



010ª CUTHAB 09ABR2024

Pauta: Crise das Lotações de Porto Alegre.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): (10h13min) Estão abertos os trabalhos da presente reunião da Comissão de Urbanização, Transportes e Habitação – CUTHAB. Bom dia a todos, para quem ainda não conheço, sou o Ver. Giovani Culau, presidente desta comissão neste ano.

Além dos vereadores da comissão, temos a presença do Ver. Gilson Padeiro, que convido para participar da Mesa conosco. Hoje, a nossa reunião ordinária foi convocada para que pudéssemos debater a crise das lotações, um tema que tem sido notícia em nossa cidade com mais intensidade pelo menos desde o início do ano. Por essa razão também, foi tema do Fórum de Segurança do Extremo-Sul. Essa foi uma pauta proposta por mim, mas, certamente, é de interesse de toda a comissão e de interesse da cidade como um todo. Não é novidade para ninguém a crise que o sistema de transporte vive, não só em Porto Alegre, mas no País inteiro, e muitas são as razões para essa crise estrutural. Sem dúvida alguma, é uma crise que se intensificou com a pandemia, com o estímulo ao uso de transporte individual e também com o surgimento de transporte por aplicativo. Então, esta reunião, com essa pauta, é porque a

Câmara Municipal, em especial, a partir desta comissão, tem a tarefa de se inserir e participar com protagonismo e com altivez neste debate. Também tem sido motivo de notícias que, além de uma série de interrupções já realizadas de linhas que deixaram de operar na cidade, Ver.^a Karen, há ameaça de interrupção da operação de novas linhas, atingindo, inclusive, comunidades de localidades distantes do Centro, como é o Extremo-Sul da cidade, e a possibilidade da interrupção da linha Belém Novo e da linha Restinga. Quem acompanhou a trajetória, Ver. Gilson, sabe que a conquista das lotações para essas regiões da cidade foi uma grande conquista da comunidade, que, naquele momento, sofria inclusive com um certo preconceito, pois se dizia que não havia demanda, por não haver um perfil social para o uso desse transporte seletivo, que é o transporte por lotações.

Eu quero, de imediato, convidar o Sr. Ramires para compor a Mesa conosco, representando a Secretaria de Mobilidade Urbana. Nós também havíamos feito o convite, como sempre fazemos, evidentemente, ao gabinete do prefeito, que confirmou a representação da secretaria, e também o convite para a ATL, que é a Associação dos Transportadores de Passageiros por Lotação de Porto Alegre. A ATL havia confirmado a participação ontem, a partir do presidente Magnus, mas acabou de me fazer uma ligação informando que, devido a uma reunião de preparação para a mediação que estão conduzindo com a Prefeitura, não conseguiriam chegar a tempo. Sem dúvida alguma, falei ao presidente que isso é um prejuízo para o andamento e inclusive para os encaminhamentos aqui da nossa reunião, mas, por respeito aos vereadores da comissão e também à comunidade do Extremo-Sul, que se mobilizou e está presente na reunião conosco, acho que nós damos início e realizamos a nossa reunião.

Imagino que nós poderíamos começar inclusive contigo, Ramires, nos passando como a Prefeitura de Porto Alegre, a partir da Secretaria de Mobilidade Urbana, tem acompanhado esse tema da crise nas lotações que, como eu falava antes, é notícia na cidade, é um tema que preocupa as comunidades de Porto Alegre, e, a partir disso, a gente também poderá ter, a qualquer momento, a fala dos vereadores e também permitir a fala dos representantes da população presente.

Podemos combinar assim? Recebi um pedido da taquigrafia para que, sempre que for utilizar o microfone, registrar o seu nome e a entidade representa.

SR. PAULO RAMIRES: Sou Paulo, funcionário da EPTC, representando o secretário Adão de Castro Júnior na Secretaria de Mobilidade Urbana. Primeiramente, em nome do presidente Giovani Culau, saúdo a todos os vereadores presentes e toda a população. É uma pena, de fato, como registrado já pelo presidente, que a ATL não tenha conseguido estar presente, mas nós nos colocamos aqui, presidente, como órgão gestor, à disposição. Dou início à minha fala colocando que o sistema de lotação é um transporte importante para a cidade, histórico na nossa cidade, e que enfrenta, evidentemente, não é novidade, dificuldades ao longo dos anos, em especial após o ano de 2016, com outras iniciativas tecnológicas de sistema de transporte que aportaram no Brasil e na nossa cidade, e também, de forma muito forte, após a saída da pandemia da covid-19. No entanto, nós estamos trabalhando na EPTC, na Secretaria de Mobilidade Urbana, para que o serviço não pare. Estamos montando já, não é nova essa conversa, a gente se reúne com a ATL e com os operadores sistematicamente, tentamos várias iniciativas em conjunto com eles e estamos trabalhando num projeto para que o sistema não pare. E não vai parar. Se me permite, gostaria de uma rodada talvez de falas e colocações para que a gente pudesse, na medida do possível, esclarecer o que está acontecendo e de que forma nós estamos agindo.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Certo. O Ver. Cassiá está inscrito. Eu fiz uma abertura, mas já quero aproveitar nessa provocação que tu fazes, Ramires, para que nós tenhamos manifestações, e colaborar inclusive com a tua intervenção, colocando algumas questões. O que é noticiado é que tivemos, ao longo dos últimos tempos, a redução de 200 veículos em operação e, ao longo dos últimos anos, inclusive se nós pegarmos esse período anterior à pandemia, a redução pela metade do número de passageiros que se locomovem na cidade a partir do transporte seletivo de lotações. O que a ATL tem se

posicionado publicamente é na reivindicação em torno de subsídio por parte do poder público. Então, concretamente, e chegam a mencionar a necessidade de mais de R\$ 10 milhões em subsídio para que o sistema não pare de funcionar, eu gostaria de entender concretamente como a Prefeitura e a EPTC, a Secretaria de Mobilidade, têm se posicionado em relação a essa reivindicação apresentada pela ATL. Também é notícia que, até o final do mês, a Prefeitura apresentaria um plano e foi mencionado nesse plano que eventualmente isso envolveria tanto alterações na legislação, a partir de projetos de lei, como de decretos. Acho muito importante que esta comissão acompanhe, do início ao fim, esse processo e não seja pega de surpresa com proposições apresentadas pelo Executivo, inclusive para que se tenha tempo de dialogar com a população, que é a principal interessada. Então, para além desse tema específico da possibilidade de subsídio. Como vocês têm pensado esse tema, gostaria de entender um pouco mais sobre que outros aspectos envolvem esse plano que vocês têm amadurecido, em especial naquilo que se refere à formulação de projetos de lei e de decretos. Eu volto a dizer: essa é uma crise generalizada no transporte que nós vivemos. Sem dúvida alguma, a população trabalhadora e os estudantes da cidade têm uma reivindicação central em torno do transporte público; mas, sem dúvida alguma, o transporte seletivo também é uma alternativa de transporte que não pode ser paralisada. Isso atinge a cidade como um todo, mas volto a dizer: quando isso atinge as comunidades mais distantes do Centro, que justamente já sofrem com uma restrição ainda maior das suas possibilidades de deslocamento na cidade, têm uma dificuldade maior de acesso à cidade, a possibilidade de interrupção desse serviço para essas comunidades é bastante grave, é bastante grave. Por isso, é um tema bastante sensível. Então, por isso, faço essas duas provocações, tanto em relação ao subsídio quanto do restante do plano que vocês têm pensado, para poder te escutar um pouco melhor. O Ver. Cassiá está com a palavra.

VEREADOR CASSIÁ CARPES (CIDADANIA): Bom dia a todos. Como eu sou o mais experiente aqui da Mesa, é bom a gente ajudar a fazer uma retrospectiva.

É bom mostrar ao cidadão, que o vereador que incluiu os táxis lotações em Porto Alegre, lá pelo final da década de 80, início de 90, foi um lateral-esquerdo do Internacional e da seleção brasileira, Sadi Schwerdt, vereador desta Casa. É bom reprimir, a gente tem que reconhecer, muita gente não fala. Foi uma novidade, Porto Alegre foi uma das primeiras a ter o lotação. Eu moro quase em frente ao Hospital Espírita. Ali tinha um lotação, e eu adorava vir ao Centro de lotação. Sempre fui adepto ao lotação, nem do táxi, nem do ônibus, mas do lotação, especificamente. Era uma forma muito amável que a cidade tratava o cidadão, com essa viagem que praticamente era um turismo que tu fazias dentro da cidade. Quando nós víamos que os lotações tinham sempre excursões para lá, para cá, para fora da cidade, o lotação trazia para nós essa conotação em Porto Alegre. Era simpático, o cidadão gostava de andar de lotação, até hoje reclamam que as linhas foram saindo. Perdemos a Medianeira. Era Medianeira, embora fosse Teresópolis, em frente ao Hospital Espírita, no bairro Teresópolis, mas tinha o símbolo de lotação Medianeira, assim que funcionava. Depois passou para a frente da praça Guia Lopes, no centro do bairro, e também se foi. As coisas foram se perdendo assim, na hora desaparecia, não era uma coisa bem explicada. Também quero fazer um reconhecimento, como eu sou o mais experiente aqui na Mesa, modéstia à parte: a Prefeitura foi dando isenções de taxas, disso, daquilo, e a Câmara aprovou. Nós fizemos, sim, a nossa parte – os vereadores. É bom explicar isso, mas agora existe outro patamar, as coisas pioraram, o transporte público diminuiu os passageiros. Mas aqueles passageiros que eram fiéis ao lotação, nada contra o ônibus, nada contra o Uber, que surgiu e afetou também os ônibus, pois diminuíram os passageiros. Pandemia, tudo isso atrapalhou. Eu tenho certeza, Ramires, que nós temos que lutar. Ver. Culau, parabéns pela iniciativa de que o lotação permaneça, permaneça e vá crescendo gradativamente em Porto Alegre, como era. É um transporte maravilhoso, simpático à população. Foi Porto Alegre que começou esse trabalho de lotações, e aí se estendeu por todo o País, é bom dizer. Desculpe me prolongar, Presidente, mas eu preciso fazer esse histórico. O lotação não surgiu assim, à moda louco, não, foi uma coisa bem projetada e

muito bem elaborada. Eu tenho certeza, estou aguardando o Ramires ampliar com a sua capacidade, já que ele tem um grande conhecimento, está lá dentro, está vendo as tratativas, etc., de que nós possamos contar com o lotação. Esse caso do lotação vem se arrastando há muito tempo, e eu acho que há necessidade, não sei se subsídio ou outras formas. Subsídio se dá para o ônibus também, porque não pode dar para o lotação? Cada um com a sua conotação. Nós não podemos perder, é uma luta de todos nós, é do cidadão de Porto Alegre, e tenho certeza que bem explicado com a conotação mais popular, ele pode crescer nesse sentido. Então, Ramires, eu fico muito satisfeito com a tua presença aqui. Tu és um homem que entende a situação. Tenho certeza que tu estás lá colaborando muito com o Adão, com a Secretaria, com a EPTC, para que a gente tenha, permaneça e gradativamente vá crescendo novamente com o lotação presente. Porque praticamente é um símbolo de Porto Alegre. Se nós tirarmos o lotação agora, é como aquele bonde que saiu antigamente, que ficou sempre na memória da gente, saudoso, mas não aconteceu mais, perdemos a oportunidade. Então, com o lotação, temos uma oportunidade de resgatar. Foi isso que eu fiz questão aqui e vocês também podem acrescentar outras coisas. O lotação é importante, vamos fazer força na Câmara, vamos ajudar. Acho que a Câmara não se negaria, com a sobra de receita que nós temos no final do ano sempre, que nós repassamos ao Executivo. A Câmara pode muito bem colaborar nesse sentido. Essa é a minha contribuição, e esse é o reconhecimento de um transporte valioso para Porto Alegre e que nós não podemos deixar fechar. Obrigado, Presidente.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Obrigado, Ver. Cassiá, que é Vice-Presidente da Comissão. O Ver. Gilson Padeiro está com a palavra.

VEREADOR GILSON PADEIRO (PSDB): Sou o Ver. Gilson Padeiro, sou um defensor e um morador do Extremo-Sul de Porto Alegre. Queria aqui fazer uma saudação especial ao amigo Cássia, Ver^a Karen, Ver. Jessé, amigo Pablo Melo

e, em especial, o meu amigo Paulo Ramires. Até mexi com ele ali, que foi um dos melhores presidentes que a EPTC já teve até hoje, um cara que era acessível, que nos atendia, e sei que hoje a CUTHAB está bem representada com a presença do Ramires, que vai poder atender várias perguntas, vai deixar a comunidade tranquila, podendo levar informação. Quero parabenizar os moradores da Ponta Grossa, que sentiram que a pauta das votações é muito importante. Parabéns para vocês, que estão aqui muito fortes.

Essa reunião hoje na CUTHAB, até foi numa reunião que a gente teve lá no CTG, no Fórum de Segurança, que eu até provoquei a tua assessoria sabendo, Giovani, que tu sendo o presidente, eu disse ser uma pauta importante para a gente tratar nesta Casa e também poder levar informação para cidade de Porto Alegre. Hoje o problema dos lotações não é pontual, é, sim, o todo. E, com isso, esta Casa tem que se preocupar bastante e começar a trabalhar em cima. Eu sei que a menina mais jovem de Porto Alegre é o lotação do Extremo-Sul, o lotação de Belém Novo, foi a última a chegar. E a preocupação da comunidade ali é perder essa grande conquista que eles têm ali na região do Extremo e que atende... Eu sempre digo que a região do Extremo-Sul é o local mais distante, tudo demora muito para chegar, e aí o lotação chegando e o lotação saindo, chega, tem uma vida útil muito curta, e acaba deixando de existir.

Eu quero mais aqui é agradecer, Giovani, e agradecer à comunidade a luta por estar sempre nas redes, solicitando, cobrando de nós, vereadores, Cassiá, para a gente poder ajudar a manter esse serviço. Eu pedi esta fala antes, porque agora, às 11h, eu tenho uma agenda na SMAMUS para tratar sobre pautas importantes do Extremo-Sul também. Então, essa é a minha fala, parabéns para vocês que estão presentes, as assessorias que estão aqui, os funcionários da Casa, e muito obrigado pelo espaço e por me convidar para fazer parte hoje da CUTHAB. Um abraço a todos e muito obrigado.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Tamo junto, Gilson. O Ver. Jessé Sangalli está com a palavra.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (PL): Bom dia a todos. Eu gosto desse tema, gosto de mobilidade, e me considero bastante vinculado a esse tema. Só para começar, eu queria falar sobre a Associação dos Transportadores de Passageiros por Lotação de Porto Alegre – ATL. Não é a primeira vez que a ATL é chamada, fecha compromisso e volta atrás. Na época da votação para alterar algumas regras dos lotações em Porto Alegre, eles concordaram com uma emenda que eu pensava. O que acontece? Hoje o preço dos lotações é vinculado a um percentual acima do preço da passagem de ônibus. Hoje é R\$ 4,80 a passagem de ônibus; e os lotações têm que ser, pelo menos, 50% mais caro, por uma força de lei. Qual foi a minha sugestão? Era dilatar, como se fosse o percentual de 100% até duas vezes o preço da passagem de ônibus, que o prefeito poderia fazer por decreto. E a ATL concordou, por quê? Porque justamente pela questão de estar sofrendo uma competição com os Uber, ela entendia que fazia sentido. Só que a própria Prefeitura tinha medo, porque isso poderia retirar pessoas do transporte público, e como o Município tem que subsidiar, ou acaba pagando parte da passagem do transporte público para pessoas que têm isenção, algumas delas pelo menos, isso poderia aumentar o custo do Município com as passagens e o gasto do transporte público. Então, a Prefeitura pediu contra, mas a ATL, que tinha dito que, sim, não sei se por pressão, acabou, ah, pois é e tal, prefiro que tu tires. Daí eu tirei, mas eles falam uma coisa na nossa frente e, às vezes, vão lá e, dois, três minutos depois, mudam aquilo que eles tratam com a gente. Enfim, como era uma pauta que era do interesse deles, se eles não queriam, o problema é deles. Só para falar que não é a primeira vez que eles faltam ou mudam a opinião ao longo do processo. Sobre os lotações, hoje, é um fato, eles estão sendo substituídos pelo transporte por aplicativo. Se você for parar para pensar, o público que utiliza um e outro é mais ou menos parecido, é alguém que está disposto a pagar um pouco mais em troca de um pouco mais de conforto. Se for parar para pensar, comparando com transporte público, é isso que um lotação oferece. A diferença é que os lotações, ainda assim, como o ônibus, acabam tendo horários específicos, e o transporte por aplicativo tu chamas e tu mesmo fazes o teu horário. Dentro dessa

lógica, com um preço parecido, o transporte por aplicativo acabou sendo mais vantajoso para a maior parte das pessoas que compõem esse público. Então, é natural que os lotações vão perdendo passageiros.

Por outro lado, quando nós falávamos alguma coisa no sentido dos lotações, os argumentos para diferenciar os lotações do transporte público são dois: primeiro, o lotação não tem cobrador; e ônibus tem cobrador. Agora os ônibus estão deixando de ter cobrador, então esse é um dos argumentos que usavam para diferenciar os ônibus dos rotações e que não existem mais. Nós aprovamos aqui, estão sendo reduzidos ao longo do tempo os cobradores nos ônibus, então argumento que não pode ser usado para dizer que não pode ser considerado transporte coletivo porque um tem cobrador e outro não tem. Não, a tendência no final dos tempos é ficar tudo igual nesse sentido, só o tamanho do veículo que muda. E a outra coisa que muda, de fato, é que o transporte público – e é entre aspas, público, porque todos pagamos para usar o transporte público –, ele tem as isenções, que não são exigidas isenções do transporte de lotações, porque ele é seletivo e ele tem uma característica diferente. A característica diferente é que, teoricamente, como ele não vai atender o público, ele vai atender um grupo de pessoas que está disposto a pagar por mais conforto e mais exclusividade, sei lá o quê, não haveria essa demanda pelas isenções. Então, o transporte público faz a parte social do transporte; e os lotações fariam como se fosse uma diferenciação no transporte. Por isso, que faz sentido que o transporte público, não que eu concorde, mas faz sentido que o transporte público tenha subsídio, porque ele transporta pessoas de graça, entre aspas, pago por toda a sociedade. O transporte seletivo não tem isso. Então, subsidiar algo que não tem uma contraprestação social não faz sentido, é dar dinheiro para empresário. E eu concordo que as empresas estão falindo, mas é botar dinheiro em algo que não tem uma contraprestação social. Só para ponderar aqui por que até hoje a Prefeitura, e eu entendo a Prefeitura, não tem colocado dinheiro público para subsidiar transporte seletivo; porque não tem idoso que anda de graça, não tem deficiente que anda de graça, não tem, enfim, essas isenções. Mas, de fato, o transporte por lotação está morrendo, e qual a minha sugestão para salvar o

transporte por lotação? Eu tenho uma sugestão: hoje, o transporte por lotações é complementar, tu tens ali, por exemplo, as linhas Ts, tu tens as linhas lá Protásio e tal, que fazem os grandes eixos, e, teoricamente, o transporte por lotações faz eixos que não faria sentido fazer o transporte num grande veículo, um eixo complementar àquelas grandes linhas. Por muito tempo, isso fazia sentido, mas agora, com o transporte por aplicativo, as pessoas estão indo para o transporte por aplicativo, então o transporte por lotações começou a diminuir a lógica de existir, por isso que as pessoas estão buscando transporte por aplicativo e algo nesse sentido, mas é um transporte complementar. Minha sugestão é transformar num transporte auxiliar. “Ah, é só um nome.” Não, tem uma diferença. Qual seria a minha sugestão? Hoje, quais são os ônibus que andam na madrugada? Muitos deles não andam porque não tem demanda para colocar um ônibus de 80 passageiros para fazer um eixo. Por que não se pode fazer com que esses lotações, na madrugada ou nos horários de baixa demanda, possam fazer uma parceria com as empresas que têm a concessão da linha para que nesses horários de baixa demanda eles possam fazer o transporte coletivo, com todas as regras do transporte coletivo? Para mim, faz sentido, vou dar um exemplo: perimetral tem T11, tem T2, sei lá, tem essas linhas Ts, e das 23h30min às 6h30min, a pessoa lá é proibida de pegar ônibus, porque não vão ter as linhas Ts nesses horário de madrugada. Não sei, estou chutando aqui, essa não tem, algumas têm. Então, a pessoa se torna refém do táxi e do Uber, porque nesse horário aqui não tem ônibus. Não pode um transporte por micro-ônibus fazer uma parceria, pode ser por intermediação da Prefeitura ou mesmo através de algum tipo de delegação das empresas, para que naquele horário que não tem ônibus ela possa operar fazendo transporte coletivo, seguindo as regras do transporte coletivo? Para mim, faz sentido. E isso permitiria, inclusive, o subsídio, porque se um percentual das pessoas que vão andar de madrugada tem direito à isenção, justifica o subsídio, porque agora eu não estou mais fazendo transporte exclusivo, é o único transporte coletivo naquele momento, fora isso é o aplicativo e o táxi, que obviamente não vão ter isenção. Essa é uma sugestão que eu dou. Uma vez eu dei a sugestão para o presidente Ramires, o presidente Ramires,

naquele momento, até era uma coisa muito incipiente, eu estava amadurecendo ainda a ideia, falou: “Não é possível.” Eu não falei exatamente de delegar, eu falei, sendo sincero, que seria interessante que tivesse micro-ônibus fazendo esses horários de baixa demanda. E daí, na opinião do presidente Ramires, isso aumentaria o custo porque as empresas teriam que comprar o veículo, porque hoje elas têm veículo grande e elas teriam que comprar um veículo pequeno e isso, obviamente, aumentaria o custo. Só que essa nova sugestão não aumenta o custo, porque os micro-ônibus já existem, e vocês, inclusive alguns devem ser motorista de micro-ônibus, querem colocar o veículo de vocês de modo que eles possam sobreviver. Então tendo essa delegação nos horários de baixa demanda, que eu tenho um projeto de lei que coloca isso na madrugada, porque o argumento que usava é que não podia competir, e não compete quando não tem ônibus. Eu tinha pensado em colocar de madrugada, mas poder-se-ia fazer alguma delegação para os horários de baixa demanda para vocês, não sei se cobrando um percentual, eu não sei. Mas vamos supor que eu sou o dono – isso aí existe muito em algumas alguns ramos do mercado –, eu faço entregas de mercadorias Rio, São Paulo, quando não faz sentido, para mim, entregar porque o meu caminhão tem um custo muito alto, eu mando pelos Correios. Não tem problema delegar parte do teu trabalho, se ele está sendo cumprido. Existem, hoje, horários de baixa demanda durante o dia, e especialmente não tem demanda de madrugada para ônibus, por que não se pode delegar então? Essa seria uma sugestão que eu daria, que eu acho que pode ser algo propositivo, que inclusive permitiria a questão do subsídio e justificaria a Prefeitura financiar vocês. Hoje, do jeito que está, eu acho errado, e se viesse para votação, sendo sincero, eu votaria contra. Eu acho que seria aprovado, porque especialmente em ano de eleição todo mundo vota a favor de projetos que dão subsídio, mas eu votaria contra, e a minha solução seria essa delegação. Enfim, é isso.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Obrigado, Ver. Jessé. Só para colaborar com o debate, Jessé, essa proximidade do custo da tarifa do lotação para o transporte por aplicativo, pode ser uma realidade da região

central, mas não é uma realidade para quem mora nos extremos da cidade. Por exemplo, para quem vem do Extremo-Sul para o Centro, um Uber custa R\$ 30,00. Então, esse é o apelo e o impacto que tem na comunidade.

A Ver.^a Karen Santos está com a palavra.

VEREADORA KAREN SANTOS (PSOL): Bom dia a todos e todas, primeiramente dizer que a crise do transporte é algo que vem se escalando na nossa cidade, tanto pela competição com os aplicativos, os aumentos sucessivos da tarifa, o impacto que isso tem no custo de vida das famílias. Quando esta Câmara aprovou a mudança no projeto do acesso ao Tri escolar, a gente sabia que isso ia ter um desdobramento na vida das famílias, Cassiá, porque aquele pai, aquela mãe que tinha acesso ao Tri, hoje está tendo que pagar a passagem inteira dos seus filhos e pode ter vindo a deixar de utilizar o lotação e voltou a utilizar o transporte coletivo por ônibus. Então é uma crise generalizada que vai se desdobrando para diversos setores da economia. O aplicativo, Ver. Jessé, é um sistema parasita, empresas multinacionais que vêm para países como o nosso, utilizam a nossa força de trabalho precária, fruto do desemprego abundante, utilizam a nossa malha viária e não deixam um centavo para o nosso Município. E se todas as pessoas que utilizam o transporte coletivo, seja por ônibus ou por lotação, utilizarem o transporte por veículo individual, a cidade para. Então a gente tem que pensar nos benefícios para a coletividade e para a sociedade, é menos tempo em congestionamento, é menos estresse no trânsito, é menos acidente e é menos emissão de carbono. O transporte coletivo, seja por ônibus, ou o transporte seletivo, dá um sentido de acesso à cidade, de mobilidade, em que a cidade flua. Então somos, sim, a favor de subsídio. Acho que o transporte é um direito e tem que ser entendido desta forma, porque as pessoas precisam acessar a cidade, acessar emprego, acessar os espaços públicos de lazer, ter mais recursos também depois para consumir, para fazer fluir a economia, porque esse recurso que as pessoas deixam de utilizar no transporte, ao ganhar o subsídio, é utilizado em outras vertentes e outras faces da economia local; então, tão todos ganham! Já tem bastante pesquisa que

caminha nesse sentido. O nosso mandato preside, junto com o Giovani Culau e Coletivo, nosso vice presidente, a Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero, que é uma experiência que a gente tem que refletir aqui no Município de Porto Alegre, já existe em Garopaba, já está sendo implementada em São Paulo aos domingos, aqui no nosso Estado temos três municípios que implementa a tarifa zero, porque, para mim, a questão é que o subsídio é fundamental, é importante, mas a gente precisa de subsídio com controle social, com transparência e com metas de qualidade, o oposto do que está acontecendo hoje na cidade, em que o Município vem aumentando o subsídio às empresas de ônibus – este ano estão previstos R\$ 134 milhões para manter a passagem congelada; ao mesmo tempo, todos os dias nós recebemos reclamações da precariedade do transporte. Não há fiscalização no Município. Hoje de manhã, 7h, um ônibus da linha T11 pegou fogo na Av. Carlos Gomes, mais um ônibus. Todos os dias o nosso mandato recebe reclamação – fazemos o pedido de informações, com o número do ônibus, do chassi para saber qual foi o último período de manutenção desses veículos que estão circulando na cidade. É um absurdo o prefeito Melo encaminhar para essa Câmara um projeto de lei que quer aumentar por decreto, de infinito, a vida útil das frotas que estão circulando hoje na nossa cidade; então, a precarização é a regra para crise do transporte, é isso que a gente percebeu, retira Tri do estudante, retira o cobrador, aumenta o tempo das frotas, dá mais dinheiro para as empresas, e a população segue com um serviço precário. No sentido dos lotações me preocupa também, qual é a qualidade, quem é que faz essa fiscalização, para além da população, que faz essas reclamações no 156, no 118, qual é o cálculo desse subsídio, vai ser por Índice de Passageiros por Quilômetro – IPK ou por quilometragem, que é a discussão que a tarifa zero vem se propondo a fazer em âmbito de Brasil? Para mim isso é importante, é recurso público, como colocou o Ver. Jessé, indo para mão das empresas privadas. Não tem problema hoje a gente conseguir pensar o transporte enquanto direito e (Ininteligível.) essas empresas que têm o monopólio das frotas e das garagens; a gente garantir o direito do trabalhador ao transporte com recursos públicos, não vejo uma contradição nisso. O que eu entendo é que mais recursos públicos,

sem ter um controle, sem ter uma contrapartida, em âmbito de qualidade, da forma com que está sendo feito com as empresas de ônibus, não dá, não dá para seguir dentro dessa lógica; então, os meus questionamentos são no sentido se tem a previsão, se tem a possibilidade, acho que pelas empresas não estarem aqui, a negociação deve estar avançada. Em que parte a gente está nessa negociação em relação ao subsídio e como é que vai ser feito esse cálculo, pelo Índice de Passageiros por Quilômetro – IPK, ou por quilometragem que circula na cidade, que eu acredito ser o mais justo. Por fim, tenho uma reunião agora às 11h, com secretário André Barbosa para tratar de um outro problema na nossa cidade, mas a minha assessoria está aqui, está acompanhando a reunião, e a gente vai pegar os encaminhamentos também para fazer a divulgação dessa reunião que, com certeza, tem um impacto, tem um desdobramento importante em âmbito da cidade de Porto Alegre. Obrigada.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Obrigado, Ver.^a Karen, O Sr. Denison B. de Mello, da comunidade, está com a palavra.

SR. DENISON B. DE MELLO SOARES: Bom dia a todos, sou morador do bairro Ponta Grossa, Extremo-Sul. Vou virar aqui paro o meu povo, bom dia a todos. Pessoal, os bairros Ponta Grossa, Belém Novo, Extremo-Sul, Serraria, são distantes da região central de Porto Alegre. Como todos sabem, o lotação foi um grande avanço agora nos últimos anos, então acho que é uma coisa muito injusta perdemos este grande avanço para comunidade do Extremo-Sul em geral. É difícil às vezes a gente falar em transporte alternativo ou Uber. O Uber, Jessé, lá da Ponta Grossa até a região central, até aqui a Câmara de Vereadores, é em torno de R\$ 40,00 é inviável. Em um lotação pagamos R\$ 8,00 – 10 minutinhos de caminhada e estamos aqui na Câmara de Vereadores. Então, venho aqui, humildemente, encarecidamente, pedir, junto à CUTHAB, agradecendo ao presidente, Ver. Giovanni Culau e Coletivo, diretor Ramires, para a gente, junto à comunidade, conseguir achar um denominador comum. Nós não podemos perder esse avanço que há muito tempo foi pedido, inclusive na reunião do dia

21 de março, que foi lá no GTC Lanceiros, na Zona Sul, após a reunião da CUTHAB, solicitei ao vereador, Presidente dessa Câmara, Mauro Pinheiro, uma audiência pública para gente, sim, junto o MP, junto à ATL, podermos achar uma solução, e a Associação dos Transportadores de Passageiros por Lotação de Porto Alegre – ATL, poder nos dar uma resposta definitiva, porque nós não podemos perder esse avanço, principalmente para comunidade da Zona Sul, do Extremo-Sul de Porto Alegre. Então, estamos esperando só uma data, já foi protocolado no dia 26, conforme segue o documento, esse é mais um passo na batalha em prol dos lotações, da continuidade dos lotações no Extremo-Sul de Porto Alegre e na região de Porto Alegre. É um avanço para comunidade, não é justo agora perdermos esse avanço. Então, juntos, o Ver. Jessé vai dar opinião, o Ver. Giovanni vai dar as opiniões, e a ATL, tomara que se faça presente para nos honrar o compromisso, junto à população de Porto Alegre. Assim, encerro a minha fala. Muito obrigado a todos, às pessoas aqui que deixaram o serviço, deixaram seus compromissos para virem aqui, nessa demanda, nessa reunião tão importante que é a CUTHAB. Muito obrigado.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Obrigadão, Denison. Agora, o Pedro Dias está com a palavra; na sequência, o a Teresinha, que é conselheira do OP. Vamos começar a controlar o tempo para dar tempo de a gente conseguir ouvir o Ramires também.

SR. PEDRO DA HORA DIAS: Queria saudar aqui o Ver. Giovanni, o Ver. Cassiá, demais vereadores aqui da Casa, pessoal do secretaria de Transporte, os usuários da Zona Sul. Eu sou do Parque dos Maias. A nossa lotação não existe mais porque não tem passageiros; ficou inviável, também, porque eu acho que às vezes as pessoas não discutem por onde tem que passar a lotação. Aí não tem passageiro.

Eu penso assim, gente, eu fui do Conselho do Comtu por muito tempo; sou dirigente da UAMPA, conheço trabalho do Cássia aqui na Câmara há bastante tempo, dos vereadores da CUTHAB. Gente, o transporte está chegando a um

caos total na cidade. Não tem ônibus no horário que os passageiros precisam; os ônibus estão superlotados no horário de pico, andam vazios, batendo lata no horário que não é de pico. E aí tem que ser estudado um projeto de transporte para Porto Alegre. Existe uma lei nacional que diz que tem que ser criado um sistema de transporte no Brasil, nas capitais e nas regiões metropolitanas.

E a questão das lotações, gente, tem que ser estudada uma maneira, porque... (Problemas técnicos no som.) ...o Melo está dando para os empresários; começou lá com outro prefeito, o Marchezan, e os empresários gostaram, porque estão ganhando dinheiro, estão rindo sozinho de tanto dinheiro que entra para as empresas. E os ônibus, às vezes andam batendo lata em alguns horários, não tem cobrador, reduziu a passagem do estudante, tem a questão também do idoso. Na época do governo Bolsonaro veio milhões e milhões para a Prefeitura para os idosos. Por que que não tem que ter um subsídio para as lotações? Que ele é um transporte importante. Qual é a grande diferença do transporte de um ônibus ou de uma lotação, gente? É que é uma passagem; o Uber, eu ando bastante de Uber, hoje, por exemplo, eu vou pegar umas três vezes para ir a mais umas reuniões, tu vais com duas ou três pessoas. Ele sai mais barato que o táxi, sai mais barato que a lotação e sai mais barato que o ônibus. Então essas pequenas viagens que têm, compensa muito pegar o Uber. Então acho que tem que ser estudado um sistema de transporte para Porto Alegre; tem que ser estudado, porque a viagem longa, quando eu venho do Parque dos Maias para o centro, eu pago R\$ 38,00 ou R\$ 39,00, para vir de Uber, mas se vem três pessoas, não vai ficar esperando na parada um ônibus que não vem no horário, arriscando ainda ser assaltado, tem essa questão também da segurança para o transporte, que não vale a pena ficar mais hoje numa parada.

Então, gente, São Paulo deu ano passado esse subsídio para o transporte público, R\$ 5 bilhões, gente! Só lá em São Paulo hoje, as máfias estão mandando no transporte, lá em São Paulo; porque hoje em dia é a privatização; se está entregando muita coisa na mão dessa privatização aí, que vai a saúde, vai a educação, vai tudo para a mão deles.

Eu acho que tem que ser estudado, aí tem que ter uma comissão Giovani, para estudar, porque também algumas linhas têm que serem modificados os trajetos que, às vezes, ela faz praticamente a mesma linha do ônibus. Lá no Parque dos Maias aconteceu isso, e tentaram de novo o ano retrasado lá e não deu certo porque a lotação passava no lugar que não tinha passageiro, porque o pessoal do Santa Fé, ali, eles pegavam Uber, ali não pegam nem ônibus porque não iam esperar, pois a lotação demorava mais que o ônibus para chegar no centro, então era um transporte que era inviável. Acho que teria que ter uma comissão para tratar disso, e eu acho que tem que ter o subsídio, por exemplo, esse pessoal que a Prefeitura paga o vale transporte da assistência social, bota nas lotações, a Prefeitura vai estar pagando mesmo. Os idosos, têm o sistema do governo federal para subsidiar a passagem, algum desse dinheiro mais direto poderia ir para essa lotação, porque é importante que a lotação pode cumprir um horário, nesses horários de intervalo que, às vezes, o pessoal fica uma hora na parada esperando um ônibus.

Então, o meu muito obrigado aí gente, eu acho que tem que ter um grupo de estudo para estudar melhor e trabalhar com as comunidades e com as entidades também porque elas que usam o transporte. Muito obrigado.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Obrigado, Pedro. A Sra. Teresinha de Fátima da Rosa está com a palavra.

SRA. TERESINHA DE FÁTIMA DA ROSA: Bom dia, tudo bom? Eu sou conselheira do OP e também membro da comissão das lotações... (Problemas técnicos no som.) Assim como todos os demais, nós podemos perder a conquista que temos na questão das lotações, mas que ainda caminha a passos lentos, porque têm regiões ali no Extremo-Sul, por exemplo, no bairro Ponta Grossa que a lotação não passa; ela passa na principal da Ponta Grossa, ela não entra nos cantões; tem horário limitado, o último horário é às 19h; Uber para nós, lá é bem difícil porque além de ser caro o custo para deslocar para outros bairros, até mesmo dentro da região é difícil de conseguir, porque eles têm medo de ser

assaltados em determinados horários. No final do ano, quando teve uma festa no Belém Novo, a gente foi, para retornar teve um problema com os ônibus que não estavam passando, na área onde passam os ônibus, e tentamos chamar um Uber para poder retornar para o centro, R\$ 80 o Uber - é impraticável, não tem como a gente alcançar, porque é uma comunidade no Extremo-Sul peculiar. Então as pessoas têm uma outra realidade, bem diferente das outras regiões de Porto Alegre. É tudo mais difícil, o Lami fica bem distante da Ponta Grossa, para gente conseguir, por exemplo, ir para Restinga, nós temos que pegar dois ônibus, não tem uma lotação que faça esse traslado, da Ponta Grossa, por exemplo, para Restinga. Então o acesso, às vezes, para o hospital da Restinga, Saúde Mental que a gente só tem na Restinga também, tudo dificulta. É um avanço que a gente tem, mas é um avanço que a gente ainda precisa melhorar e ainda estamos correndo o risco de perder; não podemos perder isso. Então o apelo é para que além de conseguirmos manter as lotações, é que se consiga ainda fazer algumas melhorias nessa questão dos acessos, como eu coloquei no início, nos cantões a lotação não passa, e o nosso último horário é às 19h, e isso para nós é um grande problema. Obrigada pela atenção de todos.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Muito obrigado, Teresinha. O Sr. Emerson da Silva Rodrigues, mais conhecido como Téo, está com a palavra.

SR. EMERSON DA SILVA RODRIGUES: Bom dia, sou delegado do Orçamento Participativo, represento o Extremo-Sul, como o Edson falou ali, então tem várias lideranças do Extremo-Sul que eu estou reconhecendo aqui; tive um trabalho com o Pedro Dias também, na UAMPA, é um lutador. Quero cumprimentar a Mesa, o Ver. Giovani e os demais. E o que eu quero dizer aqui, já fui contemplado, para não ficar taxativo, repetindo o que a galera falou, eu vou dar mais um encaminhamento de proposta sim, já que está difícil essa situação, essa região está crescendo, ali do BRDE da Hípica para fora ali, a habitação está monstruosa, está vindo mais lá, o Terra Ville lá que a gente sabe que a

especulação vai aumentar entendeu. É uma luta nossa ali quando a gente trouxe em julho de 2005 aqui uma galera para pedir o lotação para Belém Novo, que até então era só para a Hípica e Restinga, e a gente conseguiu. A gente não pode deixar isso aí terminar assim. Por quê? Porque a gente sabe que a Belém bota dinheiro para fora para ficar só ela mandando na Zona Sul. Por que lá para o lado de São Leopoldo, Esteio e Sapucaia tem o Trensurb? Por que não faz o trem para ali? Porque eles vão perder, e os empresários, vocês sabem, vão puxar para o lado de quem tem que puxar. Por que não fizeram essa proposta aí, que, na época, a Maria do Rosário queria fazer? Entendeu? Então, assim, não estou falando em questão aqui partidária, mas a questão que eu estou aqui representando, a comunidade do Extremo-Sul, Chapéu do Sol. Por que não abre uma proposta então do trem, já que está crescendo monstruosamente a cidade, já que está difícil? Eles querem tirar, se o Belém Novo não tem o suporte para nós, não tem, tu vais na hora do pico ali, tu não consegues nem entrar, é uma vergonha entendeu, tem ônibus de uma em uma hora, de quarenta em quarenta minutos. Quem estuda na Restinga, ali no IFE, de noite não consegue voltar para o Lami. Então assim ó gente, a gente tem que estudar sim, porque a cidade está crescendo, só tem a Zona Sul e o Extremo-Sul para crescer. Eu acho que a gente tem que dialogar com isso aí e botar mais recurso, talvez até para um Trensurb para a Zona Sul, sim, entendeu. Não ficar puxando para o lado dos empresários. Por que a Carris veio só até Ipanema também? Porque não compete com a empresa Belém Novo? Por quê? Porque eles não deixam, eles compram o consórcio para ficar mandando em Belém Novo. É só o que eles querem. Eu tenho certeza que a Belém Novo está metido, influenciando nisso aí, com certeza, pode ter certeza. É isso aí.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Obrigado. A Sra. Eliane está com a palavra.

SRA. MARIA ELIANE SILVA: Bom dia a todos. Eu sou Maria Eliane Silva, sou delegada do OP e moradora do bairro Ponta Grossa. Fica um pouco

inconsistente, nós estarmos aqui lançando ideias, se o principal não está aqui presente, que é ATL. Então eu gostaria que, nas próximas demandas, se fizesse presente a ATL, mas também principalmente Extremo-Sul, os permissionários das linhas. Nós gostaríamos de falar direto com os empresários que exploram aquelas linhas e ouvir deles a posição deles, não só de representações.

Segundo lugar, o bairro Ponta Grossa não encara o lotação como um auxiliar ou como qualquer outra demanda, é crucial. Todos sabem a deficiência que o transporte público tem, tanto na questão da Ponta Grossa como do Extremo-Sul, a distância é muito longa, a demora é enorme, os ônibus são precários. Então nós precisamos do lotação. A Ponta Grossa, por exemplo, ela não tem acesso a parte da Cavahada. A nossa linha ela é direta por fora. Então nós precisamos também desse acesso. Então fica incongruente a gente pegar e tentar falar, porque todo mundo já sabe da deficiência do transporte público, já sabe dos problemas da região, já sabe o quão custoso é para a pessoa se deslocar do Extremo-Sul para as demais regiões, e nós ainda temos que estar aqui cobrando uma coisa que é um direito nosso, que foi duramente conquistado. Olha o percurso que esses lotações fazem. Eles vêm pegando pessoal desde aqui do Centro, eles atravessam Ipanema, atravessam uma parte da Cavahada até findarem lá no Extremo-Sul. Então, passageiros, há. O serviço tem que ser melhorado, a distribuição dos valores tem que ser revista, os permissionários têm que se apresentar e têm que vir para a roda de conversa. Obrigada.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): A gente que agradece, Eliane, e inclusive compartilhar com os vereadores aqui, imagino que o Ramires também saiba, durante anos, a comunidade do Extremo-Sul se mobilizou pela conquista desses lotações, e, muitas vezes, era dito que não haveria demanda para esse transporte alternativo na região, mas, na verdade, é, quando a gente pega o exemplo da linha Belém Novo, Cassiá, o Belém Novo sai, por óbvio, de Belém, mas, muitas vezes, quando ele chega no Chapéu do Sol e na Ponta Grossa, o lotação nem para de tão lotada que está. Então essa é a realidade da região, que é a região que está representada aqui. Eu quero

agradecer ao Denison, à Eliane, à Teresinha, ao Téo, à tia Eliane, que falaram pela comunidade, o Pedro Dias falou lá pela Zona Norte, e eu quero, em respeito a essa comunidade, só permitir que o Luciano, que é de Belém Novo também fale, que a comunidade se mobilizou, por mais que a ATL não esteja, acato essa tua sugestão, Eliane, que nas próximas oportunidades, para além da ATL, a gente chame também as permissionárias específicas, mas eu queria dar dois minutinhos para o Luciano, e depois passamos para ti, Ramires. Pode ser? Luciano, a palavra está contigo.

SR. LUCIANO CESAR BASSETO: Bom dia a todos os presentes, os vereadores; como o Pedro Dias falou, o Téo, a nossa conselheira; eu fui conselheiro do Extremo-Sul por cinco mandatos, o meu último mandato foi em 2014. Então foi uma conquista da nossa comunidade trazer os lotações pela deficiência do nosso transporte de Belém Novo. A empresa de Belém Novo hoje ela quer dominar a Belém, mas não quer ceder, só que quem paga a passagem são os trabalhadores que moram na região e que precisam do transporte para se deslocar para o seu serviço. Eu acho importante assim, na questão dos lotações hoje, o A19, Hospital Restinga, ele não é a noite toda, e tinha lotação a noite toda e tiraram, e aí as pessoas não têm muitas condições de pagar um Uber para ir lá. Então isso se torna inviável para a população. Então acho que o transporte político tem que ver o lado da comunidade do Extremo-Sul. E, outra, não tem lotação nos domingos; é difícil ter um lotação no domingo. Belém Novo tinha corujão a noite toda, hoje só tem madrugada, mas não vai para todo lugar. A extensão do Extremo-Sul é grande, e hoje a Extremo-Sul está crescendo, a Zona Sul está crescendo e não tem mais espaço no Centro. A maior parte da população está indo para onde? Extremo-Sul de Porto Alegre.

Tem outro projeto aí do catamarã que até agora não saiu, que poderia ser viável também na questão do transporte, mas até agora não saiu. Então, eu acho que a primeira coisa, os empresários têm que pensar na população, no usuário, no poder do sistema coletivo da cidade. Não adianta só enriquecer; tem que ceder, e isso a gente não vê. E eu acho que nós do Extremo-Sul temos que cobrar isso

e cobrar, se for preciso, até do prefeito. Hoje, pelo jeito, nós estamos com o prefeito meio afastado, eu acho que nós temos que botar o prefeito junto com a empresa e rever as concessões da empresa Belém Novo. Não só de Belém Novo; de todo Porto Alegre. Isso aí.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Obrigado, Luciano. Passar a ti, Ramires. Só quero, rapidamente, retomar alguns aspectos. Eu acho que o Cassiá fez uma retomada importante da trajetória, Porto Alegre, de fato, foi pioneira com o transporte por lotações. É verdade que as lotações não são um transporte público como os ônibus, mas, sem dúvida alguma, as lotações cumprem uma função pública muito importante na cidade. Parcelas importantes da população precisam desse transporte, que não conseguem ter no transporte por aplicativo uma alternativa concreta, e nós sabemos de todas as contradições que existem nesse tipo e nessa modalidade inclusive. Nós não podemos seguir apostando no transporte individual como uma alternativa para a crise do deslocamento nas grandes cidades, porque essa não é uma alternativa. Então, esse é um tema bastante importante. Eu concordo que o subsídio – e mais uma vez, eu retomo, porque é uma das questões que quero te ouvir, Ramires –, ele não pode ser, no meu entendimento, descartado enquanto uma alternativa para a solução dessa crise que nós temos, desde que, como disse a Ver.^a Karen, altamente atrelado ao controle social e às contrapartidas. Nós não podemos viver com as lotações aquilo que a gente, por exemplo, vive com os ônibus em que o poder público investe milhões de reais e sequer o regramento sobre o ar condicionado é cumprido pelas empresas que têm a concessão. Então eu gostaria de ouvir o que hoje é possível ser apresentado por parte da Prefeitura tanto em relação a essa saída como outras questões que têm sido pensadas na negociação entre vocês e as empresas. E também aproveito para incorporar uma questão, se está em debate eventual reajuste tarifário. Ninguém acabou abordando esse tema, mas é uma dúvida que me fica diante dessa situação toda. Contigo a palavra, Ramires.

VEREADOR PABLO MELO (MDB): Presidente, uma questão de ordem.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Não precisa ser questão de ordem. O senhor não falou, vereador, pode falar.

VEREADOR PABLO MELO (MDB): Eu só quero pedir, como eu tinha pedido antes para... Na verdade, só fazer uma pergunta ao Ramires.

Bom dia a todos, acho que é um tema extremamente pertinente essa questão transporte público, que não é só um desafio da capital de todos os gaúchos, mas de todas capitais brasileiras. Então, até de uma maneira muito rápida, Ramires, eu gostaria de fazer uma pergunta que vai ao encontro do que falou aqui o Presidente Culau do ponto de vista prático. Sabemos que as lotações têm uma concessão precária, diferente do transporte coletivo que é licitar, ter edital licitado, enfim. A gente sabe que existe uma negociação em andamento exatamente quanto a essa questão do subsídio, que os donos de lotações, através da ATL – Associação dos Transportadores de Passageiros por Lotação de Porto Alegre – nos trazem, não só a este vereador, como tenho certeza de que aos outros 35, que estão na questão de colapso econômico, enfim, que não tem mais viabilidade econômica a maioria das linhas. Seria importante naturalmente escutá-los aqui, mas a gente respeita que eles estejam em reunião. Então, a gente gostaria de entender exatamente a viabilidade inclusive legal de uma questão de um subsídio para um transporte que é seletivo e não transporte coletivo público. Acho que o Presidente já havia mais ou menos encaminhado nessa direção, mas é extremamente importante frisar, destacar esse ponto que é tão importante, visto pelas reportagens em todas as redes sociais nos principais veículos de comunicação do Rio Grande do Sul, que é a alegação do presidente Magnus exatamente desse colapso financeiro das empresas de lotação e que elas alegam que podem vir... Não é a questão... Até quero cumprimentar a população do Extremo-Sul, mas esse é um problema, pelo que dizem todas as reportagens e o que diz o presidente, é um problema sistêmico. Não é um problema pontual com a Ponta Grossa ou com a Serraria ou com o

Parque dos Maias ou com a Nova Gleba ou qualquer outra parte da cidade. É um problema que fala num contexto de que o sistema como um todo vai quebrar e que pode acontecer esse problema e que, de fato, pela importância que a lotação tem no transporte público municipal, esta Câmara de Vereadores tem que dar a uma atenção especial a esse tema. Então, pergunta objetiva: sendo uma concessão precária, é possível subsídio? Não. Se é possível, sim. Qual é a questão legal que pode levar com que essas empresas possam ter subsídio da Prefeitura de Porto Alegre? Muito obrigado.

VEREADOR CASSIÁ CARPES (CIDADANIA): Aproveito, Presidente, em cima da pergunta do Ver. Pablo, se existe dentro dessa circunstância, Ramires, incluí-lo como serviço público coletivo? Ou seja, vai fazer outras linhas longas, como vocês falaram? Por que não pode? Se o problema, o empecilho é o subsídio, coloca como coletivo, público e dá os subsídios, como dá para as outras entidades. Eu acho que, neste momento, tem que se rever essa situação, ele não é mais do rico, como nasceu a lotação. Pode-se colocar – e é uma pergunta – como coletivo público e aí, sim, ter condições de ter subsídios? Isso seria um empecilho?

SR. PAULO RAMIRES: Bom, primeiro, Presidente, eu vou parabenizar a população, e aqui em especial o Extremo-Sul que se mobilizou e se fez presente em peso, porque, de fato, o serviço, o transporte por lotação na Restinga, na Ponta Grossa, Belém Novo é de extrema importância, é uma luta que a população que aquela região da cidade travou com o poder público há anos e conquistou esse serviço e é compreensível e saudável que a população esteja aqui se representando pela manutenção desse serviço lá naquela região. Eu preciso fazer um ajuste da minha fala inicial, Ver. Giovani Culau, a respeito da ATL, que eu lamentei a ausência deles. De fato lamento a ausência deles, represento aqui o governo municipal, a Secretaria Municipal de Mobilidade, não tenho aqui representação da ATL, mas eu preciso registrar que eu compreendo a relevância do tema que eles estão tratando, que de fato nós estamos em plena

negociação, tem atividade, tem trabalho manual, intelectual de ambas as partes, tanto da Secretaria, da EPTC quanto da ATL. Então eu compreendo a relevância do tema que motivou a ausência deles aqui. Só para registrar que desconheço o valor que eles deram para essa reunião. Eu vou responder de forma objetiva as últimas perguntas aqui do Ver. Cássia e do Ver. Pablo Melo, mas eu vou me permitir fazer uma fala um pouco mais longa para trazer esse contexto todo. Na situação que está hoje, do ponto de vista jurídico e do ponto de vista do modelo da operação do serviço, não é possível dar subsídio. Por isso não se avançou nisso ao longo dos anos. E de forma bem objetiva também, vereador, preciso contextualizar até para primeiro atender o chamado da Comissão, Presidente, dar as respostas ou pelo menos indicar o que estamos fazendo para a Comissão e para a população. Nós não afastamos nenhuma possibilidade, Ver. Cassiá, nenhum modelo, nós estamos trabalhando não é de agora, eu estive lá na presidência e agradeço aqui a menção do Ver. Gilson Padeiro, estive lá na presidência, nós já discutimos. Eu, pessoalmente, trabalhei diretamente com o tema durante algum tempo, agora eu retorno lá à casa, estou trabalhando neste projeto e estamos com várias alternativas e vários desafios. Eu queria trazer um pouquinho dessa história para contextualizar o porquê não é possível neste momento ou não foi possível até o momento qualquer tipo de subsídio. É importante ressaltar, como colocou o Ver. Cassiá, trouxe um histórico importantíssimo do lançamento, do início da operação do nosso serviço de lotação, lá na década de 1970, pioneira no Brasil e que foi escola para todos os outros municípios, porque muitos municípios vieram aqui aprender como fazer o serviço. Naquele momento, a regulação ou a regulamentação, pelo município de Porto Alegre, do serviço seletivo inibiu o crescimento e a tomada do transporte regular na cidade, porque uma vez que ela se antecipou a este movimento, o que a gente viu em outros municípios grandes foi o contrário, uma disseminação de transporte regular, e nós somos contra o transporte regular. Quem trabalha com mobilidade urbana é contra transporte regular, porque ele não traz nenhum tipo de segurança, nenhum tipo de garantia, nenhum tipo de contrapartida, Giovani Culau, de contraprestação social, então precisa ser regulado. Então o

serviço de lotação foi e permanece sendo muito importante no sistema de Porto Alegre. O que acontece é que o modelo posto para o serviço de lotação são autorizações, são outorgas precárias, são autorizações que foram dadas, distribuídas pelo município para alguns operadores que já exerciam naquele momento o serviço, um serviço que não era regulado, que era irregular, e foi distribuído de forma precária. A operação do serviço de lotação acontece sem uma regulação maior, justamente por essa precariedade do poder público. Veja que as operações das linhas são de responsabilidade de vários operadores, são poucas as linhas que... E aí eu faço aqui um parêntese ao Extremo-Sul, que é uma situação que eu abordo em seguida, mas no geral, falando de sistema, como o Ver. Pablo Melo falou, o problema é no sistema. O sistema é operado, cada linha, por diferentes operadores. Tem operadora que tem uma lotação, tem operadora que tem duas, e assim sucessivamente. Então é um serviço precário, é um serviço que não está dentro de uma regulação maior do poder público. Foi se liberando individual. Na verdade, essas liberações são aquelas primeiras ainda, a única liberação nova que foi dada foi para a Inova Sul, lá no Extremo-Sul, através da licitação que foi realizada, mas no restante todas são aquelas autorizações precárias que foram distribuídas lá na década de 70 e que em algum momento passaram, de forma hereditária, dentro da própria família. A operação do lotação pelo modelo posto é uma operação autorregulada, ou seja, o município, o órgão regulador estabelece junto com os operadores os primeiros e os últimos horários, e, fora disso, é responsabilidade do operador montar a sua frequência, não tem uma obrigatoriedade de horários mínimos, enfim. Tem uma frequência que ele precisa manter, mas a autogestão é do próprio sistema. Esse tipo de modelo de transporte, e aí primeiro ponto, transporte com outorga precária por autorização. O modelo de autorização pressupõe a responsabilidade daquele que pede a permissão para o poder público. Nós temos vários exemplos de modelos de permissão, a permissão de uso do solo é um exemplo. O usuário ou a pessoa responsável, no caso do lotação, o empresário ou o operador pediu, em algum momento, a autorização para a Prefeitura e recebeu autorização para realizar aquele serviço próprio por sua

conta e risco, porque era bom para a sociedade, ele viu um espaço, um nicho comercial naquele momento e pediu para operar daquela forma. Eu não estou dizendo que essa é a melhor forma ou a forma que deve permanecer, eu estou dizendo o que é hoje, qual é a realidade posta hoje. Então da forma como a operação é colocada hoje, não há possibilidade de fazer subsídio. Isso não quer dizer que nada tenha sido feito nos últimos anos ou neste governo para tentar recuperar ou manter o serviço de lotação, porque está dentro das ações do programa que a gente implementou lá em 2022, o Mais Transporte. Aí eu preciso, embora não seja o tema, Ver. Giovani Culau, fazer um parêntese aqui do programa Mais Transporte. Todos nós aqui concordamos, no cerne da questão, com a necessidade de regulação, manutenção, transparência, economicidade no transporte público, mas eu preciso discordar e fazer uma reparação a algumas falas aqui do ponto de vista de controle do sistema de transporte coletivo. O sistema de transporte coletivo, a EPTC exerce forte controle em cima do sistema tanto do ponto de vista de operação como do ponto de vista de custos e das contrapartidas que precisam ser feitas. O sistema passou por uma crise muito forte, não vou retomar aqui, senão a gente vai ficar eternamente falando do passado, mas o sistema passou por uma crise que, em muitas cidades brasileiras, capitais, quebrou o serviço de transporte, parou de funcionar o transporte coletivo. Porto Alegre conseguiu manter o funcionamento, no pior momento, de forma mínima, mas conseguiu manter o direito das pessoas de ir e vir, se deslocar para as necessidades básicas, e, a partir da implantação do programa Mais Transporte, nós fizemos diversos investimentos e agregamos melhorias e valor no serviço prestado. Dentro desses investimentos e dessas melhorias, vereador, está a manutenção da tarifa pelo terceiro ano consecutivo no mesmo valor. Nós conseguimos aumentar, sempre comparando com 2020, em 37% o número de passageiros transportados; conseguimos aumentar, em dias úteis, em 28% o número de viagens; em sábados, 29%; em domingos, 41%; em viagens noturnas, que nós falamos agora há pouco aqui, em dias úteis, foi aumentado em 106% o número de viagens noturnas. Nós ampliamos a frota operante, o colega colocou aqui...

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Em comparação a 2020?

SR. PAULO RAMIRES: A 2021. A questão da frota operante, nós sabemos e estamos acompanhando que, em determinadas regiões, determinada linhas, ainda precisamos avançar na questão de maior oferta nos horários de pico, entretanto, preciso registrar que nós aumentamos a frota operante, vereador, em 36%, comparado a 2021. Isso significa mais horários, mais ônibus passando, mais atendimento. Renovamos a frota, foi possível renovar a frota em 24% só de 2021 a 2023. Nunca houve uma renovação deste porte de toda a frota operante de Porto Alegre. A previsão de renovação para o ano de 2024 está na ordem de 15%, isso significa 162 veículos novos na frota operante. Enfim, renovamos terminais, fizemos reforma em terminais, em grandes terminais, já conseguimos concluir reforma em cinco grandes terminais de embarque e desembarque, de integração. Então, são investimentos e controles que a gente faz e a gente observa que está melhorando, tem muito a fazer ainda, tem muito a melhorar, mas está melhorando.

Para voltar para a nossa pauta específica aqui, que é o serviço de lotação hoje. Dentro deste programa Mais Transporte também já fizemos algumas ações junto com a ATL. A ATL, eu entendo o anseio da população em falar com o operador direto, mas a ATL é a grande representante, gerenciadora desse sistema, porque, veja que nós temos cerca de 300 operadores hoje ativos, não tem como fazer uma negociação com cada um deles. Então a associação é fundamental nesse processo. Junto com a ATL, no programa Mais Transporte, nós já fizemos algumas ações no sentido de tentar recuperar o sistema. Aumentamos a vida útil do veículo, porque eles passavam por grande crise financeira, não tinham condições de renovar os veículos que estavam vencendo, prorrogamos um pouco a vida útil sempre com o olhar e a fiscalização da vistoria da EPTC, para que o veículo esteja em condição de segurança para rodar. Este governo encaminhou para a Câmara Municipal, como colocado pelo Ver. Cássia, e os

vereadores enfrentaram o tema e entenderam a necessidade que foi a manutenção da isenção do ISS, porque, no ano de 2022, a prorrogação venceria, e eles precisariam retornar ao pagamento de ISS. A gente encaminhou, o Executivo encaminhou a proposta, a Câmara discutiu, e os vereadores entenderam e mantiveram a isenção do ISS. Nós retiramos, através de um projeto de lei encaminhado, Ver. Jessé, o teto da tarifa. Hoje a tarifa não tem teto, ela tem um valor mínimo em relação à tarifa do ônibus, mas ela não tem um valor teto. Bastaria que a ATL, que representa os operadores, solicitasse o reajuste indicando a necessidade, obviamente, justificando, que não tem teto, não tem proibição na lei de que seja um valor de até mais de 100%, como tu colocaste. A questão é que o valor mínimo hoje que a gente deixou na lei como exigência, ele é insignificante para o sistema, porque o valor mínimo hoje seria R\$ 1,40, o valor da tarifa de ônibus, e isso daria uma tarifa no lotação de R\$ 6,72. A tarifa hoje está R\$ 8,00, e não tem equilíbrio econômico no sistema. A manutenção do valor mínimo que nós sugerimos à época e que a Câmara entendeu, os vereadores entenderam e permaneceu, não faz diferença para o sistema. Também encaminhamos, vereador, estou falando do sistema... Redesenhamos as linhas, muitas linhas foram redesenhadas a pedido da comunidade, a pedido dos próprios operadores. Nós redesenhamos, unificamos algumas linhas, trouxemos trajetos novos na tentativa de recuperar o passageiro, de recuperar a credibilidade no sistema, mas o operador também tem muita obrigação nisso. Como não tem uma tabela horária controlada, como não tem uma contrapartida controlada ou obrigatória dele, muitas vezes, ele não cumpria a viagem, por questões econômicas, enfim, não vou entrar no mérito. Mas não foi o suficiente para trazer a credibilidade. Cada caso é um caso, não foi o suficiente para trazer, retomar a credibilidade. Autorizamos novas linhas, fizemos desenhos de trajetos inexistentes e autorizamos os operadores a operar, e eles não tiveram condição, ou não tiveram interesse, não avançaram na implementação dessas novas linhas. E aí falando um pouquinho, um parêntese sobre o caso do Extremo-Sul, que é a única região da cidade onde o operador foi licitado. Também com a operadora daquela região, com a Inova Sul, nós

avançamos dentro do programa Mais Transporte e dentro das medidas deste governo, do governo do prefeito Sebastião Melo, no sentido de recuperar o transporte público. Junto com a operadora Inova Sul, nós construímos um acordo no Cejusc onde a principal, entre outras medidas de ajustes que a gente fez atendendo a necessidade e o pedido dos operadores para tentar trazer o equilíbrio econômico, a principal delas foi nós zerarmos o valor de outorga, que era de mais de 10%. Ou seja, 10% do valor da receita que o operador pegava, ele devolvia para a Prefeitura. Neste governo nós zeramos isso através de um acordo judicial para manutenção do serviço de lotação no Extremo-Sul da cidade, bairro Restinga, Vila Nova, Ponta Grossa.

As ações que a gente adotou junto com os operadores é fato que não puderam ser tão abrangentes quanto foi no sistema de transporte coletivo por ônibus, por essas diferenças que eu coloquei, e, a principal delas, as outorgas precárias e o serviço de outorga diferente. No sistema de transporte coletivo é por concessão do serviço; no serviço de lotação é por permissão. Então, essas duas diferenças nos impedem juridicamente de avançar da mesma forma como avançamos no transporte coletivo por ônibus. Mas isso não quer dizer, vereadores e presidente Giovani Culau, que nós não estamos trabalhando na matéria, nós não descartamos nenhuma possibilidade. Estamos construindo o plano B, que foi falado, o Ver. Giovani Culau citou aí as matérias jornalísticas, as reportagens que saíram na mídia, e a Alice falou em plano B – o plano B está acontecendo. A ATL colocou naquele momento que ela não tinha um plano B, mas nós, da Prefeitura, na gestão municipal, nós estamos trabalhando num plano B. Estamos trabalhando, Ver. Pablo Melo, num projeto ou buscando a construção de algumas alternativas que garantam a manutenção do transporte por lotação em Porto Alegre. A população pode ficar tranquila neste momento, nós estamos trabalhando com muita transparência, muita responsabilidade...

VEREADOR CASSIÁ CARPES (CIDADANIA): Há interesse do governo...

SR. PAULO RAMIRES: Na manutenção. É interesse do governo e interesse da mobilidade urbana, vereador, porque o transporte não é possível, e aí colocado muito bem aqui por esta Mesa, não é possível que a gente permita que um transporte público coletivo, que transporta o maior número de pessoas com um único veículo, seja substituído por transporte individual. Nós vamos aumentar os congestionamentos; aumentar, como falou a Ver.^a Karen, a emissão de CO₂, ou aumentar o tempo que as pessoas perdem na sua vida, nas suas atividades de lazer, de trabalho, perdem no trânsito. Então, há interesse do governo municipal e há interesse da mobilidade urbana na manutenção do serviço.

Eu vou pedir, com todo o respeito, vereadores, nós temos uma relação de muita transparência já de alguma tempo, nós estamos trabalhando em várias alternativas. Eu não posso, eu não consigo apresentar, presidente, qual é a alternativa final, porque é um serviço que está em construção. Todas as possibilidades estão sendo analisadas, se vai haver subsídio, se não vai haver, se vai ser um transporte modificado, várias alternativas estão sendo analisadas. E, dentro do prazo, que nós nos comprometemos, publicamente, com a população, com a ATL na mediação judicial que a gente realizou, nós vamos cumprir. Então, até o final do mês, nós vamos ter uma alternativa que seja viável para o serviço de transporte. Bom, quais são os desafios que nós vamos ter que enfrentar a partir dessa alternativa, da alternativa que for lá montada como melhor estratégia? Nós vamos saber concretamente quando a gente vai finalizar este projeto e entender qual é o melhor caminho. Vão ter enfrentamentos ou obstáculos legislativos para vencer? Claro que vão ter, muito possivelmente vão ter. Pode ter alteração de lei ou medida através de decreto ou resolução, nós estamos estudando, e, sem dúvida nenhuma, quando isso estiver montado, quando estiver definido pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, pela EPTC, com a aprovação, evidentemente, do prefeito Sebastião Melo, nós traremos aqui para esta Casa e apresentaremos para a sociedade qual o caminho que nós entendemos mais viável.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Ramires, se me permite a gente fazer um diálogo aqui contigo, com a comunidade, com os vereadores. Eu entendo, gente, que esse aqui é um pontapé, por parte da Câmara, do acompanhamento desse tema que todo mundo aqui, nas divergências que nós temos, consensuamos que é um tema relevante para a cidade. Nesse pontapé, eu acho que nós já tivemos aqui algumas informações que, até então, não se tinham. Na própria reunião do Fórum de Segurança do Extremo-Sul, houve muita dificuldade de uma apresentação por parte dos representantes do poder público de informações mais concretas sobre a situação. Tu fazes uma retomada aqui que eu considero importante, Ramires, por mais que eu precise fazer um registro. No que diz respeito ao transporte público, o parâmetro de comparação – e eu tenho um respeito enorme pelo teu trabalho –, com o ano de 2021 ele gera fragilidades, porque nós estamos tendo como parâmetro um ano em que o transporte público praticamente viveu a sua pior crise da história. Então, digo isso porque, por exemplo...

SR. PAULO RAMIRES: Com todo o respeito, eu concordo com o senhor, com respeito na interrupção, presidente, concordo com o senhor...

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): E a consequência, por exemplo, porque nós temos representantes da Ponta Grossa, se tu pegares o R5, nós temos dois horários de manhã e dois horários ao final do dia. Então esse é um problema que segue. Mas, fechado esse parêntese, eu acho que a grande questão que a comunidade precisa acompanhar e esta Câmara precisa se dedicar, a partir da escuta sobre o senhor, é como que a gente vira uma página? E diante dessa crise sistêmica, como tu falaste, Pablo Melo, a gente supera essa dinâmica precária das permissões e do sistema. O sistema, de modo geral, funciona de forma precária. Nós precisamos superar isso, que é a questão estrutural. Mas o senhor é bastante transparente, Ramires, e tu falas aqui da impossibilidade de apresentar concretamente quais são as alternativas. Evidentemente que isso gera apreensão para a comunidade, e gera apreensão

também aos vereadores, é o meu sentimento e imagino que é o dos meus colegas também. Então, eu penso, Cassiá...

(Manifestação fora do microfone do Ver. Cassiá Carpes. Inaudível.)

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Claro, por isso que eu falei que nós demos um passo, e temos informação que nós não tínhamos. Então, o que eu acho que é importante para a comunidade que está aqui hoje? Existe um compromisso do governo – manifestado aqui pelo senhor – de que se faça e se tome as medidas necessárias para que não haja interrupção de linhas importantes para a população da cidade, como é o caso do Belém Novo e da Restinga, que precisa ser dito aqui que são, das linhas das lotações da cidade, as mais longas. As mais longas são as linhas Restinga e Belém Novo.

VEREADOR CASSIÁ CARPES (CIDADANIA): Quem sabe é uma das mais viáveis.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Imagino que sim, economicamente, talvez, seja uma das mais viáveis. Eu estou entendendo que a gente sai daqui com um compromisso do governo da manutenção dessas linhas, e eu acho que isso é importante para a comunidade. E eu gostaria que o senhor confirmasse se é isso mesmo. Eu acho que nós precisamos tirar alguns encaminhamentos, um deles é que eu penso que esse plano e essa alternativa formulada precisam ser apresentadas para a Câmara e para a comunidade. Então que nós pactuemos que, no dia 23 ou no dia 30, que são as últimas duas terças-feiras do mês de abril, a gente tenha um retorno aqui, para a CUTHAB, do plano formulado, para que a população possa saber. E que a Câmara também possa acompanhar, inclusive, porque tem a possibilidade de desdobramento, em projetos de lei vindos do Executivo. Então a minha proposta é esta: ainda no final de abril, nós tenhamos uma nova reunião aí com apresentação concreta de qual o plano B, C ou D que foi construído, com a presença da ATL, na medida do

possível, pelo menos, com a presença da Inova Sul, lá do Extremo-Sul, que é a única licitada, acho que a presença dele seria importante para atender essa expectativa da comunidade do Extremo-Sul. E eu acho que a gente também pode assumir uma responsabilidade. O Denison falou aqui e disse da expectativa de uma audiência pública no Extremo-Sul. Eu acho que a CUTHAB pode ser uma parceira em viabilizar essa audiência, e nós vemos em outras regiões da cidade que também têm essa demanda, viu, Pedro? Se for uma demanda lá na Zona Norte, podemos fazer lá também, identificando tanto necessidades da comunidade em torno de ajuste de itinerário, como de ameaças de interrupção de linhas que pode haver na região, como também esse tema dos horários. Então, concretamente, o meu pedido são dois, Ramires, um que diz respeito a essa nossa nova reunião da CUTHAB para apresentação concreta, e daí a gente vai tabelando contigo qual é a melhor data para que a gente possa fazer o debate com o plano já consolidado. Eu acho que é importante ficar nítido esse compromisso ou não do governo com a manutenção das linhas, por isso que te provoco, mais uma vez, nesse sentido. E eu estou combinando aqui com o Magnus, que é presidente da ATL, uma visita nossa lá ainda esta semana, já que eles não puderam estar aqui hoje. Então só queria compartilhar isso com a comunidade e também com os vereadores, quando eu tiver a data, vou compartilhar, caso os demais vereadores tenham interesse de participar. Do ponto de vista de encaminhamentos, isso que eu gostaria de colocar aqui ao final da reunião. Não sei se tu tens acordo, Ramires? E o Jessé também queria fazer um comentário.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (PL): É que, na verdade, eu quero... O Ramires já falou que não pode falar agora exatamente o que é que está sendo gestado, até porque não está concluído e tal. Mas eu queria pedir para ele considerar a minha sugestão das lotações poderem atuar de maneira auxiliar nas linhas já consolidadas, por exemplo, T1, em alguns determinados horários de madrugada, não tem T1, o argumento de que vai afetar a economicidade da linha não faz sentido nos horários que não tem linha. Então levar isso como sugestão, e

inclusive parceirizando. Eu entendi o teu argumento, no passado, que não fazia sentido, por exemplo, a Carris comprar, o micro-ônibus que aumentaria, mas, se parceirizar, de alguma forma, com as que já existem, não vejo como isso pode aumentar o custo, e pode aumentar o número de viagens, porque pensa do ponto de vista de ocupação de espaço. Quantas pessoas cabem no ônibus? Sei lá, 100 pessoas, para esse ônibus de 100 pessoas se viabilizar, tem que passar um ônibus a cada 40 minutos, exemplo, se for lotações de 20 pessoas, 30 pessoas, pode ser a cada 20 minutos, é um exemplo. Então poderia, inclusive, de maneira auxiliar durante o dia, nos horários de baixa demanda, parceirizar com as lotações. E só pra explicar por que eu fiz a fala inicial falando das lotações, porque, na chamada da reunião, eu tinha entendido que era uma reunião para tratar de lotações, no meu entendimento, do sistema de lotações, e não de uma demanda específica de uma região, que eu acho que é o que mais está sendo tratado por vocês. Só para explicar o meu posicionamento. Então, quero pedir para considerar essa questão de usar as lotações como auxiliar, o que viabilizaria inclusive a questão do subsídio e coisa nesse sentido.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Ver. Pablo.

VEREADOR PABLO MELO (MDB): Parece, presidente Giovanni, mais viável, já que tem uma negociação em andamento, exatamente, eu acho que uma cobrança aqui da nossa comissão, para que, assim que essa negociação tenha uma conclusão ou tenha o apontamento, a própria Prefeitura venha aqui à nossa comissão, para que venha apontar qual foi o caminho decidido, para justificar...

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Mas essa é exatamente a minha proposta. E como foi apontado o prazo do final do mês, então que a gente tenha uma combinação, junto com a Prefeitura, de qual é a melhor data para gente ter a apresentação do plano para comunidade e também aqui para Câmara, e a gente seguir dando os desdobramentos.

VEREADOR PABLO MELO (MDB): Eu voto com o presidente.

SR. PAULO RAMIRES: Presidente, então registro, sim, o nosso compromisso, falo em nome do secretário Adão de Castro Júnior. Novamente, registrando nosso compromisso de voltar a esta Casa aqui, a esta comissão para apresentar, sim, qual é o caminho que a gente entendeu mais viável para a manutenção. E do ponto de vista do compromisso do governo, que tu pediste para ratificar, eu deixo claro que há, sim, um compromisso manifesto do governo Sebastião Melo no sentido de estudar essas alternativas e travar os desafios necessários para a manutenção do serviço. Evidentemente que a gente tem trabalhado e se debruçado para escolher o caminho que seja mais viável junto com a ATL, eles não estão afastados, como como a gente já falou, e esperamos que esse projeto ou que esse caminho encontrado seja exitoso. Então, há, sim, presidente, e registro o compromisso do governo Sebastião Melo em enfrentar esse desafio, para permitir a manutenção não só do serviço de táxi-lotação lá no Extremo-Sul, mas o sistema de lotação em Porto Alegre. E para finalizar, acho que é importante que conste, porque a gente se manifesta e assume os compromissos, fazer um esclarecimento, primeiro parabenizar a fala de todos da comunidade que falaram, e respondi aos vereadores de forma contextual porque abrangeu todos os pontos, os questionamentos e as manifestações que foram feitas na bancada. Dessa forma, respondendo de forma ampla, eu acompanhei aqui cada uma das manifestações e acredito ter respondido todas elas; mas preciso fazer um pequeno esclarecimento a respeito de uma manifestação que foi colocada, de que há subsídio do governo federal para o transporte coletivo: não há. Não existe subsídio do governo federal para o transporte coletivo urbano. Teve, no ano de 2022, através daquela PEC conhecida como a PEC do bem, um aporte para Porto Alegre na ordem de R\$ 25 milhões, mas fora aquele aporte do ano de 2022 não houve nenhum outro aporte do governo federal para o transporte coletivo urbano. Inclusive o prefeito tem colocado publicamente que, em havendo... Hoje, o valor que Porto Alegre traz em subsídio para o transporte coletivo representa aproximadamente 50% das isenções que existem no

sistema. Se houvesse um aporte do governo federal, e a gente fala aqui na questão do 65+, que é uma lei federal que traz o benefício de isenção, a gente poderia diminuir ainda mais o valor da tarifa ou investir ainda mais em qualidade no serviço. E eu concordo com o presidente Giovani Culau, para finalizar, que o ano de 2021 é o ano base, ruim, presidente, mas é o ano base que nós iniciamos o enfrentamento a essa crise. Porque se a gente não tivesse iniciado lá em 2021 o enfrentamento, o serviço de transporte público urbano por ônibus em Porto Alegre haveria quebrado; ainda no ano de 2021 nós não teríamos mais o transporte por ônibus. Por isso que nós temos como base sempre, em comparação, o ano de 2021. Obrigado, gente.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Obrigado, Ramires. Começou a falar do governo federal, o Jessé ficou nervoso aqui, ele quer falar, mas, assim, eu só quero, mais uma vez, agradecer a presença da comunidade. Eu acho que esse compromisso assumido aqui, através do Ramires, por parte do Executivo Municipal, é um elemento também novo. Não se manifestou, por exemplo, nesse sentido, na única reunião que se teve até aqui, que foi o Fórum de Segurança lá do Extremo-Sul, então eu acho que a partir desse compromisso assumido do esforço para a manutenção do serviço e do não encerramento da operação dessas linhas é também um instrumento para a gente, que vai seguir, da nossa parte, enquanto vereador, fiscalizando, cobrando e também é um elemento de cobrança e de pressão da comunidade esse compromisso assumido aqui, que inclusive fica registrado nas notas da Câmara. E eu tenho certeza de que, com nosso trabalho conjunto, a gente vai ter êxito nessa batalha. E a gente não sai daqui com a data exata, mas com um horizonte de um novo encontro nosso para a apresentação da proposta de resolução por parte da Prefeitura, a partir da negociação com a ATL, acho que nós temos que ampliar a presença da comunidade não só do Extremo-Sul, mas das outras regiões da cidade também atingidas, e também tenho certeza que nessa nova data vamos ter a presença da ATL e vamos estender os convites aos demais interessados. Reforço que nesta semana iremos à ATL, enquanto representação da CUTHAB,

para seguir fazendo esse debate também com os empresários que operam o sistema e vamos contribuir para a organização dessa audiência pública lá no Extremo-Sul e em outras regiões da cidade em que for necessário e haja o pedido da comunidade. Então, quero agradecer a ti, Ramires, agradecer à comunidade. Não vou entrar nessa polêmica federal, eu sou um defensor da construção de um sistema único do transporte público. Sem dúvida alguma, resolver o problema do transporte nas grandes cidades brasileiras exige a participação de todos os entes, não só do governo federal, mas também dos governos estaduais. Quando tu pensas, por exemplo, em Porto Alegre, o transporte na nossa cidade se vincula ao deslocamento das demais cidades da região metropolitana, seja Canoas, seja Alvorada, seja Viamão, seja Gravataí, então é preciso pensar o transporte de forma sistêmica. E eu sou um daqueles que defende, sim, como disse a Ver.^a Karen, saídas coletivas, que envolvem a Prefeitura, o governo do Estado e o governo federal; saídas coletivas que nos permitam tarifa zero, que eu acho que é a saída que permite resolver o problema, não só do transporte público, mas seria o fim dos congestionamentos e do caos urbano que é a mobilidade urbana em todas as grandes cidades do País. Então esse é o caminho que eu defendo. Vou deixar contigo Jessé, vou deixar tu encerrares hoje, mas não vou entrar nas polêmicas que talvez tu levantes, porque eu acho que não é aqui que nós vamos resolver essas questões agora. Um grande abraço e muito obrigado. É contigo, Jessé. Encerra a nossa reunião.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (PL): Não, não tem polêmica. É PEC do bem que chamava? PEC do bem. Alguém da plateia falou: “Ah, foi só porque o Bolsonaro queria se eleger que fez a PEC do bem.” Primeiro que, se é PEC, só aprova pelo Congresso, não passa pelo presidente; então, não foi o Bolsonaro. Por outro lado, foi dado por durante quatro anos, e somente nos dois anos do Bolsonaro que foi pago. Veio pouco o subsídio, em Porto Alegre, para bancar as isenções que são dadas pelo governo federal para idosos. Seriam, enfim, outras pessoas, as isenções aqui de Porto Alegre, R\$ 100 milhões. Agora está em cento e poucos milhões. Vieram R\$ 25 milhões. Então o Bolsonaro só deu R\$ 25

milhões; num ano e noutro ano. E, nos outros dois anos, o prefeito Melo pediu para o governo Lula e não foi dado. E acabou agora, porque era só por durante quatro anos. Então, só para recompor essa verdade aí, porque não foi Bolsonaro, mas o Bolsonaro pagou. Quem deu foi o Congresso, mas o Bolsonaro pagou e o Lula não pagou. Só para concluir. É isso.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB): Fechou. Muito obrigado, Jessé. Agradeço a presença de todos e estão encerrados os trabalhos da presente reunião.

(Encerra-se a reunião às 11h50min.)

TEXTOS SEM REVISÃO