

001ª AUDIÊNCIA PÚBLICA 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

(Texto com revisão final.)

MESTRE DE CERIMÔNIAS JOSÉ LUÍS ESPÍNDOLA LOPES: Estão abertos os trabalhos desta Audiência Pública. Passo a ler o edital de convocação: “Audiência Pública com o objetivo de debater os seguintes projetos: 1) PLE 03/20 – Processo 019/20 – Autoriza a concessão de subsídio tarifário ao transporte público coletivo urbano de passageiros no Município de Porto Alegre; 2) PLE 01/20 – Processo 014/20 – 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 nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, e revoga a Lei nº 12.162, de 09 de dezembro de 2016, e a Lei nº 12.423, de 14 de junho de 2018; 3) PLCE 03/20 – Processo 017/20 – Altera o caput e revoga as alíneas “a”, “b” e “c” do § 3º do art. 32 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, que dispõe sobre o sistema de transporte e circulação no Município de Porto Alegre; 4) PLE 02/20 – Processo 018/20 – Inclui o art. 10-A na Lei nº 12.509, de 30 de janeiro de 2019, que fixa critérios para a utilização dos benefícios de isenção tarifária do transporte coletivo por ônibus do Município de Porto Alegre e dispõe sobre a possibilidade de descontos tarifários. O Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, no uso de suas atribuições legais, convida a comunidade porto-alegrense para a audiência pública a ocorrer no dia 5 de março de 2020, às 19 horas, no Plenário Otávio Rocha da Câmara Municipal de Porto Alegre, localizado na Av. Loureiro da Silva, nº 255, nesta Capital, com o objetivo de debater os temas acima referidos. Gabinete da Presidência, 12 de fevereiro de 2020. Ver. Reginaldo Pujol, Presidente”.

Convidamos para compor a Mesa desta Audiência Pública o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, Ver. Reginaldo Pujol; o Sr. Secretário Extraordinário de Mobilidade Urbana, Rodrigo Mata Tortoriello, neste ato, representando o Sr. Prefeito de Porto Alegre Nelson Marchezan Júnior; Sra. Presidente da Associação de Jovens

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

Empresários de Porto Alegre, Laura Pandolfo; Sr. Presidente do Conselho Municipal de Transportes Urbanos, Jaires Maciel; Sr. Presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativo, Carlos Augusto Guessi; Sr. Presidente da Associação Liga dos Motoristas de Aplicativos, Joe Moraes; Sr. Gerente de Gerente de Políticas Públicas da Uber, Ricardo Ribeiro.

Prestigiam este evento os Srs. Vereadores Aldacir Oliboni, Alvoní Medina, Adeli Sell, José Freitas, Márcio Bins Ely, Valter Nagelstein, Roberto Robaina, Mauro Pinheiro, Mauro Zacher, Cláudio Janta, Prof. Alex Fraga, Airto Ferronato, Paulinho Motorista, Professor Wambert, Felipe Camozzato; e as Sras. Vereadoras Mônica Leal, Cláudia Araújo e Karen Santos. Presente o Sr. Rafael Calabria, coordenador do Programa de Mobilidade Urbana do IDEC de São Paulo.

Com a palavra, o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, Ver. Reginaldo Pujol.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Quero, antes de mais nada, cumprimentar a todos que acorreram ao nosso convite e que se encontram aqui participando desta audiência pública singular que a Câmara de Vereadores realiza pela primeira vez neste ano legislativo de 2020 e que tem a caracterizá-la a circunstância de que nós, hoje, iremos debater a respeito de quatro projetos de lei em tramitação na Câmara Municipal, que inclui aquilo que a imprensa denomina como pacotes da mobilidade urbana e que, certamente, tem tomado a atenção de quantos se ocupam desta realidade do cotidiano de Porto Alegre. Registrando a presença de aproximadamente vinte Srs. Vereadores e Sras. Vereadoras, eu declaro abertos os trabalhos desta importante assembleia, e de imediato informo aos Srs. Vereadores e à comunidade em geral que, dentro do critério pré-estabelecido pela Mesa Diretora, será possibilitada a apresentação das propostas governamentais pela autoridade proponente dos projetos, será aberto o debate especialmente entre aquelas entidades que foram requerentes desta magna assembleia, posteriormente será aberta a palavra intercaladamente entre os vereadores e a comunidade. As inscrições serão colhidas pela Diretoria Legislativa, à esquerda da Mesa Diretora, e nós consideraremos inscritos os dez primeiros que requererem. No caso dos vereadores, nós já temos aqui a relação dos dez primeiros requerentes, que são: Ver. Cláudio Janta, Ver. Aldacir Oliboni,

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

Ver.^a Cláudia Araújo, Ver. Mauro Zacher, Ver.^a Mônica Leal, Ver. Adeli Sell, Ver.^a Karen Santos, Ver. Valter Nagelstein, Ver. Marcelo Sgarbossa e Ver. Roberto Robaina.

Quanto aos integrantes da comunidade aqui presentes, interessados em participar e debater esse assunto, está aberta a possibilidade das inscrições aqui pela Diretoria Legislativa.

MESTRE DE CERIMÔNIAS JOSÉ LUÍS ESPÍNDOLA LOPES: Sr. Presidente, se o senhor me permite, gostaria de citar que também está à Mesa o Sr. Carlos Müller, secretário-geral do Sindicato dos Rodoviários; também estão presentes os vereadores Lourdes Sprenger, Marcelo Sgarbossa, Cassio Trogildo; e o Sr. Nelcir Tessaro, secretário adjunto da Mobilidade Urbana. Muito obrigado.

VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB): Vereador, só uma consulta à Mesa: significa, então, que nós já temos dez inscrições de vereadores, que este é o máximo de vereadores que podem usar a palavra e que, aos demais vereadores, não há mais a possibilidade de inscrição? É só uma consulta.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Vereador, em princípio nós estabelecemos um certo regramento. Se, eventualmente, precisar aumentar o número de manifestação de vereadores, nós, por igual, iremos aumentar o número de manifestações da comunidade. Como observo que V. Exa. e o Ver. Camozzato gostariam também de se inscrever, sem a maior dificuldade eu acolho as duas inscrições.

VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB): Eu quero registrar que me sinto contemplado, apenas vou fazer o registro da importância de nos manifestar, mas os nossos colegas vereadores farão isso. Então, não há necessidade de uma de uma inscrição minha. Respeito os dez nomes, sem problema nenhum.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): De qualquer sorte, vereador, está aberta a possibilidade de inscrição.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

Dando início, objetivamente, aos trabalhos, nós queremos franquear a palavra ao representante do governo municipal, Rodrigo Mata Tortoriello, que neste ato representa o Sr. Prefeito Municipal de Porto Alegre, Nelson Marchezan Júnior. (Pausa.)

Eu acabo de receber a informação de que houve uma pequena inversão no processo que havia sido inicialmente apresentado a esta presidência, que lamenta não termos aqui na mão – toda hora estão nos dando uma nova informação, mas que chegue em tempo hábil. Ficou consensuado entre os participantes, principais interessados, uma pequena inversão: antes de ouvirmos o governo municipal, vamos ouvir os requerentes, em primeiro lugar. Em tais condições, nós passamos de imediato a palavra à representante da Associação dos Jovens Empresários de Porto Alegre, Laura Pandolfo, e, posteriormente, em dois blocos, representantes da empresa Uber. Após, a Prefeitura terá um tempo maior, porque terá que expor os quatro projetos.

SRA. LAURA PANDOLFO: Boa noite, senhoras e senhores. Gostaria de dizer, primeiramente, que estamos aqui em defesa da população de Porto Alegre e que não temos nenhum vínculo com qualquer empresa de transporte por aplicativo. A noite de hoje possui o objetivo importante de debater de forma transparente e democrática acerca de assuntos fundamentais que refletem em nossa sociedade em geral: o pacote de projetos denominado Transporte Cidadão. Acreditamos que o pacote proposto pelo projeto de lei do Executivo em questão, que cria desde taxas voltadas aos motoristas com veículos emplacados fora da cidade e aos condutores ligados às empresas de transporte por aplicativo, não é a solução por diversos motivos que repercutem tanto nos empresários empreendedores que movimentam a economia da capital quanto na população em geral que utiliza essa forma de locomoção. A ideia de que os aplicativos de mobilidade são os responsáveis pela redução de passageiros do transporte público de Porto Alegre não encontra respaldo nem mesmo nos próprios dados da EPTC. Esses mostram que a queda de passageiros pagantes nos ônibus é um fenômeno de longo prazo, anterior à chegada dos aplicativos. O sistema de transporte público da capital, além de ser ineficaz, não apresenta soluções e melhorias para a população que o utiliza. Então, quem garante que a taxação das empresas de aplicativos fará com que o transporte público irá melhorar? As empresas de transporte

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

por aplicativo possibilitaram que diversos cidadãos movimentassem cada vez mais a economia do nosso Estado e da nossa capital, desde o motorista que hoje não está desempregado e tem o poder para consumir produtos e serviços, ao empreendedor que agora pode gerar emprego em seu negócio para outros, como também a facilidade de locomoção de milhares de pessoas que usam aplicativo de mobilidade para se deslocarem. Quantos empresários, donos de bares e restaurantes, lojistas e prestadores de serviços foram positivamente impactados pela chegada dessas empresas? Quantos cidadãos se sentem mais seguros em se deslocar de forma ágil para trabalhar, consumir e ter o seu momento de lazer na capital, o que repercute de forma direta na economia, incentivando assim a livre iniciativa e o direito de empreender. Devemos analisar que a taxaçoão sobre as empresas de transporte por aplicativo irá atingir o bolso do consumidor final. Mas como, se estamos apenas taxando a empresa? Quando o preço da farinha sobe, o preço do pão aumenta na padaria. Portanto, se taxarmos as empresas, quem vai pagar o preço somos nós, os porto-alegrenses. Devemos ainda destacar que esse projeto prejudica desde o empreendedor até o jovem trabalhador com menor poder aquisitivo que utiliza o aplicativo de mobilidade para complementar seu percurso até a casa depois de chegar de um longo dia de trabalho nas áreas mais afastadas do Centro da cidade. Afinal de contas, sabemos que grande parte do transporte público não chega até as periferias da capital. Portanto, se taxarmos as empresas de transporte por aplicativo, iremos aumentar o preço para quem mais precisa, o que impacta não só na saúde, mas também na segurança pública. E quem está em defesa dos menos assistidos, quem irá garantir a eles o direito de ir e vir em segurança por uma tarifa não abusiva? Peço aqui que o poder público tenha mais eficiência em suas ações e não jogue o custo da ineficiência do transporte público para que a população pague a conta, pois essa já demonstrou qual meio de transporte ela prefere. Peço também que os nossos vereadores votem com consciência e lembrem que suas ações têm impacto no dia a dia dos porto-alegrenses. Muito obrigada.

VEREADOR MAURO ZACHER (PDT): Presidente, eu queria fazer uma sugestão e gostaria que V. Exa. acatasse: regimentalmente, eu me recordo que nas audiências públicas, inicialmente, a presença do Executivo, do convidado especial, é que vai fazer os

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

minutos iniciais. Eu gostaria de sugerir que a EPTC, Presidente, fizesse a sua apresentação, porque a partir disso é que a gente pode construir o debate. É uma sugestão, para que a gente possa qualificar o debate da noite.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Ver. Mauro Zacher, essa era a nossa posição inicial. Foi requerida a inversão, e nós concedemos. Agora já se iniciou, a Uber agora vai se manifestar em 10 minutos e, posteriormente, a Prefeitura disporá de 20 minutos para fazer a sua exposição.

O Sr. Joe Moraes, presidente da Associação Liga dos Motoristas de Aplicativos, está com a palavra.

SR. JOE MORAES: Obrigado, Sr. Presidente. Senhoras e senhores, Srs. Vereadores, é com grande surpresa que esse projeto chegou à Câmara de Vereadores, para nós, motoristas de aplicativo, durante o recesso parlamentar, numa chamada extraordinária para ser votado às pressas, conjuntamente com um projeto que extinguiu 3,6 mil postos de trabalho dos cobradores, muitos estão aqui hoje, o que eu não vi para defender cobradores de ônibus naquela data. Esse projeto veio e simplesmente foi largado na Câmara de Vereadores, segundo os próprios vereadores, sem nenhum estudo, sem debate, sem discussão, simplesmente para ser votado, mas os Srs. Vereadores entenderam que esse projeto deveria ter discussão, deveria ter uma plenária, deveria passar pelas comissões, enfim, para ser apreciado. Hoje estamos aqui para tratar desses quatro projetos, mas é fundamental que os senhores saibam que a incidência desses R\$ 0,28 no custo do quilômetro rodado por uso viário, a serem pago pelos aplicativos, ou seja, pelas plataformas de mobilidade, não sairão, com certeza, do bolso das plataformas, e sim do usuário, dos trabalhadores e da população em geral. Também é uma falácia dizer que o transporte regular perdeu ou está perdendo passageiro nos últimos três anos, sendo que um próprio estudo da EPTC nos mostra que, desde 1998, há um declínio grave no número de passageiros não utilizando mais o transporte público urbano. Com o intuito de cobrar dos aplicativos e sobretaxar novamente os aplicativos, algumas empresas ou uma das empresas já paga o ISS dentro do Município, e a gente acha que sobretaxar não é a

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

solução, mas, sim, fazemos um questionamento entre nós, abrir essa caixa preta, que é a caixa da tarifa do transporte público de Porto Alegre, ver, realmente, quais os gastos, onde são aqueles 28 de serviços, aqueles 3% que vai para imobilizado, enfim, vermos isso e fazemos um estudo sério em cima disso.

Hoje, em Porto Alegre, são 25 mil trabalhadores no transporte por aplicativo, e cabe dizer que essas corridas que acontecem dentro da cidade de Porto Alegre não estão muito concentradas na área central e, sim, nas áreas periféricas da cidade. Hoje nós vamos aonde o ônibus não vai, nós atendemos o passageiro que não é assistido pelo ônibus – lembrem-se disso. O ônibus não sobe no Morro da Tuca, ele não sobe no Morro da Cruz, ele não entra na Vila dos Sargentos, ele não entra nas vielas da Cruzeiro, na Bom Jesus, enfim, em diversos bairros onde não são assistidos e é onde o transporte por aplicativo chega; para essa população também nós trabalhamos. Os senhores que estão na plateia, muitos já usaram o transporte.

(Manifestação nas galerias.)

SR. JOE MORAES: Em determinados horários, são consideradas áreas de risco. Quem é da comunidade sabe que lá se entra, sim. Eu moro na Cruzeiro, eu trabalho dentro da Cruzeiro. Muitos motoristas por aplicativo entram nas vilas, sim. Bom, se vocês dizem que não, é porque vocês nunca pegaram um aplicativo dentro da vila e nunca chamaram em determinados horários, porque há determinados horários em que a própria segurança do usuário é preservada, não deixando, muitas vezes, chamar dentro do bairro; enfim, em vários horários não são permitidos, mas, na maioria das vezes, na maioria dos dias, nós entramos dentro da vila sim. Ontem eu estava lá na Rua D, na Serraria, na Vila dos Sargentos, às 23:30h – como não chamam? Chamaram-me lá dentro. Um aplicativo pode não entrar, mas são três ou quatro – tem mais que entram.

Penso assim pessoal: taxar os aplicativos, com a falácia de que vai reduzir o valor da passagem não é o correto; cabe, sim, um estudo mais aprofundado, vermos realmente como fazer isso. Não é cobrando pedágio para entrar dentro da cidade; não é diminuindo a margem de passageiros – com certeza, pode até não sair do bolso do motorista esses 25%

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

a mais, mas vai sair do usuário, do seu familiar, enfim, de nós mesmos. Hoje o motorista de aplicativo já é supertaxado, paga hoje, mensalmente, ao Estado, em torno de R\$ 10 milhões de ICMS – certo? Então, isso bem retorna para o Município. Nós, motoristas de aplicativos, já pagamos bastante. Essa conta nós não queremos pagar para beneficiar os donos das empresas de ônibus. Não são vocês que serão beneficiados, podem ter certeza, é o empresariado que será beneficiado com isso, certo? Então, assim, quero pedir atenção dos Srs. Vereadores: nós, motoristas de aplicativos, somos contra esse pacote – não se trata de um pacote pelo bem dos usuários. Obrigado a todos da Mesa.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Todos que estão aqui presentes são muito bem-vindos. Eu pediria a colaboração de todos, porque vão se suceder pronunciamentos que ora serão aplaudidos, ora não serão acolhidos, mas vamos levar a bom termo até o final. Passo a palavra ao representante da Prefeitura Municipal que, como proponente dos quatro projetos em discussão, será, evidentemente um tempo maior, será um tempo de 20 minutos para discorrer sobre o processo que autoriza a concessão de subsídio tarifário no transporte público coletivo urbano de passageiros; sobre o processo que dispõe sobre o credenciamento das empresas de serviços de transporte motorizado privado e remunerado de passageiro; ainda sobre o processo de que altera dispositivos e revoga a lei hoje existentes no sistema de transporte e circulação de Porto Alegre; finalmente, o que inclui o artigo na lei vigente, fixando critérios para utilização dos benefícios de isenção tarifária do transporte coletivo por ônibus do Município de Porto Alegre e dispõe sobre a possibilidade de descontos tarifários.

O Rodrigo Mata Tortoriello, representante do Sr. Prefeito Municipal, está com a palavra.

SR. RODRIGO MATA TORTORIELLO: Boa noite, Sr. Presidente, Sras. Vereadoras e Srs. Vereadores, público que está presente aqui e os que nos acompanham pela TVCâmara. Antes de começarmos a apresentação propriamente dita, eu queria fazer alguns comentários com base no que já foi dito aqui no início desta audiência pública. Primeiro, nós não estamos propondo aqui a extinção dos aplicativos de transporte; o que a gente está propondo é uma regulamentação para que o serviço possa ser prestado de forma

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

organizada e que também possa colaborar com o Município, tendo em vista que eles usam a infraestrutura viária do Município de Porto Alegre construída com recursos da sociedade para que eles possam exercer as suas atividades comerciais. Então é isso que a gente está propondo. E diferente de outras cidades que já fazem esse processo, como São José dos Campos, Brasília, São Paulo, entre outras, nessas cidades o dinheiro vai para o Tesouro Municipal, aqui nós estamos propondo que ele vá diretamente para reduzir a tarifa. Então, essa é a grande diferença da nossa proposta para o que acontece em outros municípios. Sobre caixa-preta, que foi falado, ao contrário, nós temos um processo bastante transparente e aproveito aqui a oportunidade para informar que, em parceria com o Tribunal de Contas, com o Ministério Público, outras associações e outras entidades representativas e fiscalizadoras do poder municipal, haverá um curso para que as pessoas conheçam o cálculo tarifário e possam aprender a fazê-lo, porque ele é trabalhoso, mas não é nenhum tipo de mistério como parece. Parece que faz uma poção mágica, dentro da EPTC, e ele fica – então não existe esse tipo de coisa, somos extremamente transparentes. O governo Marchezan preza por essa transparência, então a gente propõe isso e vamos realizar esse curso nos próximos dias.

Eu quero pedir o primeiro eslaide. Quais são os objetivos dessa proposta? E aqui, ao público presente, eu acho que o mais relevante dos projetos que a gente vai conversar é com relação aos aplicativos. Primeiro objetivo é qualificar o sistema de transporte e conter o reajuste da tarifa. Com o fim da CCT, que é a taxa que a EPTC cobra para gerenciar a câmara de compensação, a gente pode reduzir a tarifa de R\$ 4,70 em R\$ 0,15. A tarifa que estamos propondo para uso do sistema viário pelos aplicativos reduz a tarifa do transporte coletivo em R\$ 0,70; a tarifa de congestionamento reduz em R\$ 0,50. A redução gradual dos cobradores já é um projeto que foi rejeitado em votação aqui na Câmara, então ele não tem mais efeito, e a taxa de mobilidade urbana promove o passe livre para o trabalhador formal em 2021.

Então, neste eslaide, o projeto de lei que trata do credenciamento os aplicativos é o que a gente vai ser mais detalhado; o projeto de lei que trata das isenções e da possibilidade de desconto tarifário é um projeto um pouco mais burocrático apenas e permite que a gente conceda desconto em horários diferenciados, por exemplo, entre 14h e 16h, quando a

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

demanda é mais baixa. Se puder dar um desconto na tarifa para o cidadão, esse projeto de lei permite que isso aconteça. E o projeto 03 trata da autorização do subsídio, porque de nada adianta a gente tratar desses assuntos aqui se não for autorizado que seja concedido o subsídio. São meramente burocráticos, e eu vou me ater mais à regulamentação dos aplicativos.

Próximo eslaide. O que nós estamos propondo é um subsídio cruzado que já é usado em diversas cidades do Brasil e do mundo, onde os aplicativos já operam e exercem a sua atividade, e que tiveram um papel importante para a melhoria da qualidade do serviço e transporte. Eles exercem uma questão complementar, em várias cidades eles ligam as estações de metrô aos bairros mais afastados, fazem essa viagem complementar, e isso é muito relevante, esse papel é muito importante. Então, a gente acredita que ele possa também fazer o mesmo papel aqui em Porto Alegre e trabalhar nas viagens das pessoas que estão dispostas a pagar um pouco mais do que as que utilizam ou só têm a opção de utilizar o transporte coletivo. Alguns locais pelo mundo solicitam diversos dados, e nós vamos mostrar aqui que os dados são muito maiores, em maior quantidade do que a proposta do Município de Porto Alegre. Pela falta de informação, em alguns municípios em outros países, o serviço chegou até a ser proibido, e o que a Prefeitura de Porto Alegre propõe é que haja o mínimo de interferência possível, mas que haja a regulação, que é o dever do poder público em todas as atividades. Então, quando a gente fala aqui segurança de dados privados, nós todos fornecemos à Receita Federal os nossos dados de salário, de conta bancária, do nosso patrimônio. Então, por que o poder público municipal, que também detém o direito de ter acesso a algumas informações para o planejamento Urbano, porque o que queremos saber é a origem e o destino das viagens, a extensão das viagens, para onde elas são feitas, os principais horários, se estão causando congestionamento em determinada via ou não, é isso que queremos saber. E por que o Município não pode ter esse tipo de informação?

Aqui a gente traz alguns exemplos de experiências que estamos vivendo mundo afora. Na Califórnia, aí aqui eu trago para as pessoas que defendem a liberdade econômica – foi muito falado aqui sobre ser intervencionista na atividade privada. A Califórnia, conhecida como um estado bastante liberal, é conhecida como a sede das maiores empresas de

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020
Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

tecnologia do mundo, e lá, em novembro de 2019, foi aprovada uma lei em que os motoristas têm que ser contratados como funcionários, que também garante uma remuneração mínima para esses trabalhadores, para o sistema de aplicativo, seguro-desemprego e feriados remunerados.

Vamos falar aqui agora de Nova Iorque. O limite para o número de veículos e motoristas na cidade de Nova Iorque apresenta...

(Manifestações nas galerias.)

SR. RODRIGO MATA TORTORIELLO: Eu queria pedir o respeito de vocês, como respeitei todo mundo.

A limitação para o tempo em que levam para aceitar uma corrida, entre o local em que estão e a origem da corrida: existe um limite de tempo máximo para que essa corrida seja aceita e é cobrada uma tarifa de US\$ 2,75, ou seja R\$ 12,00 em áreas onde existe maior congestionamento. Nos Estados Unidos, as empresas de aplicativos têm a obrigatoriedade de informar dados gerais para gerar estatísticas e planejamento do governo. Por que estou trazendo os exemplos dos Estados Unidos aqui? Porque lá é o país mais liberal, de economia mais aberta, onde estão as *startups* e de onde esse serviço nasceu. Por isso que eu estou trazendo, é uma argumentação, depois nós vamos trazer mais coisas aqui. Também nos Estados Unidos, nós temos uma legislação contundente sobre a transparência de dados para usuários/clientes.

Vamos falar agora de Londres. O serviço em Londres foi suspenso mais de uma vez. Por quê? Falta de segurança nos dados dos motoristas que as empresas de aplicativos repassavam para a prefeitura. Também é cobrada uma taxa de uma libra, cerca de R\$ 6,00, para ingressar na área central, além do pedágio que já é cobrado na tarifa de congestionamento cobrada na área central de Londres. Na Alemanha, a primeira medida foi proibir o uso de carros próprios, deveriam ser carros alugados, com uma certa qualidade, para a prestação do serviço; depois a atividade foi suspensa por falta de licença de motoristas e violação das regras de concorrência.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

Nesses países todos que apresentamos até agora, nessas cidades, as regras são, em sua maioria, respeitadas pelas empresas de transporte por aplicativos. Na cidade do México, existe a necessidade de uma permissão do governo, cobrança de uma taxa para o fundo de transporte do município de US\$ 100 por motorista/ano, isso equivale a R\$ 463,00, uma contribuição de 1,5% do valor total da corrida, e o veículo, para poder circular, tem que ser de no mínimo US\$ 12,6 mil e não é permitido aceitar pagamento em dinheiro nas corridas de aplicativos. A Colômbia, recentemente, suspendeu as atividades dos aplicativos em Bogotá, a justificativa foi a concorrência desleal com o serviço de transporte público individual. Resumindo aqui também a questão de Quito, Santiago e Buenos Aires: regularização com termos iguais ao serviço de táxi, essa é a regra que eles propõem; fiscalização com apreensão de veículos não cadastrados; e obrigatoriedade de registro nacional e cobrança de imposto de até 12% sobre o lucro das empresas de aplicativos.

Em São Paulo, nós temos uma cobrança que varia de R\$ 0,10 a R\$ 0,40 por quilômetro rodado, carros com até oito anos de idade máxima, cadastro dos motoristas, curso preparatório, CNH com registro de que exerce atividade remunerada e não possuir antecedentes criminais. Aqui, nós já estamos falando de São Paulo. Quantos de nós vão à São Paulo e utilizam os aplicativos? Lá já se paga isso, e não houve redução da atividade dos aplicativos por conta dessa cobrança. Não estamos falando de inviabilizar o serviço de transporte por aplicativo no Município de Porto Alegre. O que queremos é a equiparação. Uma pesquisa, feita pela rede Nossa São Paulo, aponta que 71% dos usuários de ônibus deixam de fazer alguma atividade por causa do custo da tarifa. Que atividade é essa? Ir ao médico, por exemplo, quando se tem uma doença no final de semana, porque a tarifa inviabiliza o deslocamento à unidade de serviço mais próximo, à unidade básica de saúde, à UPA. Sabe-se que 46% das pessoas têm renda familiar de até 2,5 salários mínimos – estamos falando das pessoas que usam transporte público; 54% são da classe C. Então as pessoas que usam transporte público no Brasil são as menos favorecidas, são as pessoas que não têm outra opção de utilização.

Porto Alegre propõe uma mínima interferência na iniciativa privada; propõe estabelecer requisitos mínimos para cadastro de veículos e condutores; propõe o pagamento, pelas empresas, de R\$ 0,28 por quilômetro rodado, nas viagens realizadas no Município, e que

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

os dados sejam compartilhados – viagens, tipos de veículos e condutores. Não queremos saber a identidade dos usuários, não queremos saber, especificamente, onde o condutor foi de A para B. Não precisa passar isso, mas pode passar, Ricardo, o dado desagregado. Vocês podem nos passar a origem e o destino da viagem sem identificar o condutor. Vocês podem nos entregar uma relação dos condutores, se foi verificado algum tipo de antecedente criminal, se aconteceu alguma, se o veículo está de acordo, se atende as necessidades do Município ou de segurança para trafegar. É isso que estamos propondo para a população de Porto Alegre. A tarifa do transporte coletivo, por uso do sistema viário, pode reduzir em R\$ 0,70. Estamos falando, hoje, de quase 15% do valor do custo que o cidadão porto-alegrense paga para se deslocar de ônibus. A tarifa de uso do sistema viário vai servir para garantir que o transporte coletivo por ônibus, que é um direito constitucional, deve ser prioridade entre as ações e investimentos do poder público. A diferença da nossa proposta para os outros municípios do Brasil é que cem por cento do valor arrecadado será aplicado na tarifa do transporte por ônibus.

Aqui, eu queria fazer algumas observações que foram sobre dados de queda de demanda. Realmente a demanda de transporte coletivo vem caindo nos últimos anos, isso não é de agora. A única coisa que piora num País, quando ele enriquece, quando ele melhora um pouco de vida, é a mobilidade urbana. Por que acontece isso? Porque as pessoas conseguem passar e adquirir um veículo privado. O sonho de sair do busão e ir para o transporte privado acontece com o aumento da renda, com isso nós vimos no Brasil a explosão do número de veículos nas vias. O País enriqueceu em determinado período da história recente, agora, o que esses dados também apontam é que, nos últimos dois anos, a queda de passageiros foi de dois milhões por ano, ao contrário de uma queda de dez milhões ao longo de 16 anos, 620 mil por ano. Se em dez anos perdia, em média, 600 mil passageiros/ano, nos últimos dois anos, perdeu dois milhões por ano, ou seja, esse dado demonstra o impacto que trouxe o uso dos aplicativos na cidade. Se não fosse tão importante, as empresas não estariam aqui para tentar evitar que houvesse esse tipo de cobrança, que é mínima. Eu tenho certeza de que o que estamos pedindo é muito menos do que os senhores investem em publicidade, em todas as ações que fazem, é muito menos, é uma parcela ínfima do que o Uber gasta em publicidade, então não precisa

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

repassar para a população de Porto Alegre, pois uma vez que eles podem, eles gastam em publicidade. Por que não utilizar isso também para a sociedade aqui em Porto Alegre? Por último, para encerrar, eu gostaria de salientar que, nos países de Primeiro Mundo, em geral, as empresas de aplicativo respeitam as leis do seu país. Por que do México para baixo, na América Latina, que somos países em desenvolvimento ou subdesenvolvidos, as empresas lutam em não respeitar, em não atender a legislação vigente e vão para justiça para tentar de derrubar esse tipo de legislação? Então o que estamos propondo aqui, senhoras e senhores, população de Porto Alegre, é uma reorganização do sistema de transporte. É lógico que ia dar polêmica, eu sabia que ia dar polêmica porque estamos propondo uma mudança de postura na forma de pagamento do transporte coletivo no Município de Porto Alegre. Então sair de uma tarifa de R\$ 4,70, se conseguirmos aprovar todos esses projetos, para uma tarifa da ordem de R\$ 2,00, é um salto, e vai permitir acesso às pessoas que têm menos recursos às atividades da cidade. É isto que estamos propondo: acessibilidade às pessoas de baixa renda, acessibilidade às pessoas que são excluídas do uso e de viver na cidade de Porto Alegre, usar suas praças, sua orla e todos os serviços de saúde e educação. Muito obrigado a todos. Estamos disponíveis para o debate, para responder a todas as questões.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Quero agradecer a contribuição de todos. É assim: quando termina, aplaudam ou vaiem, conforme a posição, é um direito de todos – ninguém vai ter retirado o direito de manifestação. Vou colocar o seguinte: doravante nós temos previsto que teremos mais 30 manifestações, por isso nós vamos ser objetivos, e com a compreensão de todos, doravante as manifestações serão de cinco minutos; sendo assim, se tudo correr bem, nós vamos consumir 150 minutos, isso vale dizer duas horas e meia, sem contar os intervalos.

Contando com a colaboração dos senhores, iniciaremos esse processo, e obviamente esclareceremos qual o critério que nós estamos estabelecendo. Primeiramente, as entidades que estão aqui representadas, todas terão oportunidade de falar; na representação dos vereadores, nós entendemos que os representantes das três comissões

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020
Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

principais da Casa terão que ter acesso a manifestação, e o líder do governo e da oposição, ou quem eles designarem.

Após ouvir o Ver. Marcelo Sgarbossa, iniciaremos o processo. V. Exa. está com a palavra.

VEREADOR MARCELO SGARBOSSA (PT): Presidente Pujol, acho que não é o caso de nós termos uma audiência que vá até meia-noite ou algo mais. Com certeza minha posição será refletida na fala de alguns vereadores, então eu quero retirar a minha inscrição, é um pedido que faço. O segundo pedido que faço é que retire do painel verdadeira propaganda do governo, que inclusive está sendo questionada judicialmente. Está exibida no painel aqui, e eu gostaria que, se fosse possível, o senhor deferisse, agora que o secretário já terminou a sua apresentação. Obrigado.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Agradeço duplamente a V. Exa. Nós não temos a condição de enxergar o que está escrito no painel, mas acho que o que está aqui foi usado como suporte da manifestação que ocorreu agora. Uma vez encerrada, é de ser retirado mesmo do painel. De outra forma, registro a retirada de sua inscrição, que V. Exa. entendeu de ceder.

Imediatamente após, eu começo por ouvir a representação da Comissão de Constituição e Justiça da Câmara Municipal, que, na ausência do seu presidente e do seu vice, foram delegados poderes ao integrante da Comissão Márcio Bins Ely, que está com a palavra. (Pausa.)

A questão de ordem, numa audiência pública, é um tanto quanto estranha.

VEREADOR CLÁUDIO JANTA (SD): Não. Eu quero uma questão de ordem porque nós temos dois membros da CCJ aqui, aliás, três, o Ver. Adeli, eu e o Ver. Mauro Pinheiro; o presidente e o vice não se encontram e não teve nenhuma reunião da CCJ deliberando quem ia falar em nome da comissão. Então se o presidente e o vice não estiverem, nós teremos que reunir a CCJ para saber qual dos quatro membros, aqui, da CCJ, iria falar em nome da comissão. Então, Ver. Márcio Bins Ely, eu quero lhe pedir desculpas, mas não existe autorização, não tem Regimento, não tem nada que determine isso. Então eu volto

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

a afirmar, como membro da CCJ, acho que sou um dos membros mais antigos da CCJ na atualidade, que seja cumprido. Se não está o presidente Cassio Trogildo, e se não está o vice-presidente, Mendes Ribeiro, então que a CCJ se reúna e decida quem irá falar em nome da comissão. O Ver. Márcio Bins Ely não foi deliberado a falar pela comissão – quatro membros estão aqui.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Feito o registro, Ver. Claudio Janta. Não entendo como uma questão de ordem, mas acolho e registro. Só advirto como uma reclamação, procedente ou não, a forma como nós estamos conduzindo os trabalhos. Acho que a liberdade de crítica é assegurada. Manteremos o que já havíamos anunciado. O Ver. Márcio Bins Ely está com a palavra.

VEREADOR MARCIO BINS ELY (PDT): Presidente, na pessoa de V. Exa., quero cumprimentar os demais vereadores e vereadoras, a Mesa já nominada. Apenas se não for possível essa inscrição, tendo em vista que o Ver. Cassio Trogildo se manifestou que falaria em nome dele e não em nome da comissão, que eu possa também falar em nome do meu mandato – e aí eu não estaria aqui representando a opinião da CCJ. Acho que também contempla o debate sobre a audiência pública, sobre o tema proposto, os quatro projetos de lei que estão na pauta de hoje para serem debatidos, a respeito dos rumos, especialmente, do transporte coletivo em Porto Alegre, mas também influenciando todos os modais de certa forma.

Quero cumprimentar a representação dos lotações, dos táxis, dos aplicativos, das empresas de ônibus aqui representados por todas essas categorias. Hoje ainda recebi dois motoristas de aplicativo no meu gabinete. Enfim, as pessoas estão preocupadas com as iniciativas do governo. Quero cumprimentar o Ver. Pujol pela sensibilidade da presidência e da Mesa em terem convocado esta audiência pública. Eu acho que este debate é necessário, é preciso que se esclareçam os pontos que estão sendo encaminhados não só pela técnica legislativa para os vereadores, para sua compreensão e para o seu conhecimento, mas também para que a sociedade possa entender o que está acontecendo. Acho muito oportuno e muito importante que nós tenhamos esta

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

oportunidade, porque todos nós aqui somos sabedores de que houve uma manobra, uma intenção do governo de votar esses projetos no final do recesso, de quinta-feira para sexta-feira ainda no mês de fevereiro. Então, eu acho que assim se passa a fazer uma análise, com mais cautela, com mais tranquilidade, a respeito dos rumos que se quer dar para as questões que envolvem o transporte em Porto Alegre.

Quero cumprimentar também a representação do transporte escolar e todos aqueles que, de uma forma ou de outra, representam aqui a sociedade civil organizada, que acaba sendo afetada de um modo geral, toda ela, por conta da questão do transporte em Porto Alegre. Eu, particularmente, entendo que seria necessário e oportuno que tecnicamente nós tivéssemos um debate mais aprofundado, especialmente no que diz respeito à questão de se aplicar um valor a ser cobrado por quilômetro rodado dos aplicativos. Hoje ainda, conversando com um motorista de aplicativo, ele me comentou que, em média, se remunera o motorista em torno de R\$ 1,00 a cada dez ou doze quilômetros. Então, acredito que a defesa, obviamente, de quem é motorista de aplicativo é que se possa permanecer sem pagar nada, mas eu acho que alguma coisa precisa ser paga: talvez R\$ 0,30 seja demais – ou não –, conforme o debate. E um dos principais pontos que eu gostaria que fosse esclarecido, na réplica ou na sequência das manifestações por parte do governo, é um estudo técnico que comprove quais foram os elementos que consubstanciaram no convencimento para o governo apresentar R\$ 0,28 por quilômetro rodado. Porque, se me disserem que o motorista de aplicativo recebe R\$ 1,00 por quilômetro rodado, se ele recebe R\$ 10,00 por cada dez quilômetros e tem que pagar R\$ 3,00 de imposto, acho que é muito. Também acho que o motorista aplicativo não pode ficar sem pagar nada.

Então, a gente quer debater, quer apreciar esse tema, e a gente entende que se poderia utilizar aquilo que vai ser a contribuição dos motoristas de aplicativo para reduzir a passagem de ônibus. Nós precisamos ver de que maneira nós vamos conseguir evoluir nessa pauta nesse sentido. No caso, a questão da concessão de subsídios ao transporte público também, eu acho que são necessários elementos de convencimento, especialmente fundamentação técnica, porque nos parece que, praticamente, em todas as capitais existe alguma forma de subsídio, e em Porto Alegre não existe. Aqui está o Ver. Paulinho Motorista, e eu acho que é fundamental que se tragam os elementos, porque hoje

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

não existe autorização nenhuma para que se faça nenhum tipo de subsídio. Talvez algum tipo de subsídio seja importante ser feito, desde que, efetivamente, ele reflita numa redução do valor de passagem, enfim. É o nosso entendimento num primeiro momento, numa manifestação de quem quer contribuir com o transporte público da nossa capital, de quem quer contribuir com relação a esse equilíbrio entre os modais – lotação, táxi, ônibus, aplicativos. Eu agradeço, Presidente, e quero reiterar aqui e agradecer a oportunidade, dizendo que estamos atentos ao tema e estaremos escutando as manifestações. Muito obrigado, boa noite a todos.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): De imediato, dentro do critério estabelecido, intercambiando manifestações das entidades e dos vereadores, passo a palavra ao presidente do Conselho Municipal de Transportes Urbanos, Jaires Maciel.

SR. JAIRES DA SILVA MACIEL: Boa noite a todos. Na presença do Presidente, Ver. Pujol, saúdo todos os vereadores presentes e cada um dos senhores. A minha manifestação vai mais diretamente aos Srs. Vereadores, que são parte da solução de um problema que se agrava a cada ano. Só que, para a gente fazer uma discussão séria e comprometida, é preciso restabelecer algumas verdades, porque, se não tivermos a verdade como fundamento e como parâmetro, fica difícil qualquer outro tipo de elaboração de raciocínio lógico.

Primeiro: o cálculo que a própria Uber apresenta, esse gráfico que está nos folhetos e que ela apresenta aqui, com razão, atesta que, sim, os aplicativos interferiram sobremaneira na queda do número de passageiros do transporte urbano; havia uma média de 600 mil/ano, nos últimos dois anos do aplicativo, caiu dois milhões por ano. Então é óbvio que caiu, e caiu por uma razão muito simples: tu não obrigas uma pessoa que mora no Menino Deus a ir ao Centro pagando R\$ 4,70 num ônibus se ele pode pagar R\$ 4,00 para ir num veículo, num automóvel com ar-condicionado. Seria burrice alguém se deslocar num dia de chuva para pegar um ônibus a R\$ 4,70, podendo pagar R\$ 4,00 por uma corrida de Uber até o Centro. O problema, senhores vereadores, é que o modelo de transporte estabelecido em Porto Alegre é um modelo solidário. E o que é solidário? O passageiro do Menino Deus e

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

o passageiro do Morro Santa Teresa poderiam pagar R\$ 2,50 a tarifa do ônibus deles para virem até o Centro; só que os passageiros da Restinga, do Belém Velho, do Rubem Berta teriam que pagar R\$ 7,40 - justamente os passageiros dos bairros mais afastados e menos favorecidos teriam uma tarifa muito mais alta, e lá os aplicativos não fazem corrida a R\$ 4,00. Essa é a realidade. Eu não sei se a solução do problema é cobrar R\$ 0,28 ou R\$ 0,30 ou R\$ 0,02 dos aplicativos. Eu não sei se essa é a solução. Agora, a verdade é que caiu, sim, o número de passageiros por conta dos aplicativos, isso é verdade; é verdade também que o sistema vai colapsar na medida em que as linhas curtas não estão mais remunerando as linhas longas. Hoje as linhas curtas de Menino Deus, Santana, Azenha operam totalmente no prejuízo, e eram essas que sustentavam as linhas da Restinga, as linhas da Ponta Grossa, as linhas do Rubem Berta, dos bairros mais afastados. Gente, matemática não aceita desaforo. Vai chegar um momento em que as empresas não poderão mais operar, então a solução passa, sim, pelos vereadores. Algumas isenções que foram aqui concedidas contribuem para essa situação de hoje, só que naquele momento anterior, quando as isenções foram concedidas, a história do País era uma, a economia era uma, hoje é diferente. Hoje, talvez, o critério mais justo para conceder qualquer tipo de isenção no sistema de transporte público seja a renda da pessoa. Não importa se ele é cadeirante, se ele é cego, se ele é portador de necessidade especial, se ele é soropositivo, não é essa a qualidade que tem que lhe dar isenção; o que precisa, para ser honesto e justo, é a isenção pela renda das famílias dessas pessoas. Nós temos uma média nacional de 22% de isenções e em Porto Alegre tem 36%. Os aplicativos, por óbvio, não carregam ninguém gratuitamente, nem podem, nem devem carregar. Agora, uma outra verdade que tem que ser restabelecida aqui é que os aplicativos vão lá nos cantinhos da cidade; não vão, gente! Tentem chamar, por exemplo, um Uber às 22h; todo mundo aqui já tentou pegar um Uber às 22h, não funciona.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Eu quero registrar a presença entre nós do deputado estadual Fábio Ostermann, e gostaríamos que o mesmo se considerasse integrante desta Mesa. O Ver. Roberto Robaina, presidente da CUTHAB, está com a palavra.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL): Boa noite, presidente, Ver. Reginaldo Pujol; pessoas que estão acompanhando a discussão na Câmara de Vereadores nesta audiência pública. Cinco minutos é muito pouco tempo para tratar desses assuntos, eu quero tratar do pacote de mobilidade urbana de modo geral, embora nós tenhamos hoje uma audiência pública tratando de uma parte desse pacote. Todos que acompanharam a discussão da Câmara de Vereadores no recesso sabem que nós fizemos um movimento consciente de obstrução à tentativa do prefeito Marchezan de realizar uma convocação extraordinária, cujo objetivo, na nossa opinião, era, única e exclusivamente, começar a extinguir a categoria dos trabalhadores cobradores da cidade de Porto Alegre. Nós obstruímos, vencemos o governo e estamos orgulhosos de termos acompanhado a categoria rodoviária nessa mobilização. Falamos, naquela oportunidade, que a convocação extraordinária só tinha como objetivo começar a extinguir a categoria dos cobradores e não, de verdade, fazer uma discussão global sobre o pacote de mobilidade urbana. Pois agora, sim, nós temos a discussão sobre o pacote de mobilidade urbana. Tivemos uma reunião na CUTHAB, com a presença do diretor da EPTC, uma reunião produtiva, em que abrimos a possibilidade de discutir uma série de medidas do próprio pacote do governo. Embora todos saibam que eu sou um militante de oposição ao governo, nós não fazemos oposição pela oposição; se há propostas que consideramos positivas, nós as defendemos. E isso tem importância por quê? Porque um dos grandes riscos que temos numa discussão como essa é ficarmos na Câmara de Vereadores, fazendo discussões gerais, sobre o conteúdo de ideias, e enquanto isso, na vida real, o que o governo faz é penalizar a sociedade por sua falta de competência para elaborar uma política capaz de ter resultados práticos e não simplesmente discussões no interior da Câmara de Vereadores. Por que estou falando sobre isso? O prefeito Marchezan disse que, com o seu pacote, teria, como uma das medidas, a redução da tarifa, inclusive para R\$ 2,00. Nos cálculos, efetivamente, se nós aprovarmos a Taxa de Mobilidade Urbana, de fato, há a possibilidade de tarifa ir para R\$ 2,00, e tarifa zero para os trabalhadores formais; essa possibilidade existe. E nós estamos a favor dessa possibilidade, nós estamos a favor de que haja, de fato, um transporte público com passagem barata; nós estamos inclusive propondo, eu fiz esse desafio ao governo

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

Marchezan para colocar sua base de sustentação da Câmara de Vereadores para votar, votar rápido esse projeto, nenhuma oposição. Nós achamos que tem que ter, sim, sustentação; nós temos um questionamento de como é administrado, de como é gerido o transporte, porque nós pensamos que evidentemente um transporte, se tem subsídio, ele tem que ser público. Um subsídio não pode ser para empresa privada. Essa contradição existe, mas nós queremos, em primeiro lugar, baratear o preço da passagem. Então, um tipo de medida como essa, nós aceitamos; agora, há medidas, por exemplo, toda discussão que envolve os trabalhadores de aplicativo, e boa parte dos trabalhadores que está aqui já esteve nesta Câmara discutindo uma regulamentação que, depois, foi barrada por uma ação judicial, mas a Prefeitura de Porto Alegre não está fazendo a defesa da regulamentação que a Câmara votou. E um dos pontos mais importantes dessa regulamentação, que era a respeito ao problema da segurança desses trabalhadores, que são as vítimas dos problemas de segurança aqui na cidade de Porto Alegre, o prefeito Marchezan vetou aquela medida. E na proposta do governo, que prevê uma taxa, faz a abolição de toda a legislação, de toda a regulamentação. E não é possível que a empresa Uber tenha plenos poderes sem que o governo intervenha na regulamentação, na parte da segurança, é básico. Então, eu tenho certeza de que os trabalhadores dos aplicativos têm disposição para conversar, mas eles não têm disposição para serem enganados! E nós temos claro que, se o governo, o secretário do transporte e a EPTC conseguissem provar, por A + B, que é a empresa que paga, os trabalhadores dos aplicativos conscientes estariam dispostos a escutar a proposta do governo, desde que houvesse, primeiro, não uma taxa alta como é, mas que tivesse a garantia da segurança e de uma regulamentação real para o trabalho deles. Já passei do meu tempo e eu peço desculpas, agradeço, Presidente, pela tolerância. Muito obrigado.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Agradeço a colaboração de Vossa Excelência. Na sequência, ouviremos novas manifestações das entidades aqui representadas. O Sr. Carlos Augusto Guessi, presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativo, está com a palavra.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

SR. CARLOS AUGUSTO GUESSI: Srs. Vereadores, membros da Mesa, Presidente Pujol, senhoras e senhores, boa noite. O transporte público não está falido por causa da chegada dos aplicativos de mobilidade individual de passageiros. O sistema público de transporte vem apresentando queda de usuários desde 1998 e isso é devido ao péssimo serviço oferecido, exemplos disso são ônibus velhos, sujos, poucos horários e ainda esses horários não são cumpridos. Quem nunca teve que fazer uma baldeação no ônibus que quebrou por causa dos ônibus velhos? Eu já tive que fazer. E principalmente a má gestão do transporte público. Portanto o maior culpado pela falência do transporte público é o próprio transporte público. Quem acha que quem vai pagar esses R\$ 0,28 são as empresas é ingênuo, está muito enganado. Esse valor será repassado ou ao usuário, ou - e eu particularmente acredito que seja essa a realidade - vai ser repassado para os motoristas de aplicativo. Quem vai pagar essa conta somos nós.

(Manifestação nas galerias.)

SR. CARLOS AUGUSTO GUESSI: Quem pensa dessa forma não conhece a mentalidade e o objetivo das empresas de aplicativo. A mentalidade é transformar o transporte individual por aplicativo no mais barato do mundo. Isso quer dizer que eles não repassarão esse valor para o usuário; esse custo será repassado para o motorista de aplicativo. E o objetivo dos aplicativos é dominar esse mercado, não adianta. E como eles pretendem alcançar esses objetivos? Utilizando mão de obra barata, aliás, sem custo nenhum, pois todo o custo do transporte público é arcado pelos motoristas de aplicativo. Hoje, para o motorista de aplicativo conseguir pagar suas contas ele tem que trabalhar, no mínimo, 12 horas por dia e há casos em que motoristas trabalham de 16 horas a 18 horas para poderem honrar os seus compromissos. Para os senhores entenderem melhor, eu vou sair um pouco da imaginação e vou trazer alguns números reais para todos nós. A média de horas que o motorista trabalha hoje são 12 horas por dia, roda 250 quilômetros por dia, o que gera, mais ou menos, R\$ 280,00 brutos. Aqui vai mais uma informação que pouca gente sabe: os aplicativos não estão mais cobrando 25% do motorista de aplicativo fixo, eles têm o que chamam de taxa variável, a média mensal dessa taxa variável hoje pode chegar de 30% a

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

35% ao mês. Então, vamos lá, pessoal: ele gera R\$ 280,00, menos 30% da Uber, sobram R\$ 196,00. Eu gostaria que os vereadores se atentassem a esses valores, que são valores reais. Ele gasta de gasolina para gerar esses R\$ 280,00, a média de R\$ 80,00. Então R\$ 196,00 menos R\$ 80,00, sobram R\$ 116,00. Para trabalhar 12 horas por dia, ele tem que almoçar fora, fazer lanche, tem que se alimentar, gasta uma média aí de R\$ 25,00. Então R\$ 116,00 menos R\$ 25,00, sobram R\$ 91,00 por dia. Rodando 250 quilômetros por dia a R\$ 0,28, dá R\$ 70,00 por dia – R\$ 91,00 menos R\$ 70,00, vão sobrar R\$ 21,00 por dia. Eu pergunto: quem é que vai trabalhar 12 horas por dia para receber R\$ 21,00? Esses são números reais, pessoal. Portanto eu queria pedir aos nobres vereadores que analisassem melhor essas propostas do prefeito e pensassem um pouco mais nas famílias e no trabalho que os motoristas têm hoje. Muito obrigado.

VEREADOR REGINALDO PUJOL (DEM): O Ver. Valter Nagelstein está com a palavra.

VEREADOR VALTER NAGELSTEIN (MDB): Sr. Presidente, Ver. Reginaldo Pujol; senhores integrantes da Mesa; em primeiro lugar, quero cumprimentar a Laura, da AJE, e o Joe, pelo requerimento de audiência pública, oportunidade para todos nós nos encontrarmos aqui – vou pedir desculpas por não nominar os restantes por questão do tempo; Sr. Secretário Municipal, meu caro colega de faculdade, Fabio Berwanger, Diretor-Presidente da EPTC; senhoras e senhores. Eu quero lembrar, na última eleição, que, antes do pleito, o prefeito disse que a primeira coisa que faria seria acabar com a indústria da multa e que a primeira coisa que faria para acabar com a multa era demitir o secretário Vanderlei Cappellari. Os senhores lembram isso? Todos lembram, né? Pois bem, naquele último ano, a EPTC arrecadou R\$ 22 milhões em multas. No ano seguinte, primeiro ano da atual gestão, eu comecei, em janeiro, a pedir essas informações, Professor Wambert, que tem uma luta com isso também, era difícil, era difícil, inobstante o trabalho brilhante que acho que o Fábio faz, mas o dado não vinha, chegou em agosto, eu meio que tive que ameaçar de entrar com *habeas data* para conseguir abrir esse dado. Veio o dado, e nós tínhamos saído de R\$ 22 milhões para R\$ 55 milhões de arrecadação em multas. A EPTC informava que tinha sido porque o valor nominal das multas tinha aumentado e, depois,

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

porque o sistema digital que substituiu o talonário também tinha aumentado essa eficiência. No ano seguinte, esses R\$ 22 milhões, que viraram R\$ 54 milhões, chegaram a R\$ 77 milhões.

Eu pergunto o seguinte, agora, no apagar das luzes do último ano, o governo gastou R\$ 35 milhões numa campanha de publicidade, e esses R\$ 77 milhões arrecadados nas multas? Eu só pediria um pouquinho de silêncio aos amigos que estão ali, porque estão atrapalhando o meu raciocínio, por favor. Pega esses R\$ 70 milhões, tira R\$ 7 milhões para propaganda legal; pega os R\$ 30 milhões da publicidade, perfaz R\$ 100 milhões; pega os R\$ 10 milhões que a Uber deixa – e eu acho que obviamente também o Cabify e o 99, a Prefeitura deveria fazer um esforço para que eles deixassem o ISS aqui –, mas pega os R\$ 10 milhões que a Uber deixa, nós teríamos R\$ 110 milhões. Eu pergunto, secretário: se nós aplicarmos R\$ 110 milhões em um fundo, quanto é que baixa no valor da passagem? Por que nunca se tratou dessa questão? Por que, passados os três anos, em janeiro de 2020, de repente, no apagar das luzes do governo, que teve seis meses, mais seis meses, mas seis meses, teve três anos, na antevéspera da eleição, o governo aparece com – perdão, eu sei que o senhor é um estudioso – uma quimera, uma ideia que, em alguns deles, me perdoe, é estapafúrdia, algumas até eu admito a discussão, acho que são interessantes, mas aparece às vésperas da eleição com um projeto desses, em regime de urgência, como uma mágica que sai de dentro da cartola? E nós, vereadores, temos de decidir, em duas semanas, uma coisa que o governo teve três anos para decidir e não decidiu e que muda a vida de vocês todos. Eu quero falar, em primeiro lugar, da questão que o representante dos aplicativos que falou - e eu quero me dirigir, com muito carinho, a todos vocês - que a tarifa é uma caixa-preta. Infelizmente, isso é uma coisa que se repete sobre os ônibus, mas não é, porque não só vem a planilha para a CEFOR, como também vai para o Tribunal de Contas, onde é auditada pelo Tribunal de Contas. Então, essa é a primeira questão que eu quero afastar. Está aqui o Presidente do Conselho, e se há algo que, nos últimos anos, em Porto Alegre, se prestou à demagogia, e que é hoje pública, é essa: a tarifa é auditada, é transparente, é aberta. O Tribunal de Contas, o Ministério Público e esta Câmara podem olhar, e cada um dos senhores pode olhar. Para além de tudo isso, é óbvio que o sistema dos ônibus está em crise, é óbvio que nós precisamos ter medidas, é óbvio que somente o

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

ônibus não é suficiente, que seria bom que nós tivéssemos outros modais. Não seria possível vir de barco por exemplo, do Extremo-Sul de Porto Alegre para o Centro? Não seria possível, como em tantas outras cidades, ter VLT, ter bonde, trem ou alguma outra coisa? Porque metrô não dá; custa U\$ 130 milhões o quilômetro. Então, metrô não dá! Quem disser que vai botar metrô mente. Agora, o sistema está em crise, e precisamos encontrar alternativas para garantir o emprego dos cobradores, para garantir o emprego dos motoristas de ônibus, para garantir a vida e a dignidade das famílias, para garantir os 30 mil empregos que foram gerados pelos aplicativos e para resguardar os taxistas. Bom, aí tem o cartório da EPTC. E eu pergunto, secretário, por que, hoje, custa para ter um táxi 35% mais caro do que para ter um aplicativo? Por que nós não tiramos o cartório da EPTC de cima dos táxis? Agora, vamos botar o exame biométrico para os taxistas que custa R\$ 1,700 mil. Então, concluindo, digo que vale-transporte coercitivo é uma ideia inconstitucional, vai contra, inclusive, a ideia de uma cidade policêntrica. Vamos pegar, por exemplo, um mercadinho, na Restinga, vamos pegar o Super Kan. Para o trabalhador que mora no entorno, o empresário, que não teria que pagar, vai ter que pagar uns R\$ 150 para alguém que ele não precisaria pagar vale-transporte. Vai contra uma ideia de cidade policêntrica. Pedágio? Como vamos imaginar pedágio? Então, todas as cidades vão começar a cobrar pedágio para entrar e sair de Porto Alegre? E essa questão da TMU é uma questão interessante, mas tem que ser discutida com o tempo, como as coisas não foram feitas neste governo. É uma discussão nacional, porque nós já temos, hoje, o vale-transporte. Então, esta audiência é importante, mas é só o primeiro passo de algo que tem que ser discutido com muita profundidade. E cada um de vocês que estão aqui merece ser ouvido nessa discussão. Obrigado.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Iniciaremos agora intercalar as manifestações dos vereadores inscritos com as manifestações da comunidade. Compatibilizamos as duas listas, teremos dez manifestações da comunidade e dez manifestações dos vereadores. O Sr. Thiago Albrecht está com a palavra.

(A Ver.^a Lourdes Sprenger assume a presidência dos trabalhos.)

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020
Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

SR. THIAGO ALBRECHT: Obrigado, Sr. Presidente. Boa noite à Mesa; boa noite aos vereadores e vereadoras; boa noite a todos que nos assistem. O prefeito da cidade quer penalizar o sucesso para prestigiar o fracasso. Nós temos um sistema que realmente está falido, nós temos um sistema de transporte que não atende as demandas da população. Se formos olhar para o balanço, por exemplo, da Companhia Carris de Porto Alegre, nós veremos que no ano de 2018 houve R\$ 19,2 milhões de prejuízo; se formos olhar para o prejuízo da Carris de 2017, é um prejuízo de R\$ 43,1 milhões, perfazendo um total de R\$ 63 milhões em apenas dois anos. Se o prefeito, e aqui temos os representantes da Prefeitura, realmente estivesse interessado em pensar em nós, população, o primeiro projeto que o prefeito teria enviado aqui para os vereadores seria da privatização da Carris. A Carris deu prejuízo, em dois anos, de R\$ 63 milhões.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

SR. THIAGO ALBRECHT: O senhor me respeite, não precisa me xingar. O senhor me respeite, está no balancete! O senhor tem que me respeitar, eu pago o seu salário. O senhor me respeite, eu sou autoridade aqui, vereador, eu sou cidadão, eu pago o seu salário! Eu peço que a Mesa peça respeito do vereador para com o cidadão que está falando. Vai me xingar agora, vereador?

PRESIDENTE LOURDES SPRENGER (MDB): Vereador Adeli, por favor!

SR. THIAGO ALBRECHT: Vai me xingar? É o balanço da Carris que a Prefeitura abriu. Peço que o senhor respeite, porque sou um homem que gosta de respeitar as pessoas. Eu sou povo, o senhor é funcionário do povo. Desculpem pela má educação do vereador, pessoal! (Palmas.)

Nós precisamos privatizar a Carris, para começo de conversa. As capitais, se formos olhar por aí, uma estatal operando com R\$ 63 milhões em apenas dois anos, e a culpa não é dos motoristas e dos cobradores; para variar a culpa é dos políticos, a culpa é do Estado que não sabe fazer a gestão. Aí vem um aplicativo que é uma verdadeira revolução tecnológica,

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

é um sucesso, e aí o prefeito quer taxar o sucesso, criar mais um imposto. Nós não aguentamos mais pagar impostos, e um prefeito que foi eleito sob a égide de uma disrupção, de ser um prefeito queria propor novas ideias... O Ver. Nagelstein, que esteve aqui, falou sobre promessas vazias de campanha, indústria da multa e assim sucessivamente. O prefeito já aumentou o IPTU! Muitos foram eleitos com ele, como liberais, afirmando que não aumentariam impostos. Então, senhora presidente, agradeço a fala, agradeço a paciência de todos, e, se a Prefeitura realmente quer resolver o problema, precisamos começar pela privatização da Carris - ali está o começo do rombo, com R\$ 63 milhões de prejuízo. E esse dinheiro quem paga são os nossos impostos, os motoristas, cobradores, usuários do Uber, como eu, vereadores, Mesa, todos nós. Muito obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE LOURDES SPRENGER (MDB): Muito obrigada. O Ver. Cláudio Janta está com a palavra.

VEREADOR CLÁUDIO JANTA (SD): Boa noite, senhora presidente, todos os membros da Mesa, quero dizer que contra fatos não tem argumento nenhum. Caem todos! Em 2017, a passagem de ônibus de Porto Alegre custava R\$ 3,95. Se esta Casa – e assim o fez – desse a redução do ISSQN e o escambau, não ia ter aumento na passagem; aumentou R\$ 0,10. Mas o que são R\$ 0,10? Era porque tinha que pagar o salário dos rodoviários, que não estava incluído lá. Em 2018, de novo: “Vamos reduzir a passagem, a passagem será reduzida!” O que aconteceu? “Vamos tirar 50% da segunda passagem”, e a passagem, que era de R\$ 4,05, passou para R\$ 4,30, teve aumento de R\$ 0,25, numa passagem que, se tirasse 50%, ia diminuir. Aumentou! Em 2019 se retirou a isenção dos idosos! Só que já tinha se tirado 50% da segunda passagem, só que já se tinha dado o ISSQN. O que mais os sanguessugas querem? Tirar os cobradores. “Nós vamos baixar a passagem!”, mas o que aconteceu? A passagem subiu só R\$ 0,40! Tira o cobrador, tira não sei o quê, sobretaxa os trabalhadores, porque quem vai pagar essa conta do prefeito é o povo, o povo que, no ano passado, trabalhou até 18 de julho para pagar impostos, esse é que vai pagar essa conta, é quem usa o aplicativo que vai pagar essa conta, é quem vem à cidade de

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

Porto Alegre para fazer negócios que vai pagar essa conta, quem vem ser empreendedor, vender bala, água mineral, cortar grama, empreendedor na cidade de Porto Alegre - esse vai pagar essa conta! Esse é que vai pagar! Aí tem a tarifa zero, trabalhador não paga mais passagem, só uma empresa, tipo a empresa que presta serviço aqui na Câmara, de vigilância, de limpeza, vai gastar R\$ 1 milhão por ano em passagem. Pelo amor de Deus! O que mais nós vamos fazer para esse sanguessuga da população de Porto Alegre, que é o sistema de transporte precário, o sistema de transporte horrível, que não cumpre tabela, que não cumpriu as leis desta Casa? E vocês fiquem quietos, porque, para defender cobrador, vocês não estavam aqui! Quietos! Enquanto um homem de bem fala, vocês fiquem quietos! Vocês não estavam aqui para defender os colegas de vocês porque o patrão de vocês não mandou vocês aqui! Então, quando um homem de bem fala, vocês calem a boca! Entenderam? Eu não pedi para vocês virem aqui hoje, saírem do trabalho de vocês para estarem aqui hoje; e não é para defender o emprego de vocês. É para defender as mansões, os carros importados, as viagens para a Europa. É isso que vocês estão defendendo aqui, porque o sistema de transporte continua não tendo ar-condicionado; o sistema de transporte continua não tendo informação para as pessoas; e dizem que o sistema de transporte é transparente! Transparente o escambau! Porque eu sou comerciante, e se o negócio não dá dinheiro, eu fecho! Vai na Av. Osvaldo Aranha e vê quantas lojas estão fechadas, e na Av. Assis Brasil, quantos pontos comerciais estão fechados! Essas pessoas que hoje trabalham em aplicativos se viram obrigadas a trabalhar em aplicativos para levar o sustento para as suas famílias. Perguntem se eles querem ficar 14 ou 12 horas trabalhando. E trouxeram exemplos aqui, secretário, dos Estados Unidos! Trazem exemplos das pessoas que dormem no aeroporto para fazer o seu dinheiro, para sua família. Então, calem a boca, porque eu estou falando. Tragam exemplos aqui de pessoas que passam necessidades, comendo pão com ovo o dia inteiro, para levar o sustento para sua família. Esse chalalá aí de que vai melhorar a vida, vai melhorar a vida, vai melhorar a vida; vai é piorar a vida das pessoas! É uma incompetência total dessa EPTC! Total, dessa EPTC! E aí acha como saída sobretaxar a população! O povo que vai pagar, gente! É o povo que paga esse sistema precário de transporte! É o povo que paga o IPTU! É o povo que paga a vida todos os dias; que sai de casa de manhã e não sabe se

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020
Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

vai voltar! É o povo que paga esse dólar que hoje quase chegou a cinco reais. Isso que tira o dinheiro do povo! Então não adianta vir dizer que com essa saída de pedágio; R\$ 120,00 por trabalhador nas empresas; sobretaxar aplicativos, que vai resolver o problema do transporte, isso não vai resolver o problema do transporte de Porto Alegre! Nós somos contra todos esses projetos e toda essa política. O que é essa Casa tem que fazer aqui é discutir o sistema de transporte como um todo. Muito obrigado.

(Ver. Reginaldo Pujol reassume a presidência.)

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Antes de prosseguir, com muita satisfação, registro a presença na Casa, assistindo o nosso debate, a nossa ex-colega e hoje integrante do Congresso Nacional na Câmara dos Deputados, a deputada Fernanda Melchionna, a quem eu presto o meu respeito e o meu carinho. Prosseguimos ouvindo agora uma representação da comunidade. Há uma preocupação que nós ouçamos representantes da Uber, que também um dos representantes aqui presentes será ouvido. O Sr. André Coutinho Augustin, do Observatório das Metrôpoles, está com a palavra.

SR. ANDRÉ COUTINHO AUGUSTIN: Boa noite a todos, gostaria de dizer que a primeira impressão que eu tive foi de felicidade ao ver esse pacote, a ideia de reduzir a tarifa de ônibus depois de três anos que essa Prefeitura conseguiu transformar Porto Alegre na capital com a tarifa mais cara do Brasil. Pela primeira vez na história, Porto Alegre hoje tem tarifa mais cara no Brasil e, pelo menos agora, em ano eleitoral, parece que a Prefeitura começou a se preocupar - antes tarde do que nunca. E como alguém que estuda transporte já há muitos anos e sempre defendeu o subsídio, eu gostaria de contribuir mais para o debate do pacote, mas fico em dúvida se esse é o objetivo da Prefeitura. Afinal, um pacote que foi enviado no meio das férias, numa terça-feira, pedindo para os vereadores votarem na quinta-feira de manhã para já começarem a votação, eu tenho dúvida se realmente o objetivo da Prefeitura é discutir com a sociedade, com o Parlamento e melhorar esse pacote ou, se é só para dizer que mandou, que não foi aprovado, para ter uma desculpa depois para aumentar a passagem. Inclusive, fica difícil discutir quando a gente não tem acesso a

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

boa parte do que a Prefeitura apresenta. Então, é dito que uma tarifa de R\$ 0,28 por quilômetro dos aplicativos reduziria em R\$ 0,70 a passagem de ônibus - foi o que o secretário disse aqui. Numa entrevista acho que na Rádio Gaúcha, onde perguntaram quantos quilômetros os aplicativos rodavam em Porto Alegre por mês, o próprio secretário disse: "Não sei, a gente não tem essa informação". Se a Prefeitura não tem essa informação, como é que diz que R\$ 0,28 reduz R\$ 0,70?

(Manifestações nas galerias.)

SR. ANDRÉ COUTINHO AUGUSTIN: Isso que eu não sou contra taxas para subsidiar o transporte, mas eu quero saber, se a Prefeitura é tão transparente como foi dito, por que esses estudos não foram divulgados? Porque não faz sentido a gente estar discutindo aqui um impacto que não teve estudo nenhum. Inclusive, quero aproveitar já que o secretário falou que quer ser transparente, eu já fiz um pedido pela Lei de Acesso à Informação, foi referente a esses estudos, mas, toda vez que eu peço algo para a Prefeitura, eles ficam prorrogando o prazo e entregam no último dia. Então, queria solicitar que a Prefeitura coloque no *site*, responda pela Lei de Acesso à Informação, pelo menos antes de ser votado o pacote, para a gente ter noção do que está sendo votado. Também foi falado aqui da transparência das planilhas de custo. Realmente, elas estão no *site*, mas estão no *site* de um jeito que ninguém consegue ver, estão no *site* com um processo de mais de duas mil páginas, escaneado, e com dezenas e dezenas de páginas, de tabelas que, em vez de eles colocarem em Excel, eles imprimem o Excel e escaneiam numa qualidade ruim centenas de tabelas. Aí o que é que a gente tem que fazer? Para conferir, tem que digitar cada um daqueles números, fica-se dias e dias fazendo isso. Quando a gente consegue refazer os cálculos, a tarifa já foi aprovada. "Ah, mas está lá para quem quer ver!" E por que é necessário refazer? Porque já aconteceu, por exemplo, de uma vez que eu refiz o cálculo da tarifa de ônibus de Porto Alegre pelo *site* da Prefeitura, e tinha lá o coeficiente de cada empresa em cada coluna, e, na última coluna, a média das empresas, uma média calculada pela ponderação da quilometragem. Eu fiz de novo a conta, e não era aquele número, o número que dizia a média não era uma média dos valores anteriores. Isso ainda era na

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

gestão anterior, era na gestão que o Ver. Valter Nagelstein, que, naquela época, era secretário da Prefeitura. Agora ele que diz que é tão transparente, que não existe caixa-preta. A própria gestão dele colocou um cálculo matemático errado.

Outra coisa que também me surpreende é que a Prefeitura está tão preocupada em reduzir a tarifa e não cumpre as coisas que estão previstas no edital. Por exemplo, no edital diz que o controle da bilhetagem eletrônica é da Prefeitura, e os juros da venda antecipada de passagem vão ser usados para subsidiar a passagem, essa é uma regra de 2015. A gente já está em 2020, faz cinco anos, e, até hoje, a ATP continua controlando isso, se apropriando indevidamente desse dinheiro, que deveria ser público. E a Prefeitura aceita, assim como outras receitas extratarifárias, como a publicidade. A Prefeitura é muito transparente e quer melhorar o transporte público, mas a licitação tem que, também, prever várias metas de qualidade em relatórios anuais. No primeiro ano de licitação, no relatório anual, nenhuma empresa atingiu as metas previstas no edital. São metas de horário a ser cumprido, de atraso do ônibus, de número de ônibus estragados, são sete grupos de metas. No primeiro ano, nenhuma empresa cumpriu as metas; no segundo ano, nenhuma empresa cumpriu as metas também. Por que a Prefeitura não pressiona as empresas a cumprirem essas metas, melhorarem a qualidade, o que ajudaria a atrair mais passageiros? No terceiro ano, ninguém sabe, porque o edital previa que, a partir de três anos, se as empresas não cumprissem as metas, o contrato com as empresas podia ter rompido unilateralmente pela Prefeitura. Quando chegou no terceiro ano, a Prefeitura simplesmente não publicou no *site* o relatório, apesar de o edital obrigar que seja publicado para a população. A Prefeitura escondeu essa informação que mostrava que as empresas não estavam cumprindo a meta. Fiz um pedido pela Lei de Acesso à Informação recentemente. Depois de toda a prorrogação de prazo possível, tive acesso e descobri que, mais uma vez, este ano, as empresas não cumpriram as metas. Então, se querem discutir subsídio para transporte, acho que algumas das propostas da Prefeitura fazem sentido, acho que estão muito mal elaboradas, não explicam nada, mas é difícil a gente levar a sério uma proposta dessas, quando tantas coisas já deveriam estar, que estão previstas em lei, estão previstas no relatório e não acontecem. Já vou adiantar que essa crítica que eu fiz aqui, eu já fiz uma vez num debate na Rádio Guaíba, com o Vanderlei Cappellari, que na época era presidente

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020
Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

da EPTC. Ele disse que eu estava mentindo, que provasse aquilo, eu levei para o Ministério Público de Contas, o procurador-geral do Ministério Público de Contas fez essa denúncia para o Tribunal de Contas e a Prefeitura respondendo dizendo: “Realmente a gente calculou de uma forma diferente da que está no edital”. A EPTC respondeu oficialmente para o Tribunal de contas isso: “Nós calculamos de um jeito diferente do que está no edital, mas é um valor parecido, o valor da passagem só deu um pouquinho acima do previsto”.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Está esgotado o tempo de Vossa Excelência, conclua, por favor.

SR. ANDRÉ COUTINHO AUGUSTIN: Obrigado, vereador.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Dentro do programado, a palavra está com o Ver. Aldacir Oliboni.

Vereador Valter Nagelstein (MDB): Sr. Presidente, eu só quero fazer um reparo: eu nunca fui secretário da EPTC, portanto eu não tinha como ter esses dados, eu não sei por que o rapaz – aliás, sei, é porque é da esquerda – envolveu o meu nome aqui. Obrigado.

(Manifestações nas galerias.)

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Eu saliento que há um orador na tribuna.

VEREADOR ALDACIR OLIBONI (PT): Saúdo o nosso Presidente da Casa, Ver. Reginaldo Pujol; demais componentes da Mesa, requerentes da nossa audiência pública, colegas vereadores e vereadoras, cidadãos e cidadãs que estão aqui neste plenário. Porto Alegre, na verdade, não é Califórnia e muito menos Estados Unidos ou Nova Iorque, não é mesmo? O prefeito municipal de Porto Alegre...

(Manifestações nas galerias.)

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020
Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

VEREADOR ALDACIR OLIBONI (PT): Presidente, eu queria pedir silêncio, se não acaba atrapalhando o meu raciocínio.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Eu tenho salientado que há um orador na tribuna, espero que a colaboração, que tem sido dada até agora, prossiga. Eu vou conceder mais um minuto a V. Exa.

VEREADOR ALDACIR OLIBONI (PT): Cidadãos e cidadãs, o prefeito municipal de Porto Alegre, em pleno recesso, manda um pacote de projetos para a Câmara de Vereadores e pede para o Presidente convocar sessão extraordinária e não fala nem mesmo com a base dele. É evidente que o quórum das sessões extraordinárias não ia acontecer, como, de fato, não aconteceu, porque ninguém sabia nem mesmo o teor dos projetos, porque não tinham sido distribuídos para os vereadores e vereadoras. Eu acredito, e é voz corrente na nossa cidade, que devido à rejeição do prefeito municipal ser tão alta ele precisa encontrar uma justificativa para poder dialogar com o trabalhador ou com o cidadão que está sendo lesado com o aumento astronômico da passagem. Então podemos avaliar que, nos três anos, o governo Marchezan aprovou o aumento da passagem; nos três anos do governo Marchezan, nesta Câmara, para não aumentar a passagem, foi aprovado pela base do governo o fim da gratuidade dos idosos de 60 a 64 anos; foi aprovado o aumento da vida útil dos ônibus de 10 para 13 anos; foi tirado o ISSQN para os empresários. Existe uma lei municipal que diz a cada ano os empresários têm que renovar a frota em 10%; existe uma ação na justiça ganha para que os empresários deem o direito da segunda passagem - não dão e o governo concordou em não dar. Todas essas gratuidades ou projetos de lei que poderiam diminuir significativamente o valor da passagem não aconteceram, como disse aqui o colega, Ver. Cláudio Janta. Vocês acreditam que esse pacote de projetos vai baixar a passagem? Quem, dos empresários, me garante que o governo dialogou com os empresários que têm as concessões e que vão garantir, de fato, a passagem de R\$ 2,00? Esse é um projeto eleitoreiro, é uma *fake news*, é lamentável que alguns cidadãos acreditem num homem que mentiu na campanha, elegeu-se prefeito e fez completamente

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

o inverso na nossa cidade: terceirizou a saúde pública, abriu concessões para todos os lados, privatizou. E ainda tem gente que vem aqui dizer que o importante é privatizar a Carris, se nos últimos três anos a Carris apresentou superávit. Qual é a balança que podemos ter em relação às comparações das demais empresas? Olhem a Carris que saiu de um déficit e olhem as demais empresas que estão dizendo que estão deficitárias – há uma enorme contradição. Por isso esta audiência pública, por isso que esses projetos não vão passar na Casa. Ou os senhores acham que as empresas de aplicativos vão pagar os R\$ 0,28 por quilômetro rodado? Vão transferir, sim, para os motoristas e usuários. Os senhores acham que o cidadão da grande Porto Alegre, como já disse a Metroplan, que se o prefeito criar o pedágio, eles também vão criar: pagarão para entrar aqui, e nós pagaremos para entrar em Canoas, em Viamão e assim por diante. O prefeito não sabe o que fazer, ele coloca trabalhador contra trabalhador – essa é a grande verdade –, para tentar encontrar uma justificativa pela má gestão da nossa cidade. Qual é a marca do governo Marchezan? Qual é a marca desse governo? Ele não tem marca, a não ser algo que onera o cidadão e também cria um verdadeiro caos na saúde, na educação e na assistência. Por isso que nós, com certeza, bancada do PT, só dará acordo em dois projetos: a taxa que a EPTC hoje já cobra, 3%, representando R\$ 28 milhões, e essa ideia real e óbvia de que, nos horários do pico, há uma necessidade de haver um desconto, para que os coletivos não andem vazios. O primeiro embate o governo já perdeu aqui, quando quis demitir 3.600 cobradores. A Câmara não está de joelhos para o prefeito. Vocês verão o que acontecerá, não aceitaremos uma imposição do governo, transferindo a culpa para a Câmara. Nós não estamos aqui para dizer amém! Muito obrigado, Presidente.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Agradecemos. Dentro da nossa programação, nós esquecemos, quando ouvimos as várias entidades aqui presentes, de ouvir a representação da empresa Uber, que integra a nossa Mesa, a quem ofereço a palavra neste momento.

O Sr. Ricardo Ribeiro, gerente de relações governamentais da Uber, está com a palavra.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

SR. RICARDO RIBEIRO: Muito obrigado. Boa noite, Sr. Presidente, Ver. Reginaldo Pujol; todos os integrantes da Mesa; a representação do governo na figura do secretário Rodrigo Tortoriello, a quem eu cumprimento e a todos vereadores da Casa; público que nos acompanha aqui nas galerias e pela TVCâmara. Eu vou tentar ser o mais breve possível. É muito difícil discutir esse tema - aliás, eu agradeço a oportunidade de poder vir aqui falar sobre mobilidade urbana - em cinco minutos. Eu tinha preparado uma fala focada nisso, mas queria voltar um pouco alguns pontos para reagir a algumas falas que me antecederam e tentar organizar melhor os pensamentos para essas discussões. O secretário Rodrigo, quando esteve aqui, deu uma série de exemplos de debates de regulação de aplicativos que acontecem mundo afora, e citou Nova Iorque, Londres, Bogotá, Buenos Aires. De fato, o transporte por aplicativo é uma coisa muito nova no mundo, de maneira geral. A Uber é uma empresa de 2010, está em Porto Alegre há quatro anos. E esse debate está sendo feito não só no Brasil, mas no mundo inteiro: como regulamentar os aplicativos e qual é o papel que eles cumprem na mobilidade urbana das cidades. Esse debate foi feito aqui, no Brasil, também. Se a gente voltar não muito tempo atrás, os debates sobre o transporte por aplicativo, primeiro, foi de proibição, não foram poucas as câmaras de vereadores e as prefeituras que proibiram; esse debate foi para o Congresso Nacional, que se debruçou sobre esse tema, foi aprovada uma legislação que alterou a política nacional de mobilidade urbana, dando balizas para a regulamentação de aplicativos. Depois, teve casos que subiram pela justiça e que deram mais balizas e contornaram qual que é o entendimento das instituições brasileiras sobre o escopo de regulamentação e o papel do município ao regulamentar o transporte por aplicativo. Isso está bem definido, tem jurisprudência do Supremo: quais são os requisitos, quais são os pontos. Mais do que isso, esta Casa discutiu por anos o debate do transporte e da regulamentação de aplicativos. Então eu estou na empresa há algum tempo e eu estive aqui com diversos vereadores discutindo os projetos, teve muita alteração e foi debatido um projeto que inclusive está sendo revogado naquilo que sobrou da sua legislação posterior a uma Ação Direta de Inconstitucionalidade, está sendo revogado nesse projeto que vem à Casa agora. E eu queria deixar bem claro que a regulamentação do transporte por aplicativo é bem-vinda, a gente sempre teve a mesma postura e não pensa diferente. É importante regulamentar em todos esses pontos e naquilo

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

que concerne ao compartilhamento de dados, a Uber sempre se colocou à disposição de trabalhar com a Prefeitura, e a gente poderia ter trabalhado este ano todo, porque um dos pontos que não caiu com a ADIn era a possibilidade de a gente ter avançado, sim, no compartilhamento de dados maior, como existe com outras cidades, mas é preciso que o Poder Executivo, com base na lei que esta Casa aprovou, tivesse regulamentado esses pontos para a gente fazer. E isso pode ser feito e a gente está à disposição para fazer. Eu vou acelerar aqui porque meu tempo já está se esgotando, mas eu queria falar única e especificamente do artigo 3º do projeto que cria uma tarifa sobre a contribuição de uso do viário urbano, e eu queria fazer um convite que é pensar da perspectiva da mobilidade urbana, se isso é bom para a mobilidade urbana, se vai criar incentivos positivos para a gente pensar a mobilidade urbana ou não. Eu acho que tem um fator principal que está por trás disso que é uma discussão de isonomia; se é para se cobrar uma contribuição de utilização do viário urbano, por que uma contribuição só sobre os aplicativos? E todos os outros setores que exploram comercialmente o uso do viário urbano não deveriam contribuir para esse viário urbano? Por que isso recai só sobre os aplicativos? A preocupação sobretudo que surge dessa tarifa, ao ser colocada dessa maneira, é que a gente crie meios para desincentivar o transporte por aplicativo. O que eu acho que é ponto pacífico aqui, inclusive foi da fala do secretário, que o transporte por aplicativo tem colaborado para a mobilidade urbana. É uma inovação recente, mas a baliza da discussão de mobilidade urbana no Brasil, durante as últimas três décadas, sempre foi incentivo para compra de veículo particular e discussão do financiamento do setor público, mas a gente está vivendo uma revolução tecnológica que vai permitir a gente pensar outras formas de as pessoas se locomoverem pela cidade. E a gente tem que olhar para esse setor, para esse remédio que está, de alguma forma, atuando sobre uma mobilidade urbana que ficou inchada nas grandes cidades e pensar em incentivar esse tipo de setor e não cobrar dele a conta para financiar os déficits fiscais, porque a discussão deixa de ser de mobilidade urbana e passa a ser uma discussão, pura e meramente, fiscal. Então, se cabe cobrar pela contribuição de uso do viário, vamos fazer essa discussão, mas vamos fazer com todo mundo! Vamos trazer o setor de cargas, vamos trazer para esta mesa todo mundo que usa o viário urbano e pensar como que a gente financia isso e fazer um debate amplo de mobilidade. Senão a

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

gente vai fazer, às pressas, um debate que não é sobre mobilidade, mas é um debate sobre o orçamento fiscal, e a gente está elencando um potencial setor, só que isso pode só prejudicar um transporte que está cumprindo um papel importante para a mobilidade urbana. E não tem milagre, em qualquer setor que passa a ser tributado, isso vai aumentar os custos do setor, isso, de alguma forma, vai refletir no preço do serviço. Se você escolhe tributar um setor e não tributar outro, você está criando incentivo para os outros, e será que o que a gente devia desincentivar não é o uso do transporte individual das pessoas e querer que elas andem mais de aplicativo? Ou a gente quer que elas andem menos de aplicativo e voltem a andar mais com seus carros no meio da cidade? Isso é melhor para a mobilidade urbana? Essa é a pergunta que eu queria colocar como conclusão para vocês. Muito obrigado pela participação.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): O Sr. Juan Savedra está com a palavra.

SR. JUAN SAVEDRA: Boa noite, Srs. Vereadores, boa noite a toda a assistência, antes de entrar no mérito desse projeto, Srs. Vereadores, eu gostaria de lembrar um pouquinho de como é a questão dos aplicativos aqui em Porto Alegre. Em 2016, lá no Gigantinho, teve uma audiência pública falando sobre os aplicativos, sobre a regulamentação. No lugar dos senhores cobradores eram os senhores taxistas que estavam do outro lado. Na Câmara de Vereadores, por 22 votos a favor e 9 votos contrários, os aplicativos foram proibidos, por um vereador que me antecedeu aqui há pouco defendendo agora os aplicativos.

Em 2015, não sei se os senhores lembram, a cidade de Porto Alegre licitou, depois de décadas, o transporte coletivo. Quem ganhou essa licitação? As mesmas empresas que, há décadas, comandam o transporte coletivo na cidade. E, agora, a solução é taxar os aplicativos para alimentar e para subsidiar esse sistema que não tem mais jeito. A Prefeitura que trate de tapar os buracos da cidade antes de taxar vias, a Prefeitura que trate de terminar as obras da Copa, como a da Av. Tronco, que não acabou até hoje; desde 2014, não acabou, a obra está largada pela metade! A Prefeitura que trate de cuidar do asfalto que cedeu na Av. Lucas de Oliveira há menos de um mês e depois ela pense em querer achar os aplicativos para subsidiar o sistema de transporte. Esse não pode ser o debate. O

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

debate tem que ser como libertar o transporte na cidade de Porto Alegre, o que pode ser feito, como vamos fazer isso. Vamos desregular o serviço de táxi, que é tão regulamentado e os taxistas reclamam tanto disso? Vamos permitir que vans circulem em bairros, em linhas alternativas da cidade? Vamos estudar e fazer um estudo sério das linhas que existem hoje, linhas sobrepostas, ônibus que circulam vazios em horários de pico? Há poucos dias, às 19h30min, peguei um ônibus em direção ao Centro, estávamos eu, o cobrador, o motorista e mais uma pessoa; a outra desceu antes do final da linha. O debate não pode ser taxar os aplicativos para salvar algo que não tem solução, que não tem mais saída. O Uber entra na vila, sim! No Morro da Tuca, às 2h30min da noite, não tem ônibus para voltar para Porto Alegre; é o Uber que vai, é o 99 que vai! Quem vai ser penalizado com isso são os usuários, os motoristas que encontraram uma fonte de renda em um país com 13 milhões de desempregados, que têm emprego, têm como botar o pão na sua mesa. Os aplicativos também funcionaram para a população mais pobre, sim, que antes não podia pegar táxi, não por culpa dos taxistas, mas por culpa da regulamentação que tem em Porto Alegre e que faz com que esse serviço seja muito caro e que poucas pessoas possam pagar. Espero que este seja apenas o início do debate de como transformar o transporte coletivo na cidade de Porto Alegre. Muito obrigado.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): A Ver^a Cláudia Araújo está com a palavra.

VEREADORA CLÁUDIA ARAÚJO (PSD): Boa noite, Sr. Presidente, Ver. Reginaldo Pujol; pessoas convidadas da Mesa; e todos os nossos amigos que estão sempre aqui junto conosco. O transporte público, em geral, segue numa decadência visível, primeiro, os taxistas tiveram tarifas incorporadas ao seu serviço, tornando assim inviável para a maioria dos usuários. Da mesma forma, o transporte coletivo sucateado, e quem o usa diariamente sabe disso, sofre pela falta de manutenção, ampliação, e, com isso, ocorre a redução dos passageiros. Hoje, o Sr. Prefeito quer jogar no colo dos vereadores, assim como fez com assuntos já pautados nesta Casa, como os cobradores, o IMESF e outros. A responsabilidade pelo aumento das passagens começou com uma sessão extraordinária dois dias antes do retorno dos trabalhos legislativos, alegando-se a urgência do tema.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

Depois, trazendo um pacote, que eu chamaria de vergonhoso, em que tarifa os aplicativos, inclui a cobrança de pedágios para acesso à cidade, taxa a mobilidade urbana e outros, assim como quis fazer com outras pautas: sem diálogo, conversações com a Metropolitana e com os envolvidos direta e diariamente na utilização dos serviços. Se tem condições de colocar a tarifa hoje a R\$ 2,00, por que, somente no último ano de gestão, esse fato veio à tona, sendo que a passagem é reajustada e negociada anualmente? Eu respondo: falta de gestão, oportunismo e ano eleitoral. Neste ano, tudo tem soluções mágicas; pois bem, sou contra esse pacote, não por desejar que a cidade não cresça e as empresas se extingam, e sim por saber que, mesmo com a aprovação de parte desse pacote, ainda assim sofreremos com aumento das passagens. Os aplicativos não podem ser os responsáveis pela falta de passageiros nos ônibus, até porque quem é do Uber ou de outro aplicativo sabe, na sua grande maioria, só o é por falta de oportunidade. Ninguém corre o risco diário de não voltar para casa pelo simples fato de amar conduzir um automóvel, que é a opção do momento em que a crise impera na cidade e no País como um todo. Estamos com um grande problema nas mãos, pois todo o cidadão tem direito a transporte, e todo gestor precisa achar o caminho correto a seguir, sem fórmulas mágicas, e sim com projetos e soluções viáveis, mesmo num contexto atual desfavorável.

Vencemos nesta Casa a luta em prol dos cobradores e vamos lutar para que o trabalhador do transporte coletivo, os *apps*, seja preservado e tenha qualidade e segurança. Ontem foi aberto um concurso pela Carris, em que se foram abertas 120 vagas para motoristas e 120 vagas para cobradores, uma contradição, pois há um mês o prefeito queria extinguir a profissão e hoje ele busca a ampliação do serviço. Qual seria o real projeto, melhorar o serviço ou extingui-lo? O aumento desenfreado para uma sociedade que já paga por tanto serviço sem qualidade não é o caminho. Primeiro vamos qualificar e respeitar o trabalhador e o usuário. Nós vamos lutar junto com vocês para que estes projetos não sejam aprovados. Muito obrigada.

(Não revisado pela oradora.)

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): O Sr. Wayner da Silva Nunes Júnior está com a palavra.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

SR. WAYNER DA SILVA NUNES JÚNIOR: Primeiramente, queria cumprimentar a Mesa; cumprimentar os meus colegas aqui presentes; todos rodoviários que ainda permanecem nas galerias; e os Srs. Vereadores. É com muita tristeza da minha parte, como motorista de transporte por aplicativo, que se exponha, aqui nesta Casa Legislativa, um projeto de lei no qual se taxa em R\$ 0,28 o quilômetro rodado dos motoristas por aplicativo. Olhem que absurdo! De cada quilômetro que os senhores rodarem na cidade, R\$ 0,28 vão para os cofres públicos, repassados para as empresas de ônibus.

Eu trabalho há quatro anos como motorista por aplicativo, eu rodo doze, treze, quatorze horas por dia, às vezes mais horas por dia e, de uma hora para outra, se quiserem tirar o meu ganha-pão, vai ficar muito difícil. Então, senhores, realmente eu estranho que esta Casa aceite este projeto, porque, em tese, pelo que eu entendo, talvez ele seja até inconstitucional, mas, enfim, fica aqui a minha exposição. Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): O Ver. Mauro Zacher está com a palavra.

VEREADOR MAURO ZACHER (PDT): Muito boa noite. Pretendo ser bastante objetivo, porque a noite se estende, os debates vão acontecendo, e a gente corre o risco, muitas vezes, de repetir algo que alguém aqui na tribuna já deu a sua contribuição com propriedade. Mas eu quero me dirigir inicialmente ao representante do governo municipal, o secretário Rodrigo, com o qual não tinha ainda tido a oportunidade de participar de algum debate. Eu escrevi um artigo, no mês de janeiro, durante o recesso, bastante duro com o governo, no qual eu citava um dos economistas, para mim dos mais brilhantes que nós temos, o progressista chamado Paul Krugman – é dura a citação –, mas ele disse que, em momentos difíceis como nós estamos vivendo, de dificuldade das informações, principalmente no campo econômico, contra a desonestidade nós usaremos a sinceridade. A manobra do governo ficou muito clara, Rodrigo, na verdade é uma manobra de um governo que passou três anos sem fazer as intervenções necessárias na cidade, que abriu mão de projetos estruturantes, como é o caso dos BRTs, e simplesmente deixou acontecer. E mais do que isso, deixou acontecer, não fez os investimentos, nós estamos em um

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

período eleitoral, e os efeitos macroeconômicos pesarão fortemente sobre a tarifa. Então aí nós temos um grande problema: como é que nós vamos segurar o preço da tarifa e garantir o transporte público necessário, fundamental para uma cidade do tamanho de Porto Alegre que quer se desenvolver, que quer se preparar para o turismo, que quer garantir o transporte com qualidade para os trabalhadores, para os seus cidadãos, diariamente. Nós temos que enfrentar com seriedade! A apresentação que o senhor trouxe para nós essa noite não está baseada em dados – outras pessoas indagaram isso aqui também, eu até esqueci o nome daqueles que passaram aqui nesta noite. Ela não nos mostra elementos, dados que a gente possa levar em consideração, que é a criação de uma taxa de pedágio, chamada taxa de congestionamento, ou taxa de mobilidade, ou tarifa urbana de serviço, que está em discussão hoje à noite, mas eu estou trazendo no bojo, no arcabouço dos projetos que o governo traz para a Casa, ele não traz elementos suficientes para que a gente possa elaborar. Imagine enfrentarmos esse processo, Presidente Pujol, no recesso legislativo, em dois dias: uma coisa absurda! Acho que nós temos que discutir, o assunto é realmente muito sério, nós temos um problema na cidade, nós temos que enfrentar a complexidade do assunto para que nós possamos não só garantir o serviço de qualidade, como também os empregos de vários trabalhadores que estão nesta noite aqui lutando, e com o seu direito.

Ao mesmo tempo, eu quero dizer que, em relação aos aplicativos, eu trabalhei desde muito cedo na chegada dos aplicativos – o Ricardo nem estava na Uber, havia outros que vinham aqui representar os aplicativos, e também a chegada de outros aplicativos aqui na cidade –, e quero dizer para vocês que a primeira coisa é a situação de que o cidadão foi lá, Paulinho, usou, experimentou, avaliou e aprovou, e nós temos a oferecer à cidade um novo modal que tem permitido que milhares de porto-alegrenses possam se locomover na cidade, e que tem deixado um recurso considerável no ISS. Nós tentamos aprovar aqui inclusive uma taxa para vocês; posteriormente entraram, acho que foi o partido Novo, com uma ação de inconstitucionalidade, levaram, e nós não conseguimos ir adiante. Sobre a criação da taxa, já há um parecer da própria Procuradoria da Casa que trata como inconstitucional o art. 3º. Quer dizer, nós vamos, novamente? Que jogo é esse, secretário? Que jogo é esse? Eu não estou entendendo; eu falo com procuradores do Município, e os

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

colegas que estão no Município também não estão entendendo. Há um grande questionamento de inconstitucionalidade nos três projetos. Parece-me, e aqui eu vou voltar para o início, Rodrigo, secretário de Mobilidade, que o governo monta uma cortina de fumaça para poder enfrentar, no ano eleitoral, a pressão que terá. Então vamos tratar com seriedade: traga números para nós, traga elementos para que nós possamos enfrentar o projeto, nos diga, se criarmos essa tarifa, que é inconstitucional, qual a base legal disso, se a nossa Procuradoria está dizendo que é inconstitucional? Se os procuradores do Município também não sustentam essa tese? Que efeito terá? Que arrecadação nós teremos? Qual é o custo do transporte público de Porto Alegre? Se criada a taxa de mobilidade, quanto nós iremos arrecadar? Quantos trabalhadores de carteira assinada têm? Quanto o pedágio irá arrecadar? E quanto isso afetará outros segmentos da sociedade! Não há estudo técnico. O senhor, com toda a disposição que veio aqui a esta Casa, trouxe situações que foram aplicadas em outros municípios, mas demonstram uma fragilidade técnica, para que nós possamos vir a aprovar esses projetos. Então quero dizer ao senhor e aos companheiros que ficaram até essa hora da noite, aqui neste debate, demonstrar um grande compromisso cidadão com a cidade. Quero agradecer e dizer que inicialmente nós somos contrários a todos os projetos, mas somos parceiros e queremos discutir cada um deles, para que nós possamos enfrentar o grande problema que nós temos com o transporte público de Porto Alegre.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): O Sr. Daniel Panizzi está com a palavra.

SR. DANIEL PANIZZI: Boa noite a todos; boa noite à Mesa, aos vereadores, aos meus colegas. Eu queria, primeiramente, agradecer aos vereadores que votaram a favor dos motoristas nesta noite e que vão votar a favor dos motoristas. Eu gostaria de salientar que o número de motoristas nesta noite está reduzido, secretário, porque muitos estão trabalhando para sustentar suas famílias. E eu acho que o senhor não está com essa consciência em mãos, e nem o seu governante. Eu também gostaria de salientar que sou motorista de empresa de aplicativo há um ano em Porto Alegre, eu amo a cidade de Porto Alegre, eu vivo a cidade de Porto Alegre todos os dias. Na minha opinião, eu acho que é o

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

contrário do senhor, porque gerenciar por meio de um computador, de um balcão, ou de uma mesa é muito fácil. Agora, vivenciar os problemas que nós motoristas vivenciamos, é uma situação bem diferente. Querer comparar a cidade de Londres, de Nova Iorque, ou qualquer outra cidade do mundo a Porto Alegre é um equívoco da sua parte! Eu suponho que, de repente, em algum momento, a cidade de Nova Iorque tenha seus motivos para cobrar uma taxa dos aplicativos, das operadoras de aplicativo. Mas Porto Alegre não tem essa condição; Porto Alegre não tem a condição de cobrar a taxa, porque as operadoras de aplicativo e, no caso, eu vou citar o nome de uma que está presente aqui, a Uber, pelo meu conhecimento, ela paga de ISSQN em torno de R\$ 1 milhão por mês. Eu gostaria de saber onde é que está esse dinheiro e por que esse dinheiro não é aplicado em vez de sobretaxar com mais R\$ 0,28? O senhor está sobretaxando em R\$ 0,28 a operadora. A operadora vai passar esse R\$ 0,28 para mim e para os meus colegas, e volto a ressaltar que muitos colegas não estão aqui, porque eles têm que trabalhar à noite para sustentar as suas famílias. Então, a cobrança de R\$ 0,28, secretário, eu acho que, eu acho não, tenho certeza de que ela é totalmente equivocada, é inconstitucional. Não tem base legal para se sustentar uma sobretaxa. O senhor já está cobrando, a Prefeitura já está cobrando ISSQN de uma operadora de aplicativo, e o senhor quer sobretaxar em mais R\$ 0,28 que vão repercutir em mim e na família dos motoristas? É totalmente equivocado. Eu imagino que, se daqui a pouco a Uber, a 99, a Cabify ou outras operadoras resolvem sair de Porto Alegre, o que o senhor vai fazer comigo e com meus 25 mil motoristas? O senhor tem uma solução para nós? Onde que vamos parar? Nós movimentamos, acho que falta esta consciência também do seu governante, secretário e vereadores, mais de R\$ 1 milhão por dia. E o senhor me pergunta como que nós movimentamos mais de R\$ 1 milhão por dia. Nós somos em torno de 25.000 motoristas, todos os 25.000 motoristas abastecem. Vamos supor que abastecessem, por baixo, R\$ 50 por dia; são R\$ 1 milhão e lá vai cacetada por dia de combustível. Onde vai o imposto desse R\$ 1 milhão? Nós movimentamos o comércio, nós movimentamos o comércio de autopeças, nós movimentamos bares e lanchonetes. Então, nós não somos pessoas e trabalhadores que devem ser excluídos por meio de uma taxa de R\$ 0,28. Porque, daqui a pouco, nós que dirigimos, meus colegas que dirigem, nós vamos estar todos sem emprego. Vamos fazer o quê, secretário? Então, eu

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

acho que o senhor, em vez de gastar com publicidade, como já foi falado antes, resolva o problema de outra maneira, mas não sobretaxando a gente. Eu peço encarecidamente que os vereadores votem contra esse projeto, contra, porque nós precisamos de vocês e precisamos do apoio de vocês. Muito obrigado, boa noite.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): O Ver. Adeli Sell está com a palavra.

VEREADOR ADELI SELL (PT): Ver. Pujol, dignos representantes desta Mesa, colegas vereadoras, vereadores, senhoras e senhores que ficaram aqui até esta hora deste 05 de março; estamos aqui numa audiência pública para discutir a mobilidade urbana em Porto Alegre. Na verdade, um tema desses tem que sempre ser uma discussão metropolitana. Não é possível resolver o problema de mobilidade em Porto Alegre, o transporte coletivo de passageiros em especial, se nós não discutirmos de forma integrada. Eu propus à Casa levar esse debate à Assembleia Legislativa do Estado, ao governo do Estado e fazermos um debate muito mais amplo. É interessante que, há pouco aqui, havia um conjunto de trabalhadores que provavelmente têm muitas dificuldades nas suas empresas de receber hora extra. E os empresários em geral, esses que eu conheço bem de Porto Alegre, esses do transporte coletivo de passageiros, logram os servidores o tempo inteiro, mas aqui mandaram pessoas para vaiar, para apoiar as empresas, e eu não vi nenhum empresário, interessante, não é? Nós estamos discutindo mobilidade urbana de Porto Alegre, o serviço de transporte coletivo de passageiros, e nenhum empresário veio falar! Vocês não acham isso estranho? É um deboche, é um deboche! Isso é uma sem-vergonhice. E pior, o secretário levantou algumas ideias, que são ideias que se discutem no mundo inteiro e no Brasil. Não estamos discutindo a legitimidade delas, pelo contrário, algumas são muito interessantes, se tivesse sido feita uma discussão ampla – para fazer o pedágio urbano em Londres, de 2014 a 2017, foram três anos, simples assim – e num espaço da cidade. Nós precisamos discutir um fundo de mobilidade urbana e estamos discutindo aqui o fundo de inovação tecnológica! Eu espero que algumas empresas ajudem a criar, por exemplo, um aplicativo público, como o dos táxis em São Paulo, no Rio de Janeiro – é o que me dizem. E nós não temos que ficar aqui jogando. Primeiro, a Prefeitura se jogou contra o sistema

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

de táxis, queria acabar com os táxis, não conseguiu porque esta Câmara se levantou. Depois veio o transporte escolar. Um governo liberal, que diz que tem que ser tudo entre partes, e aí quis fazer um sistema público de transporte escolar. Alguma coisa está mal. Agora vem com esses projetos mirabolantes, para quê? No final do recesso, durante o mês de janeiro, se discutir em dois dias? Não passou, não passará! Apenas dois projetos vão ser aprovados: a retirada dos 3% da taxa de gestão e a cobrança de tarifas diferenciadas, dependendo do horário; os outros não passarão, nem o subsídio, e vou explicar por quê. O subsídio é necessário, mas não essa carta em branco que querem passar. Se quiserem discutir, tudo bem, porque aqui nesta Casa, em três dias, nós discutimos aquele fundo de inovação e tecnologia, e quem é que fez o principal debate? O Nedel, que foi da base do governo e não é mais; o Camozzato, que é do NOVO; e eu, que sou da oposição. Para concluir, eu sou respeitoso com as pessoas, mas aquele cidadão que antes era pimpão aqui, amarelou, já foi embora, e eu sei quem ele é. Eu sei quem ele é! Eu quase me arrependi de ter feito aquela, entre aspas, grosseria com ele, eu devia ter sido mais, porque ele é mentiroso, ele falsificou os números sobre a Carris. A Carris tem que ser respeitada na sua história, assim como o trabalhador, seja ele motorista de ônibus, cobrador, transporte escolar, aplicativos e táxis. Estão tentando quebrar os táxis, mas não vão quebrar. Com o povo, com as pessoas, contra a hipocrisia do governo e contra as falcatruas das empresas de ônibus, nós vamos defender aquilo que é certo, nenhum projeto desses passará.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): O Sr. Rafael Gândara Calabria, representante do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor, está com a palavra.

SR. RAFAEL GÂNDARA CALABRIA: Boa noite. Eu sou do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor, uma associação independente de consumidores, atuo em várias pautas há bastante tempo, e eu estou coordenando a área de mobilidade do Instituto, enfim, ficamos sabendo do projeto e a gente veio participar do debate, que é bastante importante. E, antes de entrar no projeto, queria fazer coro a uma fala que tem sido bastante dita sobre a participação social. É fundamental ter um processo de participação, de debate; a medida,

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

no Brasil, ainda é bastante inovadora, embora fora não seja tanto, e até pela novidade, uma discussão teria sido importante para trazer, secretário, os usuários para que eles também mostrem o lado deles. A gente não teve aqui as centenas de milhares de usuários diários ouvidos, o que é bastante importante.

Antes de entrar nos pontos positivos e negativos do projeto, queria fazer uma fala sobre a importância do transporte coletivo, que teve algumas falas aqui bastante equivocadas nesse sentido. O transporte coletivo, primeiro, é um direito social do cidadão e ele é a solução como meio de transporte para as cidades funcionarem minimamente. A gente vive hoje no Brasil uma crise de trânsito, uma crise da mobilidade e, embora os aplicativos, o táxi, e, nesse sentido, até a bicicleta vêm para se somar ao estrutural da cidade, uma cidade com quase dois milhões de habitantes, só vai ser resolvido com transporte coletivo de massa. E aí também cabe a crítica aos governos estadual e federal, não dá para Porto Alegre ter só uma linha de metrô. Aqui foi dito que é caro fazer metrô, sim, mas a gente tem que fazer isso para resolver problemas, senão não vai ser resolvido, e é por isso que a lei de 2012, da política nacional, dá tanta prioridade ao transporte coletivo. Então os órgãos dos governos federal, estadual e municipal têm que achar fontes, têm que achar recursos para resolver a questão e não podem se acomodar com outras soluções. Como foi falado mais cedo, que a população prefere usar outras coisas, prefere usar carro que seja particular, não dá para ser na base do prefere, porque não vai ter solução pautada no carro. A gente vai ficar sempre brigando contra o trânsito enquanto não tiver uma solução definitiva para o transporte coletivo, ou uma melhoria, que no Brasil, de forma geral, não só em Porto Alegre, ainda é muito ruim.

Sobre o prejuízo eu queria falar também que, em qualquer cidade do mundo civilizado, o transporte coletivo vai dar prejuízo, porque, se a tarifa for acessível à população, ela não vai pagar o custo de ter a frequência que precisa ter, que aqui também não é desejada e em nenhuma cidade do Brasil é. Não vai ter ar-condicionado, não vai ter toda a frequência que a gente precisa com uma tarifa módica, então, essa equação por si só é contraditória. Falar que dá prejuízo não é uma crítica, é um dado de qualquer transporte coletivo. Em Nova Iorque, Londres, São Paulo, Rio de Janeiro, em qualquer cidade grande o transporte vai dar prejuízo, se ele for acessível à população de forma geral. Então a discussão de que

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

o projeto trouxe corretamente foi de: vamos buscar fontes para baratear isso. Eu só queria ressaltar que, como é um direito social, como é estrutural para cidade, para poluição, para segurança e para vários quesitos, a sociedade tem que buscar como pagar a conta, e aí entram as opções. E vou falar também depois, no finalzinho, na caixa preta, que é um tema importante também.

Sobre o quesito que está mais em voga aqui hoje, que é a questão dos aplicativos, como todo veículo particular, a lei de mobilidade urbana diz que ele pode ser taxado, que pode ser uma das fontes de recursos. Aí, claro, precisa ser modelada e discutida qual vai ser essa opção. Como Idec, entendendo a característica do transporte por aplicativo hoje no Brasil, sim, quem vai ter que pagar a conta é o usuário do aplicativo; de forma nenhuma é o trabalhador, por que a gente vê pela situação, pelo preço do aplicativo, que hoje é muito baixo, o trabalhador, como foi dito aqui, numa situação absolutamente precária, com trabalhos abusivos que não são aceitáveis porque também colocam o motorista e o cobrador em insegurança viária, porque ele vai estar cansado, desgastado; enfim, a situação do trabalhador do transporte coletivo é, sim, bastante grave, precisa de muita atenção, precisa ser rediscutido até o preço da viagem – se estiver muito baixo, tem que ser readequado. E queria colocar que essa taxa específica de R\$ 0,28 – aí tem toda a discussão do cálculo, não vou entrar no mérito – não vai fazer perder passageiro ou impactar demasiadamente a viagem, porque o preço dinâmico, em alguns momentos, chega a um impacto de R\$10,00 a R\$15,00. O aplicativo varia entre ser metade do preço do táxi e, às vezes, ser mais caro que o táxi, ou em R\$1,00. Eu sou usuário de aplicativo frequente, tanto em São Paulo, quanto aqui – isso não vai fazer o usuário de aplicativo deixar de usá-lo. E, além de tudo, a gente tem dados mostrando relatos de pessoas, mostrando que medidas que melhoram diretamente, que trazem um benefício direto, que seria baratear o transporte, muitos usuários aceitariam pagar esse valor, que, repito, não é abusivo, comparado com o valor do preço dinâmico. Finalizando, o Idec mandou uma carta para os vereadores – com contribuições e outras sugestões de recursos, como foi falado aqui, dos juros, da propaganda que tem algumas questões – sobre a chamada caixa preta. O Idec tem feito um trabalho também para tentar ajudar a sociedade a melhorar, não só expor essa conta, que a EPTC aqui, em BH e em São Paulo já estão expondo, mas para

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020
Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

gente traduzir essa conta e ver se ela está certa, que é um debate que precisa ser feito, um debate que é muito menos falado do que esse ponto. Por fim, uma última sugestão do Idec que é muito importante: todas essas fontes de recursos têm que ser juntadas num fundo. Para que esse fundo? Para que a gente tenha uma planilha só, mostrando o que entrou e para onde foi. Do jeito que está, o recurso pode ir para o tesouro, se perder e acabar em qualquer fonte que não o transporte. Então, a ideia do projeto é importante, não deve ser inconstitucional, mas precisa ser melhor debatida. Obrigado.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Lamento ter que interrompê-lo, mas o senhor usou mais de um minuto de tolerância de nossa parte. Obrigado pela sua colaboração. A Ver.^a Karen Santos está com a palavra.

VEREADORA KAREN SANTOS (PSOL): Boa noite a todos os resistentes que estão ainda interessados em discutir este pacote. Primeiramente, eu acho que isso está sendo uma grande cortina de fumaça para problemas que já estão na ordem do dia desde o ano de 2019, quando a gente resistiu à demissão dos cobradores de ônibus da nossa cidade, que é o controle público das planilhas. Inclusive, o fundo para um transporte público, revertendo o dinheiro da bilhetagem, da publicidade, das multas que não estão sendo cobradas às empresas, tudo isso está previsto em edital e em lei. Este governo criminoso está colocando trabalhador contra trabalhador, querendo socializar os custos de uma má gestão para toda a sociedade porto-alegrense, sem a gente ter hoje, minimamente, uma base para qualquer tipo de proposição. Eu acho muito bacana algumas propostas do pacote, outras nem tanto, mas a gente está debatendo isso com base em quê? Subsídio para ir para o bolso de empresário? Subsídio para empresário que ganha desconto no ISSQN e ainda não transferiu a gestão das planilhas para EPTC? A gente vai seguir custeando os benefícios desse pessoal que não anda de Uber e nem anda de ônibus? É sobre isso que a gente tem que pensar, pessoal. A gente não pode ficar aqui se dividindo, batendo cabeça para pensar uma proposta que não tem pé nem cabeça. Esse prefeito, do nada, inventou esse pacote, neste ano, para a gente perder o foco, um foco que está previsto, inclusive, num parecer técnico do Tribunal de Contas do Estado. Sim, tem que passar um projeto aqui por esta

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

Câmara que regulamente a questão da publicidade. Está previsto, desde 2016, que o dinheiro da bilhetagem tem que estar sob o controle da EPTC. Quantos milhões para abater na tarifa? E agora vir querer colocar nas costas dos vereadores desta Câmara que vai aumentar a tarifa para R\$ 5,20, porque a gente não quer votar esse pacote sem parecer técnico, sem pé nem cabeça? Não, gente, a gente não pode cair nessa armadilha. Isso é uma armadilha desse governo ilegal, que não respeita a Câmara de Vereadores, que não respeita o Judiciário, quiçá a população como eu que uso ônibus e uso aplicativo e eu não quero que o trabalhador do aplicativo e nem o usuário pague a conta dessa má gestão. Então a gente tem que refletir por aí: qual é o nosso foco, qual é o nosso trabalho? No ano passado, nesse mesmo dia já tinha sido enviado para o Comtu o aumento da tarifa. É uma vitória nossa a gente não ter aumentado a passagem ainda, é uma vitória a gente ter barrado a exclusão dos cobradores. A gente tem que reivindicar isso. Qual é o nosso papel para a gente não ficar na mão de uma Prefeitura que não tem compromisso nenhum com a passagem? Não tem compromisso nenhum em taxar os lucros da Uber, é uma Prefeitura que está combinada com os empresários, eles que bancam as campanhas. E ele vem desrespeitando muito o Parlamento, vem desrespeitando muito a população. A gente não pode esquecer quem é o governo Marchezan e quem são os empresários que bancam essa política toda. Não somos nós, os usuários do transporte público e dos aplicativos. A gente tem que ter foco, barrar esse projeto e debatê-lo, a partir do momento em que a gente tiver o controle - hoje não temos - das contas, da publicidade, das multas e da bilhetagem. Está previsto em lei. Este governo é criminoso e está jogando com a ilegalidade. Muito obrigada.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Agradeço a colaboração de V. Exa. A Sra. Carina Mineia dos Santos Trindade está com a palavra.

SRA. CARINA MINEIA DOS SANTOS TRINDADE: Boa noite a todos que ainda estão aqui, queria começar falando que eu sou motorista de aplicativo há mais de três anos. Entro em todos os lugares, pois o pessoal acabou de dizer que a gente não entra. Faço Uber, 99, nós temos mais de uma plataforma hoje, além da Uber, tem a 99, inDriver, Cabify e tem outras por aí também. Vim aqui para dizer que a gente não apoia esse PLE nº 01/2020, como

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

todos os outros que falaram. Também quero dar um parecer aqui para vocês de que 84% dos brasileiros hoje combinam o uso de aplicativos com o transporte coletivo. Então, quando a Prefeitura vem aqui e diz que os aplicativos tiraram os passageiros do transporte coletivo é uma mentira, porque eu pego muito passageiro hoje que sai das paradas para complementar a sua rota. Ele pega o aplicativo para ir até em casa porque o ônibus deixa ele numa esquina e ele tem que caminhar mais umas quatro quadras para dentro da vila, e o ônibus não vai até lá, isso é um complemento para ele, sempre é um complemento. Ou ele fica a mais de cinco, seis quadras... E já se perguntaram por que alguns deixaram de utilizar o ônibus desde que os aplicativos entraram? Eu converso muito com meus passageiros hoje, e a realidade é que há insegurança, insegurança que a gente sofre, que os passageiros sofrem nas paradas de ônibus também. Eu trabalho muito à noite, e eles sofrem uma insegurança muito grande. Ficar esperando um ônibus hoje e ser assaltado em uma parada de ônibus é uma realidade muito grande. As pessoas também passam a pegar mais aplicativos por falta de segurança. Se tu saís depois das 22h, depois das 19h, já estás correndo um risco muito grande nas paradas de ônibus em lugares em que tu não tens mais pessoas para pegar o ônibus contigo. Então, tu chamas um aplicativo, porque tu saís de dentro da tua empresa e tu chegas até a tua casa com segurança, tu não és assaltado no meio do caminho, tu não tens uma arma apontada para a tua cabeça, não levam a tua bolsa, não levam nada.

Outra coisa que eu vou deixar aqui mais claro também é o parecer da Procuradoria da Câmara Municipal de Porto Alegre, declarando inconstitucional este PLE. Só ressaltando que, se é inconstitucional, então nem deveria ser levado adiante nem para aprovação desta Câmara, nem para ser julgado pela Câmara aqui como inconstitucional totalmente. Então, acho que os vereadores já têm que começar por este lado: é totalmente constitucional.

Hoje eu vou falar pela Uber, porque eu sei que a Uber paga ISSQN hoje em torno de R\$ 800 mil a R\$ 900 mil por mês. Eu acredito a própria 99, que também tem sede aqui, também possa pagar ISSQN. Se não pagar mais, deve ser porque também a prefeitura não cobra, mas o fato é que as plataformas pagam hoje. Então, seria uma bitributação, e também é ilegal fazer uma bitributação de empresas de tecnologia. Essas empresas que hoje têm sede em São Paulo, já pagam por São Paulo, não deveriam nem estar pagando por Porto

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

Alegre, e continuam pagando por Porto Alegre. Acho que a Prefeitura também deveria rever isso. E não deveríamos pagar mais R\$ 0,28, a gente já passa dez, doze, quatorze horas por dia dentro de um carro trabalhando. Eu, especificamente, e muitos dos meus colegas trabalhamos à noite, passamos perigo à noite, para trabalhar e pagar R\$ 0,28 por quilômetro rodado para as empresas de ônibus da Prefeitura. Não tem cabimento nenhum tirar, praticamente, da boca da minha filha para pagar para as empresas de ônibus, que andam de carrão, nem de aplicativo e nem de ônibus. Então acho que isso tem que ser revisto, não concordamos, e nós não temos que pagar essa conta e não vamos pagar essa conta, com certeza.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Agradeço a colaboração da Sra. Carina Mineia dos Santos Trindade. O Ver. Felipe Camozzato está com a palavra.

VEREADOR FELIPE CAMOZZATO (NOVO): Obrigado, Presidente. Quero cumprimentar a Mesa composta, o público que ainda está aqui nas galerias e também os colegas parlamentares. Muito importante depois de todas essas falas que fique claro, para todos nós porto-alegrenses, independentemente do cargo, independentemente da função, que o debate que está posto não é sobre mobilidade, não é sobre como o cidadão se locomove na cidade ou como transportar o cidadão. O debate é sobre como salvar um contrato, um contrato de transporte coletivo que interessa a um sistema que está posto. É esse o debate, e ficou muito claro, com o objetivo apresentado pelo secretário, quando ele falou: “ O objetivo é reduzir o valor da tarifa.” Não é revisar o sistema, não é melhorar a mobilidade dos cidadãos, não é melhorar a qualidade de vida do cidadão, não é oferecer novos modais; é pura e simplesmente salvar um contrato que está fadado ao fracasso, ou então é sobre apresentar um pacote impraticável, inconstitucional que, na sua boa parte, a matemática dúvida, o cidadão se assusta, mas que tem rendido para Prefeitura muita capa de jornal, muita entrevista e viagens pelo Brasil e pelo mundo, falando sobre ideias criativas do transporte e da mobilidade, em ano eleitoral. Talvez esteja aí o motivo desse pacote no último ano do governo Marchezan. E eu não quero acreditar que seja isso, mas tem rendido muito espaço a mobilização popular; indignação dos vereadores; indignação das diversas

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

categorias, seja da categoria dos usuários, seja da categoria dos motoristas, seja da categoria dos próprios transportadores rodoviários, que estão se vendo diante da ameaça de perder seus empregos, porque a Prefeitura deixou de fazer seu trabalho, que é revisar um sistema falido, para vir inventar um pacote que está eivado de incondicionalidades. E, para falar especificamente sobre os aplicativos, alguém trouxe a questão das bitribuições. Pois é bitribuição. O motorista paga o ISS, seu imposto de renda e paga também os ICMS sobre combustível, paga o IPVA. Quantas outras taxas e impostos ele paga? Aliás, se a gente for falar sobre o projeto, ele fala sobre tributo, ou melhor, sobre tarifa. Tarifa exige uma contrapartida de serviço, é um preço público na verdade, e preço público de quê, eu me pergunto. Essa tarifa dos aplicativos é um preço público de quê? É para usar a malha viária, que é um bem disponível a todos? Se a gente vai cobrar uma tarifa pelo uso da malha viária, pergunto se todos os demais que exploram economicamente a malha viária também pagarão, como ambulâncias, *motoboys*, caminhões de lixo, carros funerários, bicicletas? Pergunto quanto que a Empresa Pública de Transporte e Circulação pagará? Porque é uma empresa! E é por isso que eu acho que esse projeto não passa de uma grande perda de tempo porque não ataca o problema, e o problema da mobilidade não está posto em nenhum dos projetos. Mas está tomando atenção e preocupação de todo mundo, isso é uma pena, porque a gente poderia ter discutido mobilidade do cidadão. E é por não discutirmos mobilidade do cidadão, nem quando visitamos a Lei dos Aplicativos, nem quando citamos a Lei dos Táxis, quando a Prefeitura ignora o sistema de lotações e o mantém refém do preço do transporte coletivo, ou quando não revisita o sistema de transporte, que o NOVO atuará, como já atuou, para defender que se discuta o que importa, o que interessa, que é a liberdade do cidadão, do usuário, de poder escolher como ele quer se locomover, como ele quer trabalhar e como ele vai deixando aos poucos de ser escravo de mais taxas, mais achaques e, cada vez mais, concentração de renda numa Prefeitura que não consegue tapar buraco. Muito obrigado.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Agradeço sua contribuição para este debate. O Sr. Edison Alves Ribas está com a palavra.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020
Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

SR. EDSON ALVES RIBAS: Senhoras e senhores, boa noite. Cumprimento a Mesa Diretora da Casa, os nobres vereadores que ainda estão aqui. Diante de tudo que foi exposto aqui na noite de hoje, eu gostaria apenas de deixar uma mensagem: que se leve em consideração que o transporte público é um serviço de utilidade pública, como é a saúde, como é a segurança e como é a educação. E que, ao invés de ser reduzido na sua finalidade, na sua prestação de serviço, ele possa ser ampliado para atender, cada vez mais e cada vez melhor, a nossa população, a nossa sociedade de Porto Alegre, que é fundamental. Que os edis também levem em conta, neste debate, que a extinção das linhas curtas vai afetar o custo tarifário para as linhas longas. Isso deve ser levado em consideração e devemos tentar evitar que o problema se agrave mais a cada ano ou a cada dia. E mais importante de tudo, assim como os colegas dos aplicativos, nós também estamos aqui defendendo o nosso trabalho, o ganha-pão de milhares de colegas rodoviários que hoje se veem aflitos diante da possibilidade de perderem postos de trabalho. Era isso. Muito obrigado pela atenção de todos e boa noite.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): O Ver. Prof. Alex Fraga está com a palavra.

VEREADOR PROF. ALEX FRAGA (PSOL): Boa noite senhoras e senhores que ainda estão no plenário da Câmara de Vereadores de Porto Alegre, resistentes, abertos à discussão deste pacote ou parte do pacote de mobilidade urbana que o prefeito Nelson Marchezan Júnior mandou para Câmara de Vereadores.

Eu vou tentar não tornar repetitiva a minha fala com relação a muito do que foi dito, mas, infelizmente, existem algumas coisas que precisam ser repetidas e, portanto, em algumas delas, em alguns desses assuntos, eu vou tocar novamente. Eu gostaria de abrir a minha fala dizendo que o prefeito Nelson Marchezan Júnior tem uma virtude: ele consegue aproximar pessoas e partidos que são, em sua essência, ideologicamente completamente divergentes. O Ver. Felipe Camozzato do partido NOVO tem alguns pontos que destacou nesta tribuna que convergem em absoluta precisão com pontos que eu considero corretos. Um deles, o projeto de transporte urbano dessa cidade, transporte coletivo, é um projeto arcaico que não se sustenta economicamente, e o que deveria ser prioridade de um

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

governo que pensa em cidade, pensa em mobilidade urbana, seria a reestruturação disso. É impossível que nós tenhamos a convergência de todas as linhas públicas dessa cidade para o centro de Porto Alegre – e o pior, no dia 16, teremos uma outra audiência pública que vai debater o tema de taxa de congestionamento –, isso não é um dos fatores que gera congestionamento? Aí tu vais taxar o cidadão por um congestionamento que é produzido por um sistema burro, um sistema arcaico, ultrapassado, e que deveria ser repensado e reestruturado. O Rafael, do Instituto de Defesa do Consumidor, fez uma fala destacando a necessidade de Porto Alegre ter um metrô. É necessário, e eu já ouvi várias falas dizendo que a instalação de metrô é impraticável em algumas regiões de Porto Alegre como a Zona Sul por conta do relevo acidentado. É verdade, mas desde 1989, nós temos uma lei aprovada que viabiliza o transporte hidroviário, que poderia drenar boa parte da fluidez de passageiros para o centro de Porto Alegre a partir de atracadouros nos bairros da Zona Sul. Mas não se debate mobilidade urbana, não há seriedade; o que há é uma tentativa de criar gambiarras sobre algo que não tem dado certo e que onera o bolso do cidadão. Portanto, infelizmente, nós estamos aqui ouvindo algumas falas e algumas manifestações de pessoas que geram um embate criado por esse cidadão que ocupa atualmente o Paço Municipal, alguém que, em quatro anos de governo, três anos e pouco, não se preocupou absolutamente nada em corrigir problemas graves, fazer o enfrentamento necessário, e está jogando povo contra povo.

Nós temos aqui alguns projetos que devem ser debatidos. Eu, como membro de partido de esquerda, o meu partido, o PSOL, defende trabalhadores, fico triste em ver trabalhador brigando com trabalhador. É claro que o corporativismo existe, as pessoas têm que pagar suas contas, e as pessoas não querem ver o fim de um modal e a impossibilidade de sustentar suas famílias. Agora, esse subsídio tem que ser racional, ter transparência. O sistema público de transporte deveria ter, no mínimo, uma auditoria anual pública, e não por meio de tabelas prontas, fornecidas pela ATP, que é o conjunto de consórcios que gerencia o conjunto de empresários desta cidade. Não pode ser a ATP que forneça as planilhas e, como diria o meu pai, o papel aceita qualquer coisa. Se não houver auditoria, eu não posso ser favorável à concessão de subsídios para o transporte, porque esse

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

subsídio é dinheiro escorrendo pelo ralo, o ralo da corrupção que assola o nosso País desde os seus primórdios.

O projeto dos aplicativos é um projeto que pode causar graves problemas – e eu não vou adentrar nisso – no bolso de trabalhadores, no sustento de famílias. Não dá para aprovar desse jeito, tem de ter algumas ressalvas. A retirada da taxa da EPTC, tranquilo. O Ver. Adeli fez uma manifestação muito tranquila, dizendo que somos favoráveis, vamos avançar. Portanto não podemos analisar o pacote como algo completamente nocivo; existem pontos que podem avançar, mas esse conjunto de medidas é, sim, uma cortina de fumaça para dizer: “Eu tentei” – em ano eleitoral – “Eu tentei, mas os malvados vereadores não deixaram baixar a passagem nesta cidade!” Eu não vou colaborar para reeleição desse irresponsável que é o prefeito Nelson Marchezan Júnior. Um grande abraço.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): O Sr. Paulino Tadeu Gonçalves está com a palavra.

SR. PAULINO TADEU GONÇALVES: Boa noite, Sr. Presidente. Mesa, vereadores e vereadoras presentes, nossos motoristas de aplicativos, meus colegas rodoviários, eu tinha uma fala pouco mais extensa, mas devido ao adiantado da hora, e como já foi citado várias vezes, eu vou dar uma simplificada. Eu estou aqui falando como uma parte pequena do sistema todo, eu sou fiscal rodoviário, e o que está me preocupando é que, de 2016 a 2019, nós tivemos mais de 700 colegas desempregados. A expectativa para 2020 é preocupante. Então peço que esta Casa, junto com a Prefeitura, chegue a um denominador comum de uma tarifa justa para que a gente evite mais demissões. Quero deixar bem claro, pessoal, que no início houve um pequeno embate entre os motoristas de aplicativos e nós, rodoviários. Nós não somos inimigos, pessoal; nós estamos todos no mesmo barco. Espero que todos nós tenhamos um final feliz. Muito obrigado.

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Agradeço ao Sr. Paulino. O Sr. Germano Salvadori Weschenfelder está com a palavra.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

SR. GERMANO SALVADORI WESCHENFELDER: Boa noite a todos. Eu queria dar boa noite hoje ao Marchezan, que foi quem propôs essa bela bosta. Mas ele não está aqui nem no primeiro momento, não é vereador? Só quem está aqui é quem não vai bater panela no Parcão. Quem está aqui é quem vai para rua, é essa gurizada que trabalha. Trabalha e muito! Não é só cobrador, mas também é aplicativo. Se eu pedisse para o magrão engomadinho que estava sentado aqui: “Assina a minha carteira?” Ele ira rir da minha cara. Assinar carteira! Eu trabalho doze, treze, quatorze horas, vocês sabem, vocês também trabalham um monte. Mas têm descanso remunerado, têm férias, têm 13º. Eu queria ter isso para a minha categoria, mas agora chega um pacote que vai taxar em R\$ 0,28 e não fala que não vai cobrar dos motoristas. E isso a gente não vai deixar passar. Não é por bondade do NOVO, porque acha que eu sou empreendedor, ou acha que nós aqui somos empreendedores. Não, não é. É porque a gente tem força na rua! Se vocês deixarem passar isso aqui, neste plenário, a gente vai para a rua. Aqui tem dois grandes líderes de associação profissional que já representam uma boa parte da categoria. A gurizada aqui não é batedor de panela, é gurizada que trabalha e trabalha muito. Já estamos cansados, então, não vamos nos alongar muito.

O Ver. Pujol sabe que um projeto que é claramente inconstitucional e já tem parecer da Câmara não deve prosseguir. Então, é missão dele, como Presidente e respeitoso vereador do Regimento Interno, não dar seguimento. Os outros vereadores já sabem disso, os vereadores aqui sabem disso com profundidade, mas cabe a ele. Vamos ver como é que vai se desenrolar. O Marchezan, todo mundo sabe, propôs isso para fazer fumaça, para fazer festa, e, de novo, trouxe a gurizada para a rua - e a gente veio para a rua. Tem vereador aqui que representa a categoria, tem vereador que representa os ideais. A gente tem pai, tem mãe, tem parente e a gente quer que eles paguem uma passagem barata. A gente não quer aumentar o preço da passagem, mas a gente sabe que vai ter que ser cobrado algo, sim, mas vamos conversar. O cara propõe isso aí em fevereiro; dois, três dias para votar. Não passa, esse tipo de coisa não passa, e não vai passar em duas audiências! Isso aí vai ser conversado e debatido, como os vereadores do PSOL apontaram que têm pontos de convergência até com o NOVO - bacana, mas não voto em ti -, com o PT, com o PMDB. E teve outra coisa que vocês sabem, o Ver. Valter Nagelstein falou que

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.

tinha 30 mil empregados da Uber aqui; corrijo, na minha humilde opinião, o vereador. Não somos empregados, a gente tem que pedir na justiça para ganhar, e os processos que seguem têm acordo. A Uber vai lá e propõe acordo. Não querem levar até o fim. A Califórnia, como o humilde secretário citou Califórnia, citou Londres, como se a gente fosse aqui a Londres dos Pampas - não somos! Mas lá a gente tem direito a muitas coisas, e lá já foram reconhecidos: um, direito a uma carga horária; dois, direito a uma remuneração mínima por hora; três, direito a férias e descanso. Essa palhaçada neoliberal é só discursinho de quem nunca trabalhou. A outra representante da sociedade empresarial falou de padaria e pão. Nunca sovou um pão, nunca sovou um pão! Aqui a gurizada começa às seis da manhã e para às seis da tarde, quando não vai mais, todo mundo aí sabe! Deu para a bola!

PRESIDENTE REGINALDO PUJOL (DEM): Nós nos encaminhamos para a finalização desta audiência legalmente constituída e que obedece a regramentos legais do Município. Não posso terminar sem fazer o registro, o reconhecimento aos colegas vereadores que aqui estiveram em número superior a 20, e muito especialmente àqueles que permaneceram até o final: Ver. Alex, Ver. Paulinho Motorista, Ver. Freitas, Ver. Comassetto. Eu me permito uma referência especial ao Ver. Adeli, que eu sei que chegou aqui antes das sete horas da noite e se encontra conosco até agora. Obrigado pela colaboração. De resto, eu quero, com muita justiça, fazer um registro especial. Nós tivemos aqui nesta noite a presença, entre outros, da deputada Fernanda Melchionna, ex-colega nossa da Câmara de Vereadores, mas o registro que eu faço com toda a justiça e com todo o vigor é do nosso deputado Fábio Ostermann, que está sentado na tribuna junto ao seu companheiro de representação parlamentar desde muito cedo e que atentamente assistiu a todos os debates que ocorreram. Seu exemplo é muito bom, e eu peço que todos nós reconheçamos essas circunstâncias. A todos afinal, ao representante do prefeito, das várias entidades aqui presentes, o meu muito obrigado pela tolerância, pela compreensão e pela colaboração. Um boa noite a todos.

(Encerra-se a reunião às 22h37min.)

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia

001ª Audiência Pública 05MAR2020

Pauta: Debater os PLE nº 01/20, PLE nº 02/20, PLE nº 03/20 e PLCE nº 02/20.
