus da Metroplan e os trens da Trensurb. Ou seja, os cidadãos tributados para a execução da proposta, serão beneficiados apenas parcialmente em seus deslocamentos nos Transportes coletivos.

Além disso, do modo como proposto, a proposta de estabelecimento de pedágio pode ser considerada inconstitucional, pois trata-se de taxa de utilização, cujo pagamento é definido de acordo com o emplacamento do veículo, violando frontalmente o art. 145, inc. II, da Constituição Federal.

## 6. Da sugestão de novas alternativas de financiamento da tarifa

Por fim, considerando a importância da redução do valor da tarifa e a necessidade de se remover uma das fontes apontadas pelo poder público, gostaríamos de sugerir outras fontes de recursos que ajudariam com a manutenção da viabilidade econômica e financeira do “Projeto Transporte Cidadão”, assim como no alcance de sua função social.

A importância de se estabelecer diversas fontes advém da necessidade de diversificar e dar robustez e perenidade aos recursos, e também não taxar excessivamente nenhum setor, dividindo os custos em mais fontes e contribuições desses setores. Há que se ressaltar que algumas delas estavam presentes no Projeto de Lei Complementar (PLCE) 001/18 pela Câmara Municipal de Porto Alegre.

**Propaganda nos veículos e terminais:** exemplo mais simples de receita extra tarifária, a recente disputa judicial entre a Prefeitura e as empresas concessionárias neste tema demonstra que o contrato do serviço não regulamenta este de forma adequada, de modo que a Câmara poderia ajudar o executivo legislando sobre o tema, e definir percentuais a serem direcionados à garantia da modicidade tarifária. De forma similar à propaganda também está a exploração comercial de espaços nos terminais e comunicações ou informações em meios digitais e eletrônicos. A regulamentação pode abarcar todas estas opções.

**Uso de rendimento de juros de créditos antecipados:** proposta presente no PLCE 1/18, pode ajudar na equação da proposta atual, colaborando com o objetivo de reduzir a tarifa.



**Uso dos recursos da Área Azul:** Esta é uma das políticas compensatórias mais usadas no exterior. A permissão de estacionamento em vias públicas demanda uma quantidade de espaço viário extremamente alta nos centros urbanos e, via de regra, não trazem benefícios e nem contrapartidas pelos impactos que geram na cidade.

O estacionamento gratuito, como tem sido vastamente usado nas cidades brasileiras funciona como um estímulo ao uso do carro, ampliando o uso estritamente individual do veículo e ampliando os congestionamentos. Mesmo as cidades brasileiras que cobram esse uso o fazem com valores mais baixos que no exterior e em áreas reduzidas. Uma política de cobrança adequada desestimularia o uso excessivo do carro, geraria recursos para melhorar o transporte coletivo - como é a intenção da proposta em discussão - e até pode incentivar o uso dos veículos por aplicativos ou táxi, que não necessitam de área de estacionamento.

**Outorga de uso de solo próximo a infraestrutura de transportes:** Esta é uma proposta de política urbana associada à mobilidade que demonstra claramente a correlação entre estes dois setores. Algumas cidades pelo mundo já começaram a avançar neste sentido e São Paulo é o principal exemplo brasileiro.

Infraestruturas de transporte como corredores de ônibus e terminais valorizam os imóveis nas proximidades, e este valor não é revertido diretamente em investimentos para melhorar a infraestrutura ou o serviço para atender os novos moradores que os lançamentos imobiliários trazem ou para distribuir investimentos de forma equitativa pela cidade. Esta proposta visa corrigir essa distorção com a criação de outorgas pelo direito de construir ou outras cobranças a serem definidas para serem revertidas em melhorias no sistema de transporte, como a redução da tarifa ou investimento em infraestrutura - seja em manutenção e melhorias ou novos equipamentos.

**Revisão das planilhas de custo:** Em paralelo à busca das alternativas financeiras para pagar os custos do transporte e baixar a tarifa, é importante mapear continuamente formas de reduzir o custo da operação do sistema.

Esta tarefa é um grande desafio e possui poucos bons exemplos estudados do Brasil. É importante realizar auditorias e procedimentos de fiscalização das contas das empresas de ônibus, avaliando os gastos, notas fiscais e ganhos de eficiência que as empresas adquirem com a operação continuada do serviço. Para esta tarefa instrumentos como a fiscalização eletrônica do serviço e ampla participação social são fundamentais.

**Fundo de transporte:** ainda, gostaríamos de incluir a sugestão da criação de Fundo Municipal de Transportes e Mobilidade para o qual seriam encaminhados todos os recursos das fontes citadas acima, com exclusivo fim de utilização para redução da tarifa de transportes.

A criação de um fundo dá maior transparência e organização aos recursos que estarão detalhados em planilha específica ajudando a dar clareza, aos investimentos do poder público no setor. Além disso, um fundo necessita da criação de um Comitê Gestor que,

segundo PNMU deve ter participação social, assim contribuindo com o controle social e democrático das contas e garantindo eficiência dos investimentos.

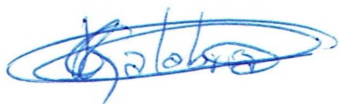
Neste sentido, o Idec vem buscando debater as boas práticas do setor e elaborou um **“Guia de Boas Práticas de Gestão do Ônibus na visão do usuário”** que, apesar da falta de bons exemplos nesta questão específica, discute como a gestão do setor precisa melhorar para atender bem todos os usuários. O guia pode ser baixado no link: <https://idec.org.br/onibusnalinha>

Por fim, ressaltando a importância do ‘Projeto Transporte Cidadão’ na busca da redução tarifária do transporte público de Porto Alegre esperamos colaborar com o processo para que V.Sas possam atuar na ampla defesa dos direitos dos usuários e dos cidadãos de Porto Alegre refinando tal projeto, agradecemos a atenção de V.Sas. e nos colocamos à inteira disposição para maiores esclarecimentos.

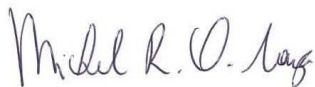
Atenciosamente,



Teresa D. Liporace  
Coordenadora Executiva



Rafael Calabria  
Pesquisador em Mobilidade Urbana



Michel Roberto Oliveira de Souza  
Advogado  
OAB/SP 323.983