
Pauta: Transporte coletivo em Porto Alegre: possível aumento da passagem, aportes do Tesouro no sistema e o novo cálculo dos repasses à ATP em comparação com a metodologia anterior

PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO): (10h17min) Estão abertos os trabalhos da presente reunião da Comissão de Economia, Finanças, Orçamento e do Mercosul – CEFOR. Registro a presença do Secretário Municipal de Mobilidade Urbana; a equipe da Prefeitura, além do nosso secretário que já está presente para esse debate em cima da perspectiva da bilhetagem, entender mais como é que está sendo o novo modelo que Porto Alegre adotou na precificação dos ônibus de Porto Alegre. Então, é tema que eu considero uma mudança que aconteceu durante o ano de 2022, no qual o repasse era feito, antigamente, por uma perspectiva de bilhetagem por usuário; agora, estava sendo feito por uma perspectiva de quilômetro rodado. Tendo em vista que isso onera os cofres públicos, muda também a dinâmica de atendimento à população, tendo em vista que o recurso que chega é diferente. Trouxemos, então, a Secretaria da Fazenda, com secretário adjunto, a ATP, o Comtu, para estarem presentes, para nos passar um pouco mais os aprendizados, como foi feito em 2022, o que mudou com relação ao padrão anterior, os aprendizados e qual a perspectiva de como será trabalhado esse tema, pela Prefeitura? E como vocês veem também, nas suas entidades, esse tema da mobilidade? Tendo em vista a situação de uma outra agenda da ATP, passo a palavra para o Sr. Antonio Augusto Lovato.

SR. ANTONIO AUGUSTO LOVATTO: Bom dia a todos, meus cumprimentos à Ver.^a Mariana, demais vereadores da Mesa. É importante fazer uma breve retrospectiva de como operava Porto Alegre antes desse modelo de remuneração por quilômetro. Grande parte das cidades brasileiras já, há algum tempo, operam nessa modalidade de custo por quilômetro. Para vocês terem uma ideia, antes de 2019 o sistema de Porto Alegre que recebia, pelo modelo de passageiro, como a própria a Ver.^a Mariana salientou, era um modelo que tinha um déficit mensal em torno de R\$ 3 milhões; ao todo dava em torno de R\$ 36 milhões – isso era o que acusava a planilha tarifária. Se a gente for discutir outros fatores, aportes à Carris ou não; bom, aí esse número extrapola em função de

outros levantamentos que têm que ser feitos na empresa pública, mas Porto Alegre, já há algum tempo, vinha agonizando em função de falta de receita, em função da remuneração por passageiro. Uma prova disso é o envelhecimento da frota que ocorreu a partir de 2015, logo depois da licitação em direção aos dias atuais, que culminou, principalmente, com problema pós-pandemia, junto com a pandemia. Então, o sistema, quando entrou a questão do Uber, principalmente em 2015, começou a perder muita receita, começou a apresentar uma deficiência em torno de aproximadamente R\$ 3 milhões de reais por mês. Quando chegamos na época da pandemia, a única alternativa que se viu para o sistema continuar sustentável era a seguir modelos e propostas que muitas cidades brasileiras já tinham adotado, como São Paulo, Curitiba, Florianópolis, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Campinas; basta a gente olhar para cima, para a Região Norte do Brasil, a maioria das grandes cidades, até mesmo Recife, já tinha um adotado esse modelo de remuneração por quilômetro. Alguns me perguntam, muitas vezes, por que Porto Alegre demorou tanto a chegar nisso? Discute-se muito por que Porto Alegre, das cidades brasileiras, foi a que mais demorou para chegar ao modelo de remuneração por quilômetro. Porto Alegre, na minha opinião, como técnico, tem um modelo extremamente otimizado, muito bem produtivo em matéria de índice de passageiros por ônibus, é a cidade brasileira que tem o maior índice de passageiros por ônibus.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

SR. ANTONIO AUGUSTO LOVATTO: Isso, passageiro sempre teve uma alta produtividade. Por isso que Porto Alegre foi a mais tardia das cidades em acusar o golpe. Todas essas cidades que eu citei, há muito tempo já, há décadas promovem a questão da remuneração por quilômetro. E nós fomos obrigados a entrar nesse modelo a partir de 2022. Outra questão importante que eu vejo: todas as cidades que buscaram isso conseguiram uma estabilidade em manter o passageiro de uma forma muito mais estável do que praticamente fazer racionalizações, porque, na época da pandemia, principalmente, Porto Alegre se viu obrigada a reduzir em mais de 50% a oferta de ônibus. Essas cidades com

remuneração por quilômetro reduziram em torno de 20%, no máximo 30%, por quê? Porque tinham o poder público por trás para abastecer e não deixar que a frequência e a oferta diminuíssem. Então, foi um momento importante para várias cidades brasileiras a remuneração por quilômetro. E Porto Alegre demorou? Demorou, mas instituiu esse modelo.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

SR. ANTONIO AUGUSTO LOVATTO: Sim, ele não entra no custo da passagem; o passageiro transportado ajuda que o repasse, o aporte da Prefeitura, seja menor, por exemplo: Porto Alegre custa, em média, por ano, em torno de R\$ 600 milhões; por mês, custa em torno de R\$ 55 milhões, o custo do sistema de transporte de Porto Alegre. Deste valor, uma pequena parte é para ... É que ele custa R\$ 55 milhões, ele arrecada, se formos dividir, que foi um repasse em torno de R\$ 115 milhões, no ano passado, divide por 12, dá aproximadamente quase R\$ 10 milhões de reais por mês. Estou colocando a Carris junto, porque é importante colocar. O sistema privado recebeu em torno de R\$ 75 milhões, e a Carris recebeu R\$ 40 milhões; proporcionalmente, em função do seu tamanho, que a Carris tem 22%, ela recebe muito mais do que o seu tamanho – recebe perto de 30% em relação ao seu tamanho, e o sistema privado recebe um pouco menos. Mas isso é o custo, o custo do sistema privado; o custo por quilômetro no sistema privado é menor do que na Carris, historicamente, sempre foi. Antes da pandemia, ele custava 18%, 19% menos por quilômetro. Cada quilômetro, no sistema privado, custa em torno de 20% menos. Mas, voltando à questão dos repasses, Porto Alegre então – estou contando com os R\$ 40 milhões da Carris, não do privado – custou em torno de R\$ 10 milhões por mês, a Prefeitura coloca juntamente com a Carris. Aproximadamente, um pouco menos de 10%. Muitos sistemas... São Paulo, por exemplo, é mais do que 30%. São Paulo custa quase R\$ 2,5 bilhões por ano. Então Porto Alegre hoje é uma das cidades com menor índice ou menor volume de aporte financeiro para estabilização e para manter o custo e a receita no zero a zero.

PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO): Contamos aqui com o Ramires, representando a EPTC; contamos também com o Ver. Tiago Albrecht, que acompanha muito forte a pauta; temos também a assessoria de outros vereadores. Só para concluir, então, esses R\$ 3 milhões... Hoje, a gente tem um aporte de R\$ 10 milhões/mês no sistema todo, incluindo Carris e empresas privadas; e, em 2021, nós tínhamos uma perspectiva ainda de pandemia. O quanto mudou de um parâmetro para o outro na questão de aporte financeiro? A gente fez algum cálculo de comparação. Se a gente tivesse mantido a métrica por passageiro, e agora trabalhando a métrica por quilômetro rodado, mudou o quanto teria sido aportado pela Prefeitura? Ou o que mudou, tendo em vista essa mudança?

SR. ANTONIO AUGUSTO LOVATTO: O que aconteceu, Ver.^a Mariana, é que, durante a pandemia, se muitos se lembram, os veículos, os ônibus foram determinados a circular só com passageiros de lotação de banco em determinados momentos, quer dizer, o prejuízo era muito maior do que esse. Além de a gente operar em torno de 60%, 70% da capacidade, da oferta, foi determinado que se operasse com lotação de banco; então, quer dizer, o prejuízo era muito maior. É importante, eu acho, citar que, durante a pandemia, a EPTC, junto com os consórcios – mas principalmente a EPTC –, fez uma reorganização no modelo de rede de Porto Alegre. Isso deixou o modelo de rede muito mais otimizado. Hoje, se nós estivéssemos trabalhando naquele modelo de rede lá de 2019, com certeza, nós não teríamos um aporte de R\$ 10 milhões, nós teríamos um aporte de R\$ 15 milhões, 20 milhões por mês. Então, a EPTC fez um brilhante trabalho no motivo de reorganizar a rede e planejar de uma forma diferente, deixando mais otimizado. Os ônibus estão um pouco mais lotados, com um pouco mais de passageiros? Estão, estão mesmo, mas não tem a ociosidade que existia também antes de 2019, e isso trouxe produtividade para o sistema; por isso até que o sistema de Porto Alegre é o menor sistema do Brasil que tem o menor percentual de aporte em relação ao que necessita para cobrir o custo.

PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO): Perfeito, muito obrigada. Ramires, tu gostarias de falar antes? A gente também tem aqui o Conselho para fazer a sua fala, assim como a Secretaria da Fazenda.

SR. PAULO RAMIRES: Vereadora, só cumprimentar, agradecer. Como falamos um pouquinho antes por telefone, tivemos um contratempo agora pela manhã, o que acabou ocasionando, vereadores, um pequeno atraso aqui na reunião da comissão. Não foi congestionamento, foi um outro contratempo interno lá na EPTC, mas eu conversei com a Ver.^a Mariana por telefone. Quem me acompanha aqui é a diretora Cristina, diretora-geral da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, e o diretor Flávio Caldasso também, que é diretor técnico da EPTC. Eu não peguei a pergunta inicial, como iniciou a fala, mas o Conselho fala e depois a gente fica à disposição dos senhores e dos próprios participantes aqui. Desculpa, vereadora, preciso também apresentar o nosso colega Jonas, secretário adjunto da Fazenda, que nos acompanha também aqui nesta reunião.

PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO): Muito obrigada. O Sr. Jaires Maciel está com a palavra.

SRA. JAIRES MACIEL: Bom dia a todos. Sou Presidente do Conselho Municipal de Transporte Urbano. Ver.^a Mari, na sua presença, quero saudar os demais vereadores aqui, por quem tenho o maior apreço, já conheço de longa data, até pelo nosso DNA antigo. Em nome do Conselho Municipal de Transporte Urbano de Porto Alegre, o relato que eu tenho para trazer aqui é: nos últimos 20 anos, pelo menos, nós repetimos o modelo de remuneração da tarifa pelo IPK, que era o Índice de Passageiros por Quilômetro. Você calcula todo o custo do sistema e divide pelo número de passageiros, chegando a uma tarifa calculada para vigorar no próximo ano. Esse modelo, quando a tarifa era R\$ 2,20, R\$ 2,30, era suportável pela população; mas ele foi crescendo de um lado, a tarifa todo ano crescia, e a renda da população todo ano diminuía, de forma que essa proporção ficava cada vez mais descabida. Então há uns cinco anos, pelo menos, a gente vinha discutindo no Conselho que o modelo utilizado já apresentava sinais de

estresse há muito tempo e, mormente, com a pandemia, entrou em falência. Era um modelo que afastava o passageiro. Então, vejam bem, nós precisávamos do passageiro para remunerar o sistema, e o sistema e o cálculo propiciava o afastamento do passageiro. Era uma matemática meio às avessas, na medida em que, quando você aumenta a tarifa, a tendência era diminuir o passageiro; aumentava a tarifa, diminuía o passageiro, e a cada ano esse ciclo se repetia. Então ele era um ciclo meio vicioso, vamos colocar assim. Com o advento do Uber, em 2015, quando o Uber invadiu a cidade, então o problema se tornou muito pior também por uma questão de modelo de transporte na cidade, em que nós temos aqui uma tarifa única, em que, por exemplo, a linha do Menino Deus, uma linha curta, sustenta a linha da Restinga; no cômputo geral, na operação geral, os passageiros do Menino Deus, pagando o mesmo preço, sustentavam a diferença de preço da Restinga. Por óbvio, uma viagem da Restinga ao Centro é bem mais cara que do Menino Deus. Com o advento do Uber o que aconteceu? O Uber invadiu diretamente as linhas curtas, todas aquelas linhas curtas que propiciavam aquela tarifa promocional do Uber de R\$ 2,00, R\$ 3,00 e R\$ 5,00 justamente atingiu as linhas curtas, por que uma viagem de Uber da Restinga para cá não dá para fazer, ela é muito cara, ia ser muito caro para os passageiros, então isso afetou diretamente o sistema, não tinha como sustentar as linhas longas se o passageiro da linha curta estava sendo assediado pelos aplicativos. E aí aplicativo é toda uma história e precisaria ter uma outra reunião para tratar só disso. Mas enfim, então nós tivemos esses problemas todos, isso agravou com a pandemia, agravou sobremaneira com a pandemia em função de todas as regras que eram impostas, quer dizer, você tinha o mesmo ônibus, com o mesmo motorista, o mesmo cobrador, o mesmo óleo diesel, o mesmo pneu, operando, por lei, com a metade do que era possível transportar. Então eu diria que nos últimos 20 anos, a grande inovação trazida pelo secretário Adão – que veio de Gravataí, convidado pelo prefeito Melo, uma grande aquisição que o Melo fez, porque o secretário Adão chegou aqui com ideias novas – foi partir do princípio de que se você repete a mesma fórmula durante 20 anos e essa mesma fórmula vem dando errado, alguma coisa tem que mudar; se continuar repetindo isso, vai dar errado sempre. Eu diria que o grande diferencial que hoje nós temos

no sistema de ônibus em Porto Alegre é a questão da remuneração por quilômetro, porque se nós entendermos que conceitualmente o transporte é obrigação do poder público, que faz isso de forma direta, ou faz isso por terceiros – o meu pai trabalhou no antigo de DATC aqui em Porto Alegre, que era o órgão de transporte da Prefeitura, havia ônibus da Prefeitura que faziam a linha – então como a obrigação é do Município, ela tem que fazer isso ou de forma direta, que é muito mais cara, o poder público é mau gestor de negócios, e a Companhia Carris está aí para nos mostrar isso, lamentavelmente uma companhia exemplo para o mundo inteiro, mas em termos de gestão, por ser um órgão público é muito mais dificultoso e o quilômetro dela é mais caro. Então o que acontece? Com essa inovação da remuneração por quilômetro e com o advento do subsídio municipal o sistema mais ou menos se estabilizou, pelo menos saiu da UTI, porque a tendência era a quebra geral do sistema, não tinha como sustentar aquela operação da forma como estava sendo remunerada. Inclusive tem um colega lá no Comtu, representante do Sintáxi, o Luiz Nozari, eu faço questão de citar o nome dele aqui, que tem uma frase que ele repete todas as vezes: “políticas públicas precisam ser feitas com verbas públicas”, e o nosso sistema fazia política pública de inclusão social com o dinheiro do outro passageiro que pagava a conta. Aquele passageiro que pagava a tarifa é que financiava as políticas públicas de inclusão social do Município. A isenção do estudante, a isenção do idoso, enfim, todas as isenções do sistema eram financiadas pelo passageiro pagante, e agora, com essa fórmula do subsídio que está sendo alcançado pela Prefeitura ao sistema, mais ou menos se buscou uma equiparação, quer dizer, o passageiro em si já não paga mais a passagem daquela política pública de inclusão social, o Município está pagando isso. A questão dos valores, aí teria que ter um cálculo mais aprofundado, mas eu acredito que com a tarifa fixada nos R\$ 4,80... Só para a senhora ter uma ideia, em 2021, quando foi o último cálculo apresentado, naquela época a tarifa iria para R\$ 5,60, isso em 2021, foram feitos alguns expurgos, alguns remanejamentos de operação, ela cairia para R\$ 5,20, então ela foi fixada em R\$ 5,20, e o prefeito, como era prerrogativa dele, a fixou em R\$ 4,80. Obviamente, como a tarifa técnica era R\$ 5,20, alguém tinha que pagar essa

diferença, até porque há um contrato de concessão entre os operadores e o Município, e o Município assumiu então essa parte para poder propiciar à população a fixação do preço em R\$ 4,80, que se mantém até hoje, e pelo que se analisa, a tendência é mais ou menos manter isso, ou perto disso. Quanto à questão do tamanho dessa remuneração, desse subsídio, ela vai sofrer alguns ajustes em função da melhoria do nível de aproveitamento e de utilização do sistema pelos passageiros. Vocês viram aqui na fala do Antonio Augusto que nós já estamos verificando um aumento na utilização do sistema porque o passageiro está voltando ao sistema por essa nova fórmula. Quer dizer, R\$ 4,80 é uma tarifa que dá para concorrer inclusive com o Uber nas linhas curtas. Dificilmente o Uber vai fazer uma corrida do Menino Deus ao Centro por menos de R\$ 5. Então buscou essa equiparação, conseqüentemente, o sistema, gradativamente volta a um reequilíbrio, e aí parafraseando o secretário Adão, quando nos apresentou esse relato lá no Comtu, nós buscamos aqui o círculo virtuoso; porque na medida em que a tarifa fica fixada num valor menor, possível de pagamento pela população. A população acorrendo mais ao serviço público de ônibus, lá no final vai fazer com que o subsídio da Prefeitura seja menor, porque a Prefeitura subsidia a diferença entre o que foi arrecadado na roleta, e o que faltou para cobrir o custo, que agora é por quilômetro. O que eu já disse antes: foi uma excelente ideia, foi a melhor inovação do sistema nos últimos 20 anos. Porque se a Prefeitura tem que comprar esse serviço, é melhor que ela saiba quanto ela vai pagar por ele. Então ela sabe: eu estou contratando para instalar uma linha nova em algum lugar, mil quilômetros; ela sabe o que vai pagar por aqueles mil quilômetros, mas só vai pagar por aquilo, não vai pagar por uma lógica que ninguém sabe quanto vai ser a conta no final. Então em termos de administração do sistema de recurso para administrar o sistema, essa fórmula por quilômetro é muito melhor do que a fórmula antiga, porque ela, pelo menos, garante um valor razoável e um valor certo e fixo ao final da conta, sabe-se quanto vai ser ao final da conta. Então no primeiro momento eram essas considerações que eu queria fazer, estou aberto a eventuais perguntas.

PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO): Perfeito, eu vou aproveitar e fazer uma pergunta, e já passo a palavra ao Ver. Roberto Robaina, um dos itens que trazem para a Câmara de Vereadores era a questão de fiscalização da bilhetagem, que antes era por usuário, de como que era, se era transparente essa questão dos quilômetros rodados, agora, antes era o número de frequentadores do sistema. Como, hoje se faz, e como é que vocês pensam na questão de trazer transparência para a população da política pública, agora que mudou a métrica, não se calcula só a bilhetagem, mas também o quilômetro rodado. E já passo para o Ver. Roberto Robaina.

VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL): Só vou fazer uma pergunta para o Flávio e para o Paulo Ramires. Eu falo no Flávio porque ele trabalhou muito tempo na Carris, foi o principal responsável pela operação da Carris, durante o governo Marchezan, e é muito competente, e depois, felizmente foi contratado pela EPTC. Mas eu queria saber de vocês uma coisa muito específica: o que aconteceu com as linhas do T5 e do T11 para a Carris não estar operando com elas, ou pelo menos, para ter passado para a iniciativa privada. Eu sei que foi algo recente, foi uma surpresa completa, a Câmara não foi avisada, ninguém foi avisado, simplesmente ocorreu, e eu queria uma explicação sobre isso. Aproveitar, antes que vocês comecem a falar sobre questões gerais, essa questão é específica.

SR. PAULO RAMIRES: Bom, presidente, Paulo Ramires, falando; para ajudar também a Taquigrafia. Ver. Robaina, o que aconteceu com as linhas, neste momento, as quatro linhas da Carris que iniciaram ontem a operação dos privados, é um ajuste que foi feito no sistema e que ele não é novo no sistema. Acho que primeiro é importante pontuar que esse tipo de ajuste não é novo no sistema, nós já tivemos em outros momentos, e vou falar antes da pandemia, inclusive, nós já tivemos outros momentos, porque o sistema é uma divisão de custos e divisão de receitas. Então cada integrante do sistema vai fazer jus à receita na mesma proporção da sua participação de custo dentro do sistema. Então ao longo do tempo é normal, é comum fazer esse tipo de processo de

redistribuição de linhas por determinado período, para fazer esse tipo de reorganização no sistema. Neste caso específico da Carris, não foi este o tema, porque este ajuste de custo, esse ajuste de participação que até então era feito no sistema, com a mudança de metodologia que eu vou abordar um pouquinho mais à frente, esse ajuste passou a ser realizado de forma mensal pelo órgão gestor. Então mensalmente se faz este equilíbrio entre o custo e a receita de cada um dos operadores do sistema. Neste caso específico da Cia. Carris, a Carris passou por um processo recente de PDV, onde houve desligamento voluntário de alguns servidores, e a Carris também sofre com outras questões de absenteísmo. Eu não vou ter os dados específicos, que são dados muito específicos e próprios da Cia. Carris; o presidente Maurício, com certeza traz com muito mais propriedade. Mas a Carris estava tendo dificuldades na medida em que a gente implementava. Implementou agora em 2022, através da Secretaria de Mobilidade da EPTC, uma ampliação na oferta, com aumento em tabela horária, eventual desmembramento de linhas e modificações no sistema, a Carris vinha enfrentando dificuldades, agora nos últimos tempos, mais especificamente para cumprir as suas tabelas horárias, ou seja, para cumprir aquilo que ela precisava cumprir para fazer o atendimento da população. Então a Carris fez um plano de reorganização desse processo, e nós, como órgão gestor tomamos a decisão junto com o secretário Adão, de por 4 meses passar algumas linhas para operação pelos privados. Isso: T5, T11, T10 e T3. Então durante 4 meses este é o planejamento: a Carris vai promover a organização interna, ela está promovendo agora uma contratação emergencial de motorista, os senhores devem estar acompanhando; emergencial não, temporária, motorista temporário. É uma contratação temporária, ela já fez a abertura, edital de licitação normal, não é para ampliar o quadro da Carris, é um contrato temporário. Então na medida em que ela se organizar, nesse aspecto, a gente vai, novamente, o sistema, as linhas são da Carris, as linhas não passaram para o ente privado, as linhas dentro do sistema de transporte de Porto Alegre. Então elas não foram passadas para o privado, elas estão temporariamente sendo operadas pelos entes privados, mas, passada essa reorganização lá, elas vão ser novamente operadas pela Carris.

VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL): Só uma pergunta, o T 11 não é o mais lucrativo que tem?

SR. PAULO RAMIRES: Vereador, ele é o que mais transporta, mas é importante que a gente tenha em mente que no sistema de transporte não só de Porto Alegre, mas vamos trazer aqui para o nosso processo, o sistema de transporte não remunera por quem mais transporta. A remuneração que, ao fim e ao cabo, resta para cada um dos operadores está desvinculada do número de passageiros pagantes transportados, porque é um sistema integrado, em que uma linha compensa a outra. Ou seja, se nós entendêssemos que a linha T 11, por exemplo, que é a linha que mais transporta, não tenho o dado exato agora, mas historicamente é a linha que transporta mais passageiros, mas, interessante, ela transporta mais passageiros, mas não necessariamente maior número de pagantes, porque ela transporta muita integração. As pessoas descem de um outro ônibus e fazem a integração com T 11 ao longo do seu percurso. Mas se a gente considerasse que cada operador ou cada dono de linha, cada operador de linha ficasse com a receita que ali fosse auferida, nós estaríamos dizendo, por exemplo, que quem transporta Parque dos Maias, quem transporta Restinga, quem transporta Lomba do Pinheiro ficaria sempre com receita inferior aos seus custos de operação, não teria transporte nesses lugares.

VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL): Eu comentei isso da quantidade de gente por um problema, de qualquer forma, mesmo que a distribuição seja global, a entrada é por linha. Então, isso tem um peso, do ponto de vista do discurso e da importância da linha, a linha é importante. Só para concluir para colocar um problema para que depois vocês possam abordar, inclusive a ATP, o fato de que a Carris não esteja fazendo linhas tão importantes, isso é um desprestígio para a empresa, ou seja, isso é básico. Há um processo de desmonte na Carris. A EPTC não pode permitir que desmontem a Carris.

SR. PAULO RAMIRES: Essa é uma preocupação que a gente tem porque com essa medida que a gente adotou, neste momento, temporariamente, a gente está

proporcionando à Carris que ela consiga atender as outras linhas que ela precisa operar, porque ela não estava conseguindo operar nenhuma das linhas. Em todas as linhas estava tendo falta de horário. Então para atender melhor o usuário, para que a Carris consiga fazer exatamente aquilo que ela precisa fazer que é atender bem o usuário, neste momento, temporariamente, essas linhas foram passadas para os privados. Então, assim, o que influenciou na decisão de quais linhas seriam são questões operacionais, número de carros, número de motoristas, número de cobradores. Então não foi tomado nenhum outro parâmetro que não o parâmetro técnico para que a Carris conseguisse, com aqueles motoristas, aqueles veículos que hoje ela estava, até sexta-feira ou domingo, atendendo essas linhas, consiga cumprir todas as tabelas das demais linhas que ficaram neste momento com ela. A gente tem trabalhado muito junto com o presidente Maurício, a gente colocou quatro meses, mas para que a gente consiga, junto com ele com o secretário Adão também que é o gestor da Carris, temos trabalhado diretamente para que a gente consiga, no menor espaço de tempo, resolver essas questões operacionais, para que a Carris consiga operar todas as linhas que ela tem que operar sem ter falta de horário, sem deixar de atender a população.

SRA. MARIA CRISTINA MOLINA LADEIRA: Eu sou diretora geral da Secretaria de Mobilidade Urbana, é um prazer estar aqui. Só acrescentando alguns aspectos com relação à escolha da linha. Hoje, conforme já disse o presidente Jaires e o colega Antonio Augusto, nós trabalhamos num sistema em equilíbrio. Nós temos participação de mercado, nós temos uma tarifa única. Então a gente tem que entender que a tarifa única, na cidade de Porto Alegre, tem áreas em que o seu custo é maior, em outras é menor, em tudo é feita uma equalização de custos e receitas em tamanhos de mercado, custos e receitas. Ninguém fica com dinheiro a mais, se transportou a mais, ele vai transferir isso para as linhas deficitárias. Então a gente trabalha num equilíbrio com todo o sistema. Efetivamente, com relação à operação das linhas da escolha da Companhia Carris, só para a gente ter uma ideia, a que mais transporta na Carris é a T 12, com 335 mil passageiros por mês; depois é a T 4, com 346 mil; depois é a T 1,

337 mil, e a T 11, com 318 mil passageiros por mês. Então a gente vê que os volumes de passageiros transportados... E como a Companhia Carris faz linhas transversais, elas são as linhas que mais carregam o sistema. Então, a gente teve que, dentro da necessidade, fazer escolhas operacionais e ver onde temos que fazer o equilíbrio. Por que essas linhas? A gente verificou a questão, principalmente, também, na distribuição e do equilíbrio entre os privados. Eu não poderia, por exemplo, pegar duas linhas da zona sul e dar somente para a zona sul operar. Então a gente teve que fazer o equilíbrio entre as linhas. E, nesse caso, operacionalmente, a linha T 11 se deu mais, em termos de identificação com o usuário, inclusive do passageiro da zona sul, porque ela trabalha muito no eixo da 3ª Perimetral. Então foram escolhas operacionais que ocorreram na questão da escolha das linhas. De qualquer jeito, ou seria a T 11 ou seria a T 12. As linhas são muito carregadas, da Companhia Carris. Foi uma decisão operacional, certo? Conforme disse o presidente, ela é temporária e é uma ação usual fazer essa compensação de quilometragem e ajustes operacionais entre as empresas. Obrigada.

SR. PAULO RAMIRES: Eu posso complementar sobre a questão da remuneração? É importante também falar um pouquinho da metodologia de remuneração. Eu acompanhei parte da fala do Antonio Augusto e do presidente do Comtu, mas eu vou tentar trazer uma fala que, em que pese possa parecer que já foi dito, vou tentar trazer de uma forma que fique clara a vantajosidade da nova forma de remuneração que foi implementada a partir de 2022, para o ente público, para o usuário, que é o principal beneficiário do serviço, e também, de certa forma, traz a justiça para dentro do sistema de transporte. Como foi falado, até 2019 o sistema de remuneração, a metodologia de remuneração do sistema de ônibus de Porto Alegre era feita anualmente, todo início de ano era verificado o custo do serviço que foi ofertado no ano anterior. Então, se verificava todo o custo do sistema, as linhas que foram circular, os quilômetros que foram rodados e o número de passageiros que foram transportados, e se aplicava a correção desses valores: as correções de reajuste salarial da categoria dos rodoviários, índices inflacionários na questão do *diesel*, peças e acessórios, enfim, se

aplicava reajuste do custo; aí se dividia esse custo pelo número de passageiros pagantes do ano anterior. Então o todo custo do sistema era dividido entre os passageiros pagantes, todo o custo, incluindo as gratuidades, incluindo as isenções – todo o custo era dividido dessa forma. O que a gente vinha acompanhando ao longo dos anos, há muito tempo, mas, em especial, de 2016 em diante? Ano a ano havia uma queda no número de passageiros; ano a ano nós perdíamos, no sistema de transporte de passageiros coletivo em Porto Alegre, um número razoável de passageiros, se não me falha a memória agora, cerca de 2% ao ano era o que vinha caindo. Em 2016 teve uma queda mais forte, por outras questões externas ao sistema, mas depois se estabilizou numa queda em torno de 2%, 2,5% ao ano. Bom, para que o custo não ficasse mais caro, como a gente acompanhava ao longo do ano a perda de passageiros, para fazer o equilíbrio entre o custo do sistema e a receita que vinha sendo auferida, historicamente se precarizava o serviço de transporte, se diminuía uma linha, se fazia algumas manobras, ampliava o *gap*, o intervalo entre as viagens, se ia buscando alternativas para trazer o equilíbrio da despesa, do custo do sistema, para a receita que vinha sendo auferida na roleta, isso na tentativa de diminuir o valor da tarifa para o usuário final. Só para finalizar, ano a ano a gente perdia passageiro, aumentava o custo, e a gente trazia uma tarifa mais cara para um sistema que vinha ano a ano se precarizando na tentativa de que a tarifa para o passageiro, para usuário não ficasse muito alta. Bom, aí veio a pandemia, que trouxe uma situação de emergência que todos os municípios brasileiros precisaram enfrentar nas diversas áreas, e na área de transporte não foi diferente, todos os municípios brasileiros tiveram que fazer um enfrentamento desse tema, porque o serviço de transporte é um serviço essencial, um serviço básico, as pessoas precisam disso, muitas como única alternativa de deslocamento. Passado esse período de emergência, em 2020 se percebeu ou se olhou, e aí se abriu a discussão no Brasil, não só em Porto Alegre, de que precisávamos mudar o olhar do sistema de transporte coletivo da cidade, que a forma como vinha sendo feita a remuneração do sistema ou a maneira que se vinha buscando o recurso para pagar a despesa, o custo do sistema não estava adequado, porque ele estava cada vez atacando mais o bolso daquele usuário

unicamente, Robaina – só das pessoas que usavam o ônibus. São Paulo, como o Antonio Augusto falou aqui, historicamente traz subsídio para o sistema de transportes na ordem de bilhões, então essa discussão foi aberta em vários municípios brasileiros. Em 2021, nessa mesma linha, entendendo que a cidade de Porto Alegre, os seus cidadãos estavam numa fase de recuperação do período de pandemia – muito sofrido por todos nós não só do ponto de vista saúde, mas também do ponto de vista econômico –, a gente propôs, no início de 2021, a modificação do sistema de remuneração, ou seja, que a Prefeitura seguisse os moldes do que foi feito em 2020, no período de pandemia, de emergência, fazendo subsídios e aportes ao sistema para manter o custo do sistema equilibrado. Naquele momento, em 2021 – eu não sei se os senhores lembram, em fevereiro de 2021 –, tivemos novamente o arrefecimento da pandemia, ficando um pedaço do mês de fevereiro, e os meses de março, abril e maio em bandeira preta novamente em Porto Alegre, e não se tinha circulação na cidade. Quando a gente olhou o sistema de transporte em 2021, nós não vimos lá, tecnicamente – a nossa equipe técnica –, uma janela ou uma perspectiva de recuperação dos passageiros no ano de 2021, nós não enxergamos, naquele momento, a perspectiva de aumento de passageiros de forma significativa que pudesse fazer a sustentação do sistema. Então o prefeito tomou a decisão de trazer a tarifa para R\$ 4,80 – ela estava R\$ 4,55 – e fazer o subsídio da diferença da tarifa técnica para a tarifa que estava na roleta, dos R\$ 5,20 para os R\$ 4,80. No ano de 2021, com a perspectiva de passageiros que se teve, essa conta foi adequada para a Prefeitura, se conseguiu manter o sistema equilibrado, subsidiar, manter os custos do sistema equilibrado, e não passar esse aumento todo para o usuário. Quando a gente começou a desenhar 2022 – e já com a chegada do secretário Adão –, nós percebemos o que tinha acontecido ao final do segundo semestre de 2021, que o sistema de transporte apresentava, naquele momento, uma condição de recuperação, em especial no número de passageiros. Se nós, da área técnica do órgão gestor, também promovêssemos condições e melhorias no sistema, deixando-o mais confiável, mais confortável do que estava lá, e eu não estou falando aqui de um sistema que esteja ideal, mas se a gente olhar lá para o que estava em 2021, para o que

estava em 2020, nós temos um sistema mais confiável, um sistema mais confortável. Então, olhando essas duas condições, se nós fizéssemos a nossa parte de ofertar mais serviço, um serviço com maior qualidade, junto com os operadores privados e a Companhia Carris, nós teríamos condições e espaço para agregar passageiro. Bom, então, nessa perspectiva, se a Prefeitura continuasse fazendo subsídio no sistema de transporte pela diferença da tarifa técnica, pela tarifa que estaria na roleta, que foi mantido por uma decisão do prefeito o mesmo valor de R\$ 4,80, nós teríamos uma conta muito grande. Nós estaríamos pagando uma diferença técnica, na época eram 12 milhões de passageiros, para um número que a gente sabia que ia aumentar. Não tínhamos, evidentemente, ainda o número exato, mas todos os dados mostravam que ia aumentar esse número de passageiros. Então a conta ficaria muito alta e ultrapassaria, inclusive, do ponto de vista de receita, o custo do sistema. Então, nós trouxemos uma outra metodologia. Nós trouxemos a metodologia da apuração do custo pela receita. Então chamamos os concessionários, trouxemos, dentro da mudança de metodologia e da mudança da do sistema de operação para 2022, compromissos que precisavam ser cumpridos pelos operadores na questão, por exemplo, da retomada da renovação da frota. Retomamos a questão de algumas linhas que precisavam ser desmembradas e que tinham sido unificadas durante a pandemia. Fizemos a ampliação de tabela horária e mudamos a forma de cálculo do subsídio. Passamos a apurar, a considerar a despesa exata de todo o sistema de transporte, daquilo que foi executado e não daquilo que foi planejado, como era nos anos anteriores. Nós passamos a fazer, mensalmente, a apuração do serviço exato que tinha sido realizado por cada um dos operadores, incluindo a Companhia Carris, verificar o custo dessa operação, identificando o valor que entrou na receita, que entrou na roleta, identificando quanto que foi que entrou lá pelo passageiro pagante, e fazendo um subsídio, então, a partir dessa diferença, apurando a diferença do custo do sistema pela receita que foi auferida na roleta.

Com relação também à pergunta do Ver. Robaina ou da Ver.^a Mariana, não me recordo bem, da transparência, com relação à bilhetagem. Nós temos condições lá na EPTC, através das nossas equipes técnicas, de fazer acompanhamento

mensalmente, dá para fazer diariamente. Nós temos uma rotina mensal, quando é feita a apuração do custo e da receita, mas nós temos condições de apurar exatamente o número de passageiros que passou na roleta, o número de passageiros pagantes de passagem inteira, o número de passageiro de pagantes de meia passagem, de 25% de isentos, cada um desses passageiros nós temos condições de apurar, que passaram na roleta no sistema de transporte de Porto Alegre. Então, nós temos condições de auferir exatamente o valor que saiu lá da questão da bilhetagem e passou para o sistema de transporte como receita naquele serviço prestado.

Bom, tem outras questões que aí não integram a parte da remuneração do sistema, que nós estamos em discussão com a Câmara Municipal, com os próprios operadores do sistema, onde a Prefeitura está promovendo, agora contratou um serviço para fazer um desenho, uma modelagem do sistema de bilhetagem, para ver qual é o melhor sistema de bilhetagem que existe hoje no mercado e que pode ser contratado pelo poder público. Após o recebimento desses estudos, dessa análise que será executada pela FGV, nós vamos promover a licitação da bilhetagem eletrônica para o município de Porto Alegre. Mas eu espero que a forma de remuneração do ano de 2022, a mudança de metodologia tenha ficado claro, que é onde a gente apura. De fato, a nossa análise estava certa no início 2022, porque nós estamos transportando, lá no início de 2022, cerca de 12 milhões de passageiro. Estamos encerrando, agora, em torno de 14,5 milhões de passageiros, se não me falha a memória. Então houve um acréscimo no número de passageiros, que é um aumento de receita no sistema. Então a gente apura a receita e o custo efetivo e paga somente essa diferença.

VEREADORA BIGA PEREIRA (PCdoB): Obrigada. Bom dia a todos e todas. Lendo a Zero Hora de hoje, que traz o tema do transporte com manifestação de vários usuários, até agora aqui nós ouvimos atentamente as falas dos senhores, em que colocam o ponto de vista da gestão e das empresas. Eu me reservo o direito de falar do ponto de vista dos usuários, dos passageiros. A Prefeitura paga para transportar resíduos, gastando mais do que para transportar pessoas.

Rapidamente olhando, o que que significa isso do ponto de vista social? O aporte que a Prefeitura fez, Antonio, que você coloca aqui, eu pergunto: as empresas fizeram aporte para CCT? É um dado não tenho da Câmara de Compensação Tarifária, é lei, como é que está esse aporte? Eu não tenho essa informação, gostaria de tê-la. A Prefeitura tem como nos informar da margem de lucro que as empresas estão operando? Qual é o lucro que essas empresas têm? Porque um aporte é menor, mas como é o lucro que elas têm? Eu gostaria de ter isso nesse nível da transparência que o Adão nos coloca. A mim, parece que o sistema de transporte de Porto Alegre vive uma crise – uma crise! – do ponto de vista do usuário, chegando quase ao caos. Se aumentaram a vida útil dos ônibus – aumentaram –, tiraram os cobradores, o motorista, tem que pagar em espécie, a fila que acumula porque ele tem que dar o troco, espera o Tri passar... Aliás, o Tri também cortou quem faz doutorado, mestrado, pós não tem o Tri. Então o Tri deixou de ser gratuito para todos os estudantes; aumentou de 60 para 65 anos os idosos; a integração ela não é gratuita, portanto a Carris sofre um desmonte, e o prefeito Mello diz já que sai este ano a privatização. E aí estimula e aporta recursos para o chamado o PDV, que de voluntário não tem nada, quer dizer que aconteceu um estímulo gigante para que as pessoas pedissem sua demissão. E ao ler hoje a Zero Hora que coloca: menos ônibus rodando, capacidade lotada, que o ônibus atrasa, e as pessoas acabam chegando atrasadas no seu local de trabalho, porque o ônibus passa direto porque não tem como suportar mais pessoas dentro do ônibus. Daqui um pouco começa o acúmulo de dois ônibus passando em seguida um do outro, porque teve problema dos horários. Isso não sou eu que estou dizendo, está na reportagem com o nome das pessoas, idade e o bairro onde moram. Então, quando a gente ouve vocês, e vocês vão falando da troca, da bilhetagem, da quilometragem, vocês falam da gestão, ótimo, esse é o papel. Eu estou falando do ponto de vista do usuário do transporte público. Qual é o transporte público que Porto Alegre, que a Prefeitura hoje oferece para os seus munícipes? É o caos, é quase o caos, gente, é só ver como estão as paradas de ônibus. As paradas de ônibus estão seguras? Eu falo enquanto mulher, porque hoje quem mais usa o transporte público coletivo são as mulheres, especialmente as mulheres negras! São dados, gente, é só entrar

dentro de um ônibus e ver. Como é que está o ar-condicionado com todo o calor que se passou recentemente? Os poucos veículos que tinham ar-condicionado não resfriavam, não funcionavam, mas a grande maioria sem o ar. O motorista sozinho porque não tem mais cobrador. Para mim, esse é o caos. Esse é o quadro da dor do transporte público de Porto Alegre. E era isso que eu queria ouvir de vocês! Está bem, da gestão vocês tomaram algumas iniciativas, em que isso repercutiu? Qual foi a transformação que deu para o usuário? É isso que eu quero saber! Mudou a gestão?! Aqui se elogia a troca, ótimo, não tenho nada contra, agora o que isso repercutiu? O que isso transformou na vida do usuário? É isso que a Zero Hora diz hoje? Foi nisso que ele resultou? Então, eu quero ter essa informação dessa comparação, que lucros as empresas estão tendo – e eu não sou contra o lucro delas, nós vivemos no capitalismo, as empresas operam para ter lucros, óbvio. Eu quero saber que lucro elas estão tendo. Eu fui visitar a Carris – eu fui visitar – e olhar inclusive peças que são recauchutados, recondiçionadas, viu, Robaina, e que se usam; como é que se trabalha com os funcionários da Carris e com a frota da Carris. Então, essas respostas é que eu gostaria de ter aqui de vocês, tendo em conta que a mobilidade é para atender a necessidade das pessoas para o trabalho, para educação, enfim. Então, eu estou falando do ponto de vista social, não do ponto de vista econômico, óbvio que ela tem que sustentar e dar conta. Mas a circulação, hoje nós temos graves problemas que as pessoas não conseguem se deslocar para ir buscar emprego, para ir buscar a oferta de emprego. Então, eu gostaria de tê-los aqui, sabendo que os estudos nos indicam que as políticas de mobilidade elas movimentam cerca de 23% do PIB da economia local, então, nós precisamos olhar para isso também. Obrigada.

SR. ANTONIO AUGUSTO LOVATTO: Gostaria de complementar um pouco a fala do Ramires e da Cristina, a colocação do Robaina, primeiro, exemplificando bem como é que funciona o sistema de compensação de Porto Alegre. Cada bacia operacional tem um percentual de participação. A Carris, por exemplo, tem 22,5%; se a Carris transportar um passageiro, ou transportar 10 milhões de passageiros ela vai receber 22,5% de passageiro transportado por dia. Então,

se Porto Alegre transportar mil passageiros, se ela não transportar nada ou transportar os mil ela vai receber 220 passageiros por dia – essa é a conta simples. Então, independentemente, se for uma T11, T10, Restinga, Menino Deus, existe uma receita percentualizada. Se ela ficar parada...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

SR. ANTONIO AUGUSTO LOVATTO: Mas aí eu vou dar a minha opinião como técnico. A Carris estava com uma série de problemas, que já foram colocados pela EPTC. A T11, por exemplo, opera com 24 carros e estava operando com 17. O usuário estava sofrendo, e sofrendo muito. Existe uma frota ociosa do sistema privado em 30%. A EPTC, para mim, inteligentemente, chegou e disse: “Olha, eu vou pegar essa frota que está ociosa, já que a Carris está com algumas dificuldades temporárias, e vou colocar essa frota para operar”. Até porque, não é novidade para ninguém e muito menos surpresa, que, nos últimos anos, e não é privilégio de um governo ou de outro, todos os governos fizeram isso, o sistema privado operou ou foi solicitado e determinado pela EPTC, se eu não me engano, de 12 a 13 vezes já, operar linhas da Carris; assim como o inverso também já aconteceu. Na pandemia, nós colocamos para a EPTC a nossa dificuldade de operar, e a Carris também foi operar algumas linhas nossas, isso faz parte do nosso processo. Agora, me perdoe, vereadora, com toda honestidade, a reportagem da Zero Hora e muito infeliz. É muito feliz, porque aquilo ali é uma característica de qualquer sistema urbano, metropolitano e suburbano do mundo inteiro, e eu não estou falando só de ônibus, é ônibus, metrô, VLT, trem, o que for. A característica de linhas longas, onde os passageiros se deslocam duas, três, quatro, cinco paradas para trás para garantir uma viagem sentado, é característica no mundo inteiro, não é um privilégio da Restinga, da Lomba do Pinheiro, muito menos do Triângulo ou da Zona Norte. Se a senhora for, eu convido a senhora, podemos ir junto, na Região Metropolitana, esse problema é colocado no expoente 50; nós vamos em todos os terminais...

VEREADORA BIGA PEREIRA (PCdoB): Desculpa, mas infeliz não é matéria, infeliz é se pegar um ônibus em Porto Alegre, inseguro, que quebra, pega fogo...

SR. ANTONIO AUGUSTO LOVATTO: Só um pouquinho, eu esperei a senhora falar, agora a senhora me espere falar, por favor.

VEREADORA BIGA PEREIRA (PCdoB): Com certeza, mas vamos nos ater aos fatos. Infeliz é isso.

SR. ANTONIO AUGUSTO LOVATTO: Eu te agradeço, porque qualquer técnico que a senhora falar sobre transporte público, vai referendar isso que eu estou lhe dizendo. Todos que estão aqui sabem do que eu estou falando.

VEREADORA BIGA PEREIRA (PCdoB): Meu olhar não é para o pior, é para o melhor.

SR. ANTONIO AUGUSTO LOVATTO: Mas eu estou lhe dizendo que é uma característica dos sistemas urbanos de médio e longo curso, é uma característica. O que nós vamos fazer? Tentar buscar solução. O transporte não é dimensionado pelo número de passageiros sentados, o transporte público é transportado pelo número de passageiros sentados mais os que estão em pé. Agora, quando a reportagem chegar no ponto crítico de uma linha e determinar “aqui não está conseguindo mais pegar passageiros nas paradas, está deixando os passageiros desatendidos”, aí eu concordo. Mas não foi esse o foco da reportagem, o foco foi justamente em cima do número de passageiros sentados, que chegam antes do seu tempo para garantir um lugar sentado para fazer uma viagem de uma hora, uma hora e dez, e vou repetir de novo, é uma característica em qualquer lugar do mundo, certo?

PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO): O Ver. Tiago Albrecht está com a palavra.

VEREADOR TIAGO ALBRECHT (NOVO): Bom dia, presidente Mari Pimentel; bom dia integrantes da CEFOR; bom dia a todas as entidades aqui representadas. Eu assumi como titular na vaga do Ver. Felipe Camozzato, que hoje é deputado estadual, portanto, estou sob a liderança da Mari Pimentel. Sou integrante da CCJ, agradeço a acolhida por vocês, porque o transporte público em Porto Alegre me é uma matéria cara, imaginem os senhores que eu cresci em Curitiba, que tem um sistema com problemas, mas ainda, dentre os de terra brasilis, ainda é um dos melhores. Eu congratulo todas as entidades, e também os vereadores, a gente está se debruçando aqui sobre o *stricto sensu*, questão de bilhetagem, pandemia, quilômetro rodado, mas o que me preocupa para a cidade de Porto Alegre é o *lato sensu*. Há bastantes anos, nós tivemos o então vice-prefeito Paim indo a Brasília salvar um recurso de R\$ 300 milhões, que foram destinados pelo governo federal à época, para o BRT, e como Porto Alegre não vai ter metrô, o BRT me parece ser a melhor solução para escoamento de passageiros, para evitar o que o prefeito Melo falou outro dia, que são aqueles ônibus de Viamão, de Alvorada, que vem com um, dois passageiros e não podem pegar passageiros. São algumas ponderações, depois essa vai ser a pergunta, recentemente, parece que semana passada, a Granpal teve uma reunião com a Metroplan, algum assim, a gente precisa discutir o *lato sensu*. Curitiba tem, notadamente, um dos melhores sistemas de transporte por causa da integração, tem subsídio também, aqui está falando alguém que é liberal, mas me parece impossível, hoje, em terra brasilis, um sistema de transporte sem subsídios, mas a gente precisa pensar o modal. O modal de Porto Alegre, na minha opinião, faliu, quebrou, não tem como você ter os ônibus que vem de Viamão, entrando, vazios, transtornando o centro. Então, a gente precisa pensar. O que nós vamos pensar? Vem aí o Plano Diretor. Qual é modal que queremos? A gente precisa, talvez Porto Alegre, talvez o governador do Estado, alguém precisa ser protagonista e chegar com a Região Metropolitana e falar. A gente tem inteligência artificial, tem GPS, tem até criptomoeda hoje, dá para você fazer os robôs, dividir o que é de cada um, pega o GPS, rodou o quilômetro. Você precisar ter o cara embarcando em Nova Santa Rita, com uma passagem, descendo no Lami.

SR. ANTONIO AUGUSTO LOVATTO: Nós temos os maiores exportadores mundiais de ônibus. O maior exportador mundial de ônibus é o Brasil. Qual é o nosso problema? O nosso problema é o que Curitiba tem, a interface entre o ônibus e o usuário. No momento em que nós tivermos dinheiro para fazer a infraestrutura que Curitiba conseguiu fazer, nós vamos ter um transporte maravilhoso.

VEREADOR TIAGO ALBRECHT (NOVO): Mas aí teve o dinheiro. Aí o Paim foi lá, resgatou, graças a Deus conseguiu trazer o dinheiro para obras da Copa, mas por que naquela época não foi feito? Tinha o dinheiro, tinha o financiamento. Então, está na hora de alguém protagonizar, talvez a Câmara, talvez o governador do Estado, porque envolve a Região Metropolitana, talvez Carris, talvez não sei o quê. O Robaina vai detestar o que eu vou dizer, mas a solução começa pela privatização da Carris, é para ontem, está provado, é o quilômetro mais caro, tem que privatizar a Carris.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

VEREADOR TIAGO ALBRECHT (NOVO): Não tem problema.

VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL): Eu acho que a Carris está sendo desmontada e acho que a Carris é muito útil. E posso te garantir o seguinte: a maior parte dos técnicos que entendem de transporte em Porto Alegre tem essa opinião técnica, independentemente da ideologia. Tecnicamente, ter uma empresa pública de transporte é útil, em Porto Alegre e no mundo.

VEREADOR TIAGO ALBRECHT (NOVO): Obrigado, Robaina, foi oportuno, a gente aqui vai divergir, não é esse o ponto ideológico, mas o meu ponto é esse, a gente precisa pensar no macro, e aí eu pergunto, para quem quiser responder. O que é que está sendo pensado no macro? Porto Alegre vai ter esse protagonismo na Metroplan, na Granpal? Porque não dá; ah, resolvemos Porto Alegre; pum, vem os ônibus... e nada contra, Viamão, Cachoeira e etc. Então a

gente precisa pensar no *lato sensu*, a gente precisa de uma vez por todas desatar esse nó histórico do transporte público. Então eu perguntaria aos senhores, e agradeço novamente aos senhores e às senhoras por me emitirem a palavra. O que que está sendo pensado para, de fato, resolver no *lato sensu*? No *stricto sensu* me parece que está bem encaminhado, teve as questões, teve a resposta, a imprensa está cobrando, é o papel da imprensa, mas e no *lato*? Quando é que nós vamos realmente tratar o usuário do transporte público como ele realmente merece ser tratado? Obrigado, Sra. Presidente.

PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO): O Sr. Jonas Machado, secretário adjunto da Fazenda, está com a palavra

SR. JONAS MACHADO: Bom dia a todos os vereadores e vereadoras, sou o Jonas Machado, adjunto da Fazenda, fiquei aqui no canto, porque eu sei que esse tema ele é muito mais dos técnicos de mobilidade do que da Fazenda, mas eu preciso colocar o nosso olhar das finanças nesse aspecto. É importante destacar que esta é uma política pública muitíssimo valiosa para o governo. Já colocaram aqui dados que demonstram isso. Há um esforço tremendo dos cofres da Prefeitura para que a tarifa não pese no bolso do cidadão, de quem utiliza o sistema, enfim, mas eu preciso colocar dados sobre os aportes. Então, pensem em uma curva gráfica; 2020 foram 93 milhões; 2021 116; 2022 141, e a previsão para este ano já é de 104. Então a curva de aportes já demonstra exatamente o que os técnicos colocaram, que este sistema demonstra estar entrando em equilíbrio. O que é isso para as finanças públicas da Prefeitura? Significa mais recurso para outras políticas. É importante aqui que a gente saia do tema da mobilidade e tenha uma visão um pouco mais holística sobre o orçamento da Prefeitura, afinal de contas o tema da mobilidade está dentro do orçamento da Prefeitura, e o nosso papel da Fazenda é olhar o todo. Então, quando o sistema entrar em equilíbrio o mais rapidamente possível é mais interessante para nós, porque a gente consegue alocar recursos para outras temáticas também valiosas e que também tem carências. Eu preciso só colocar, que o vereador trouxe e eu na hora aqui corroborei; concordo plenamente que é necessário

haver um protagonismo em termos de metrópole, e acho que sim passa inclusive pelo Deputado Camozzato de talvez encabeçar isso com o governo estadual, porque é um tema extremamente importante, e que também nos desonera e também melhora a qualidade do sistema, como uma vereadora colocou. Peça desculpas, vereadora, eu terei de me ausentar já, tenho um outro compromisso bem no início da tarde. Então preciso tocar a agenda aqui. A Fazenda está sempre à disposição. Obrigado.

PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO): Perfeito. Nós já vamos também encerrar. Antes temos a manifestação do Ver. Airton Ferronato, e eu já encerro também a nossa reunião.

VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB): Bom dia a todos e todas, saudando a Mari Pimentel, a nossa presidente, o Ramires, nosso secretário, eu quero cumprimentar a todos que estão conosco nesta manhã. Amigo Tiago, lamento não está aí o nosso representante da ATP. Ramiro e Robaina, quando Porto Alegre propôs a licitação dos ônibus, do transporte coletivo de passageiros, me perguntaram, numa das rádios aí, o que que eu achava daquilo, e eu disse que era contra, e ouvi desaforo de tudo quanto foi jeito, porque se dizia que a licitação tinha grandes méritos, e eu disse que era contra porque, na verdade, não houve, não há integração de sistema ao menos com a Região Metropolitana. Acho que ali foi o momento em que se perdeu uma oportunidade ímpar de se tratar desse problema que nós estamos preocupados, e a cidade está preocupada, o Executivo está preocupado, todos estão preocupados com a questão do transporte público. Eu moro na Av. Nilo Ruschel, o lado de baixo é morro Santana, e aí vamos estudar, olhar a questão lá do ônibus que vem de Viamão, Alvorada, e lá de cima vem, além desses, quando tu chegas aí na Av. Manoel Elias tem ônibus que entra para a Av. Protásio Alves. Eu moro a uma quadra da Protásio. Do lado de cima da Manuel Elias é o morro Santana, tem os ônibus que entraram à direita pela Protásio. Logo abaixo, nós temos outra avenida que tem ônibus que vem dali e entra para a Protásio, além do Mario Quintana, para a Protásio. Na Nilo Ruschel, os ônibus normalmente vêm todos vazios, ou quase

todos, e entram para a Protásio. Ali na Ary Tarragô, a duas quadras da Nilo Ruschel tem outro ônibus que vêm da Ary Tarragô e entra à esquerda para a Protásio. E do lado de cima da Ary Tarragô é o Jardim Ypu. O Jardim Ypu é outro ônibus que entra para a Protásio. Vou parar por aí, que só aí tem umas... Minha Nossa Senhora, mas como pode funcionar um sistema desses? Um sistema que é burro e é impossível. Todos pela Protásio.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB): Estou reclamando por que os ônibus passam meio vazios, vem os outros; tem que haver uma integração; mas o que tem que acontecer, ouvi vocês, eu sou um cara que, modéstia à parte, não sou técnico de transporte, por isso, por eu não ser técnico, que é bom eu falar. O que acontece? Nós precisamos de paradas de ônibus, e não esses muquifos que temos aí. Paradas de ônibus seguras, confortáveis e iluminadas, porque, senão, caso contrário, o usuário não quer, Robaina, não quer, o usuário quer sentar lá em Viamão e desembarcar aqui no Centro de Porto Alegre. Esse sistema precisa de integração, tanto dos ônibus que vêm da nossa grande Porto Alegre e interior, quanto dos próprios ônibus daqui. Acho que um dos caminhos para melhorar esse sistema e para agradar o usuário – porque o usuário não gosta muito dessa integração –, nós temos condições de trazer talvez melhor sustentabilidade para todo o nosso sistema de transporte. Falei bastante e derrubei o café; aquele abraço.

VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL): Eu só vou deixar uma pergunta, Mari, por que eu sei que a audiência tem que ser encerrada para que o Ramires e o Flávio depois expliquem, como é que ficaram os estudos da EPTC sobre o velho projeto do Rodrigo Tortoriello, que era o secretário do Marchezan, que fez um projeto, Mari – não se tu te lembras – sobre a taxa de mobilidade urbana. Depois eu retomei essa discussão com propostas diferentes por aquele projeto do Rodrigo tinha previsto, por exemplo, um pedágio para entrar em Porto Alegre e que eu era contra, mas o projeto tinha componentes essenciais para garantir

a redução drástica do preço da passagem. Eu visitei o secretário Záchia – na época que usar que era secretário – e ele me informou que a EPTC estava terminando os estudos e logo depois ele foi demitido ou pediu para sair. E eu não sei mais eu vou...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL): Foi promovido, segundo alguns, caiu para cima, mas o mais o destino do Záchia, nesse caso, torço por ele, mas eu quero saber o destino do projeto. Porque, na verdade, a EPTC estava estudando o assunto. Claro que tem que ter subsídio, mas o problema é como é que funciona isso, quem é que paga. Até um liberal como Tiago defende que tenha, então, é lógico que tem que ter. Eu sei que o debate em São Paulo é redução – olha como é, Vitória, que era da UMESPA – em São Paulo, o debate é tarifa zero; a Prefeitura está discutindo tarifa zero. E nós aqui em Porto Alegre, eu vejo toda hora o Melo dizer que vai ter que aumentar, quando eu sei que tem estudos que mostram a viabilidade de a tarifa reduzida. E se a tarifa for reduzida, vai aumentar o número de pessoas que vai pegar o ônibus – é lógico que vai aumentar. Portanto, primeiro vai diminuir o tormento de pessoa que não têm, mas é o básico, e as pessoas tem que se planejar, e o Estado vai saber quanto de recurso vai poder colocar no sistema. Agora hoje o que está acontecendo é que está tendo subsídio, enquanto tem subsídio a Carris está sendo desmontada. Por que que está sendo desmontada é uma discussão, mas, se as pessoas estão ficando doentes, por algo estão ficando doentes. Eu suspeito que elas estão ficando doentes, em parte, porque elas que, daqui a pouco, elas não perder o emprego. E todo mundo sabe que, quando vai perder emprego, fica doente e, como os caras da Carris trabalham muito, sabem que o Melo está prometendo – dia sim, dia também – e o Marchezan prometeu antes, quer dizer que eles estão desde 2016 com uma faca da demissão na cabeça. O trabalhador da empresa privada já convive com isso infelizmente, mas o da Carris não com vivia e agora convivi, então, é óbvio que eles vão adoecer Além do mais, com 185 ônibus parados, que é o informe que eu tenho – os motoristas sofrem. Os

relatos que os motoristas da Carris nos dão – eu vou conversar para depois ir visitar a EPTC – é que eles estão saindo com o carro sem saber se tem freio, se o freio está funcionando bem. São 185 ônibus parados na Carris; de 315, 185 parados. Tu achas que o funcionário não vai se sentir desmoralizado? A Carris era uma empresa conceituada, o cara que trabalhava lá tinha vontade de trabalhar, se sentia digno. Hoje é uma esculhambação e, quando eu digo que a T11, a T5 e as outras linhas, quando param de operar Carris o cara da Carris se desmoraliza, eu sei que se desmoraliza. Por que é um serviço que eles estão prestando e deixaram de prestar então a população pensa o quê? “Ah, a Carris está uma porcaria”. Então para depois privatizar, a solução é privatização, o que é uma balela completa.

Desculpa, mas eu não queria deixar de pontuar esse tema – eu sei que a Mari tem compromisso e eu também tenho não é pela Mari, tem um horário para terminar a reunião – porque eu acho que esses são os debates essenciais que nós temos que fazer. Esse é o debate, qual é o plano que se tem para reduzir o preço da passagem e para evitar que a Carris seja entregue. O Antonio saiu daqui eu não sei se a ATP está interessada ou não em comprar a Carris.

PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO): Só para encerrar, então, a gente pode depois estar trazer junto com a comissão de transportes também a gente pensar nessa perspectiva de um plano de mobilidade da Cidade, uma vez que a gente...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO): Claro, claro exatamente.

SR. PAULO RAMIRES: Vereadora, nós também temos compromissos. De uma forma muito rápida, eu queria falar sobre os três temas que foram abordados aqui – pelo Ver. Tiago, Ver.^a Abigail e Ver. Robaina.

VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB): O meu tu vais deixar fora, não é?

SR. PAULO RAMIRES: Não desculpa. Vereador, na verdade, esse que o senhor abordou se junta com a questão da linha troncal, de um sistema alimentado. Eu não me referi ao Ver. Ferronato porque, na verdade, já estamos tratando aqui para o senhor ir para diretoria da EPTC. Mas, vereador, me perdoe a brincadeira, mas é assunto sério.

Primeiro, Ver.^a Abigail, nós estamos preocupados – eu não vou fazer uma abordagem nessa reunião agora sobre a reportagem que saiu na Zero Hora, foi só ilustrativa. É verdade que qualquer sistema de alimentação de transporte coletivo em massa, no mundo nos horários de pico, é feito para trabalhar com a sua capacidade máxima. É verdade porque é assim que são planejados todos os sistemas de transporte coletivo, fornecimento de água, de energia elétrica, enfim. Mas também é verdade, sim, que a gente tem espaço para trazer melhorias. A gente identifica, no usuário final, a necessidade de que a gente avance em algumas linhas, em alguns horários, trazendo melhorias que possam trazer um pouco de conforto e diminuir essa ocupação, especialmente em horário de pico. Estamos trabalhando para que isso aconteça.

De novo, eu preciso ressaltar que nós demos um passo importantíssimo do sistema de transporte que nós tínhamos até então e, principalmente, nos anos de 2020, 2021, já, em 2022, nós temos uma melhoria significativa com aumento de linhas, aumento do número de viagens, 120 ônibus novos incorporados à frota da cidade, novas paradas, que estão sendo implementadas. Num sistema que são 1.500 no total, 200 delas com informação via painel de mensagem variável, em tempo real; as outras com sistema de conexão direta, para o cidadão saber, naquela parada, que hora vai passar o ônibus que ele está esperando. Nós já conseguimos trazer muitas melhorias, e estamos trabalhando para que a gente consiga implementar mais.

Com relação, Ver. Tiago, ao sistema integrado, dessa integração metropolitana, nós, em Porto Alegre, defendemos esse tema há muitos anos. O que, infelizmente, se tinha até 2019, e aí é um outro resultado, é uma outra demonstração clara que a pandemia deixou, a necessidade dessa integração. Mas, até 2019, nós não tínhamos, embora os técnicos defendessem sempre esse tema do ponto de vista dos municípios, uma articulação para se promover

esse tema. Nesse aspecto, me parece, nesse tema, a participação da Metroplan e o comprometimento do governo do Estado com o tema é fundamental, mas me parece que os municípios precisam ter o protagonismo, porque é entre eles que esse tema conversa. Nesse sentido, foi assinado, esta semana, um termo de compromisso entre todos os municípios que compõem a Granpal de trabalhar num plano de integração do transporte coletivo da Região Metropolitana. Vai buscar soluções para esse tipo de solução de linhas troncais, o que atende à questão que o Ver. Ferronato trouxe das linhas troncais serem alimentadas por linhas que atendam mais à região interna dos bairros. Nesse caminho também, nós contratamos agora, vereadores, uma nova pesquisa domiciliar, uma pesquisa Edom. Essa pesquisa Edom, a última que tinha sido feita em Porto Alegre data de 2003. Com essa pesquisa Edom, nós vamos conhecer, no detalhe, o perfil dos moradores da cidade de Porto Alegre, de cada um dos bairros, conhecer a estrutura familiar, o meio de locomoção, para aonde se deslocam na cidade. Essa informação é fundamental para a gente desenhar qualquer tipo de sistema integrado de transporte coletivo.

SRA. MARIA CRISTINA MOLINA LADEIRA: Eu gostaria de dar um dado muito importante indo na sua linha na questão de recurso, o que é que a Prefeitura tem feito de aportes, de onde a gente tem buscado subsídios. O prefeito Melo fez uma campanha muito grande junto ao governo federal na questão de buscar recurso para isenção dos idosos. Isso é um ponto. Com relação à questão da inserção, as fontes extratarifárias, tem um projeto do senhor, a gente tem se debruçado na questão do pedágio urbano, tem a questão da Área Azul, tem várias alternativas. A Prefeitura está se debruçando na busca desses recursos. O ano passado, a gente conseguiu uma vitória, juntamente com os senhores aqui na Câmara, na questão do repasse de parte da receita da Área Azul ir direto para o transporte coletivo. Isso foi superimportante, é uma forma de recurso. Eu gostaria de pontuar, como a vereadora colocou e o Ver. Airton Ferronato falou, a questão das paradas de ônibus. Nós também, o ano passado, assinamos um contrato de concessão das paradas de ônibus da cidade de Porto Alegre. Um contrato de implantação dos novos abrigos, com bancos, com *Wi-Fi*, com entrada

USB. São 1.500 abrigos de ônibus... Hoje, em Porto Alegre, nós temos 5.400 paradas de ônibus, metade é bairro-centro, metade é centro-bairro. Nós temos diversos tipos de abrigos na cidade e fizemos um contrato de concessão com 1.500 abrigos novos, que já estão sendo instalados. Nós já temos 200 abrigos instalados na cidade. Também temos, desses abrigos, um contrato que agora a gente anunciou no Summit de cem abrigos desses com *Wi-Fi* totalmente gratuito para a população. Só para os senhores terem uma ideia em termos de volume de recurso que a Prefeitura deixará de botar no sistema e que entrará através dessa concessão, o custo de implantação desses 1.500 abrigos seria na ordem de R\$ 200 milhões, ao passo de 20 anos; e o custo de manutenção desses abrigos... Porque, como cabos de sinaleira, abrigos, depredação, placa, o custo de manutenção dos abrigos da cidade é em torno de R\$ 300 milhões. Então, esse recurso, que é o contrato de R\$ 500 milhões, que era um recurso que a Prefeitura teria que colocar no sistema, ele está sendo feito pelo sistema privado. Eu só gostaria de registrar, vereador, porque é muito importante essa sua preocupação de busca de recursos, para que, realmente, a gente possa manter a tarifa em um nível razoável para usuário. Muito obrigada.

PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO): Eu declaro encerrada a reunião. Agradeço a participação, Ramires, muito obrigada; Flávio... Exatamente, a gente faz uma parte dois, exatamente. Obrigada, também, diretora. Nada mais havendo a tratar, encerro os trabalhos da presente reunião.

(Encerra-se a reunião às 11h15min.)