
006ª SESSÃO ORDINÁRIA - 13FEV14

(Texto com revisão final.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): A Ver.^a Mônica Leal está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

A SRA. MÔNICA LEAL: Presidente, Ver. Garcia; Vereadores, Vereadoras, pessoas que nos prestigiam com a sua presença e as que nos assistem pela TVCâmara; eu ocupo hoje esta tribuna para, primeiro, fazer um registro da minha tristeza e revolta em relação à morte do repórter-cinegrafista Santiago Andrade. Era uma morte anunciada, não aconteceu no acaso ou foi uma tragédia, isso era previsível se nós fizemos uma retrospectiva dos movimentos que vinham acontecendo Brasil afora. Aqui mesmo, em Porto Alegre, nós tivemos manifestações violentas sob o pretexto de lutas, causas que não existem senão com o único objetivo de depredar, destruir, aterrorizar, agredir. Por que digo isso? Porque quem tapa o rosto, quem esconde a cara, quem usa máscara tem um objetivo: fazer o mal, é bandido! Do contrário, estaria de cara limpa. É até uma incoerência nós precisarmos falar isso constantemente na imprensa ou mesmo nesta tribuna, porque nós lutamos pelo voto aberto. Somos contra o voto secreto e aceitamos que as pessoas participem de manifestações com a cara tapada, com o objetivo de não se identificarem.

Eu fico muito triste – mas ainda esperançosa – já que esta Casa perdeu a oportunidade de ser pioneira contra o vandalismo, a depredação, o assassinado, as agressões a que nós assistimos pelo Brasil afora. Eu entrei com um projeto em setembro proibindo o uso de máscaras ou qualquer possibilidade de cobrir os rostos, porque eu via nisso uma forma muito clara. Ora, se quer protestar, eu sou a favor de toda e qualquer manifestação pacífica, respeitosa. Mas não, a Câmara se encolheu e ainda está encolhida porque o projeto está aí tramitando, porém, neste momento, pediram vista. Eu lastimo profundamente porque eu não faço política para agradar ninguém. Aliás, por vezes, perco votos, mas ganha a minha consciência e durmo muito bem.

Nós estamos assistindo a uma verdadeira guerra pelo Brasil, e Porto Alegre não escapou disso. Aqui estão as imagens dos mascarados tomando conta das ruas, destruindo,

depredando, aterrorizando. (Mostra fotografia.) São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, por aí afora; um Coronel da Brigada em São Paulo sendo acuado, agredido no seu ofício, o mesmo que aconteceu com o jornalista. E isso aqui aconteceu o ano passado, ele poderia ter morrido, qualquer um de nós está em risco!

Agora, não bastasse tudo isso, nós lemos nos jornais, em todos os veículos: “Cachê de R\$ 150,00 para tumultuar protestos”. (Mostra jornal.) Esses jovens da periferia, esses jovens – como está aqui contado para o jornalista – pobres, sem informação, vai uma *van* buscá-los em casa não para participar de algum projeto cultural, é para botar o terror nas manifestações! Cento e cinquenta reais. Quem faz isso? Vamos ver. A indagação deste momento é: quem está promovendo isso no Brasil, em Porto Alegre? Alguém está bancando, alguém está incentivando o terror nas ruas da Cidade. Aí fica a pergunta: quem está incentivando e instigando? Esse tem tanta responsabilidade quanto o cidadão que acendeu o morteiro e matou um jornalista, um repórter, um cinegrafista! Pensem bem: nós podemos aqui defender várias ideologias políticas, mas a consciência de todos nós, ela existe. Quem bota a cabeça no travesseiro à noite e dorme tem que ter a responsabilidade de não incentivar o assassinato. Obrigada.

(Não revisado pela oradora.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Ver. Bernardino Vendruscolo está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

O SR. BERNARDINO VENDRUSCOLO: Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sras. Vereadoras; Ver.^a Mônica, eu inicio com o seu projeto. Eu tenho um leve sentimento de que ele tenha uma sinalização de vício de origem. Mas, antes de vícios de origem, Ver.^a Mônica Leal, eu tenho o sentimento de responsabilidade. Muitas vezes, votei projetos aqui nesta Casa atropelando as questões – aspas – de legalidade porque, acima de tudo, está a moralidade, o sentimento e o compromisso que cada homem e cada mulher pública tem. Então, a senhora conte com o meu voto.

Aliás, diga-se de passagem, eu tenho votado com a oposição, voto com a situação, tanto eu como o Ver. Tarciso Flecha Negra, o Ver. Janta, que está em casa adoentado, porque nós temos que parar com esse negócio de que, se é de um lado, é daquele lado; se é de outro, é do outro. Assim foi o projeto que foi vencido aqui ontem ou anteontem que tratava

de proibir as empresas que recebem incentivos tributários de fazerem doações para os mesmos que autorizam esses incentivos. Foi atropelado: vício de origem, lei de iniciativa nacional, lei federal, enfim, tudo bem! Mas, enquanto eles não fazem lá, nós temos que provocar aqui, nós temos que atropelar os nossos Deputados, nós temos que atropelar o Senado. Eu fico com vergonha vendo páginas e páginas dos jornais fazendo aquela publicidade toda de que, agora, o não é mais secreto, de que, agora, conseguiram cassar... Nós aqui tínhamos que ter essas páginas, porque há muitos anos nós não temos voto secreto aqui. Esse é o sentimento que a grande imprensa tem que ter. Não é pegar o Congresso Nacional, que terminou com o voto secreto, e dar páginas e páginas de publicização. Nós aqui é que precisamos disso. Eu não sei, não é da minha época, mas eu estou aqui desde janeiro de 2005, e nunca teve voto secreto, deve ser mais antigo graças àqueles que enfrentaram isso, colegas nossos do passado que enfrentaram isso. Esses têm os méritos, e nós temos a obrigação de seguir nessa mesma trilha. Não devemos nos preocupar, em algumas questões, com o problema da legalidade ou não; isso tudo é uma cortina de fumaça, muitas vezes, para nós não enfrentarmos os problemas sérios.

(Aparte antirregimental do Ver. Airto Ferronato.)

O SR. BERNARDINO VENDRUSCOLO: Mil novecentos e noventa e três, segundo o Airto Ferronato.

Então, eu vou lhe dizer, Vereadora: se o seu projeto não for aprovado, eu serei autor, acompanhado por todos os que quiserem, para entrar na mesma linha, no mesmo sentimento, ou seja, permitir que os policiais militares e civis também trabalhem com máscaras porque, se é permitido àqueles que fazem manifestações se esconder, por que não é permitido àqueles que fazem a nossa segurança também se camuflar? Qual é a diferença? Eu também sou favorável às manifestações, mas não acredito que alguém que saia de casa com máscaras saia de casa bem-intencionado. Não posso acreditar, Cecchim, que alguém que saia de casa com máscara para se esconder pretenda fazer alguma coisa boa. Quem usa máscara, quem se propõe a usar máscara quer se esconder de uma responsabilização por um crime que vai praticar ou que praticou. Então, é nessa linha.

Agora, vou voltar um pouquinho mais. Imaginem os senhores e as senhoras que esse cidadão que morreu não morreu em vão, ele vai salvar vidas neste Brasil porque, infelizmente, se tivesse sido um cidadão comum, não teria tido a repercussão que teve. Em nome dele, que Deus o tenha, ele vai nos ajudar a salvar milhares de vidas neste País, porque só assim, com a infelicidade de um cidadão que trabalha na imprensa, com esse resultado, que eu reprovo, mas preciso sinalizar o meu sentimento, nós vamos salvar vidas, pois foi um jornalista. Meus sentimentos à família, aos colegas, enfim, a todos nós, que não aprovamos o que aconteceu. Mas há de se fazer registro: se fosse um cidadão comum, infelizmente, não estaria tendo todo esse reflexo publicitário em nível nacional e internacional, e com isso, com certeza, nós vamos salvar vidas. Parabéns a vocês todos que acompanham essa linha de radicalização. Nós não precisamos mais agora ficar em cima de muro, aqui ou ali, nós vamos radicalizar: quem está em defesa da sociedade e quem está defendendo camuflado!

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Ver. Alberto Kopittke está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

O SR. ALBERTO KOPITKE: Caros colegas, muito boa-tarde a todos, a todas, Sr. Presidente, quero começar dialogando aqui com os colegas sobre um vídeo de um Parlamentar do mesmo Partido da Ver.^a Mônica, e nada mais falarei.

(Procede-se à apresentação de vídeo.)

O SR. ALBERTO KOPITKE: Essa fala do Deputado Heinze, que foi seguida por outra, do Deputado Alceu Moreira, diz muito sobre o momento que nós estamos vivendo no País, que é não, Ver.^a Jussara, um momento novo. De forma alguma se trata de algo inédito na história do País. Não é por acaso que nós estamos vendo aqui nesta Casa vozes reacionárias incitando para que se rasguem as liberdades constitucionais em defesa, pretensamente, da democracia e contra grupos que estariam desestabilizando o País. Isso já foi feito botando a culpa no antigo Partido Comunista, e assim decretaram a ditadura por duas vezes no País no século passado. Mas agora não farão! Agora, as

pág. 4

forças democráticas não permitirão que essas vozes reacionárias, que estão principalmente dentro do Partido Progressista, que têm nome, que têm RG, o Partido do Deputado Bolsonaro, o Partido da Deputada que, na Assembleia, se recusou a votar um projeto do sistema de direitos humanos se ele tratasse de homossexuais, são as mesmas vozes que apresentaram no Congresso Nacional, nesta semana, um projeto para instaurar no Brasil a lei de terrorismo, Ver. Márcio Bins Ely, que tem como a menor pena 24 anos de prisão, o dobro da de homicídio. E qualquer tipo de desordem, diz a lei, no seu art. 4º, pode ser enquadrada como terrorismo. É a vontade de muitos, há muito tempo, enquadrar todos aqueles que lutam por direitos, que fazem greves, que se manifestam. E esses setores reacionários da sociedade brasileira ficam aguardando que outros se equivoquem, aventureiros equivocados na sua forma de agir sempre que existe um ato desses, para pedirem para rasgar a Constituição do Brasil.

Não é acaso. Eu me encontrava no Ministério da Justiça, em 2007, quando as Forças Armadas fizeram um pedido ao Presidente Lula para que ele aprovasse a lei antiterrorismo no Brasil. São sempre os mesmos setores! São setores radicais, que não têm nada a ver com a história, por exemplo, de um Partido como o MDB, como o PDT, como o PTB, como o PSB, como o PCdoB, que há décadas lutam neste País pela democracia.

Desta vez vocês não vão desestabilizar o Brasil; vocês não vão conseguir dar um golpe no Brasil, como tantas vezes deram.

E é importante este debate, Prefeito Villela, porque esta Casa está discutindo a oportunidade de fazer atividades sobre os 50 anos de descomemoração do Golpe Militar, que, desde o ano passado, não é mais uma data das Forças Armadas, finalmente.

E esses setores que ainda chamam a Presidente da República de terrorista e dizem que ela deveria ainda estar na cadeia - como foi dito ainda hoje pela manhã, nesta Casa - não vão quebrar a democracia do País, porque ela já é mais forte, porque ela consegue, ela tem instituições fortes, como o Ministério Público, como as polícias, com as quais a ditadura tentou acabar. Até hoje pagamos o preço por ter uma polícia desestruturada pela ditadura. Mas as nossas instituições e os Parlamentos vão ter coragem e força para impedir essas vozes radicais, aquelas pretensamente de esquerda, aventureiras, rupturistas, totalmente equivocadas e que não estão de acordo com os direitos humanos, essas vozes que hoje, de vez em quando, deixam cair a máscara, como o Deputado

Heinze fez. Mas eu quero agradecer Ver. Alceu Brasinha, o Deputado Heinze, porque é graças a ele que conseguimos saber efetivamente o que tantas pessoas pensam.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. IDENIR CECCHIM: Sr. Presidente, só para não transitar em julgado, eu gostaria de pedir ao Ver. Alberto Kopittke - que colocou o pronunciamento de um Deputado e colocou o nome do Deputado Alceu Moreira embaixo - para separar as duas coisas, porque não são a mesma coisa.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): A Ver.^a Any Ortiz está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

A SRA. ANY ORTIZ: Sr. Presidente, eu não vou ocupar os cinco minutos, eu só venho aqui para falar a respeito do que ontem falei nesta tribuna, a respeito dos cortes da CEEE e de uma entrevista dada, hoje, pelo Secretário ao programa Gaúcha Atualidade, na qual ele confirma que há, sim, cortes programados no sistema de abastecimento de Porto Alegre. Vou ler para os senhores o que ele disse: “Operador Nacional do Sistema que fica em Brasília. Só tivemos um corte que eles nos obrigaram a fazer. Fizemos um corte na semana passada, há uns dez dias, quando houve aquele problema no Norte do País. Daí desequilibrou tudo. A gente recebe ordem, a operadora ordena, e nós temos que cumprir. Desligamos alimentadores para aliviar a carga aqui. Foi a única situação.”

Então, com esta resposta, nós sabemos que a CEEE precisa, sim, dar um retorno a nós, consumidores daqui de Porto Alegre. A CEEE é a única abastecedora da nossa Cidade e, por esta entrevista, confirma que há cortes programados e há desligamento da energia elétrica em algumas localidades para aliviar a carga de luz que é gerada. Muito obrigada.

(Não revisado pela oradora.)

O SR. DELEGADO CLEITON: Sr. Presidente, gostaria que, após o comparecimento dos técnicos do Tribunal de Contas do Estado, as lideranças inscritas pudessem voltar a explicar o que teriam hoje a dizer à sociedade porto-alegrense.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): V. Exa. não estava presente quando eu disse que, como hoje não tem Ordem do Dia, durante todo o tempo, os Vereadores podem usar o Tempo de Liderança. Já tinha explicado antes, mas é pertinente e me congratulo porque, mediante a interrupção, V. Exa. veio fazer esse clamor pelos demais. Parabens-o.

O SR. DELEGADO CLEITON: Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Hoje temos o comparecimento do Sr. Gerson Luiz Souza da Fonseca e do Sr. Airton Roberto Rehbein, técnicos do Tribunal de Contas do Estado, que apresentarão o Relatório de Inspeção Especial referente ao transporte coletivo por ônibus em Porto Alegre.

Antes de chamar nosso convidado, quero fazer uma observação que julgo pertinente. Os senhores que vão falar hoje aqui são técnicos; eles fizeram um estudo, se debruçaram em cima desse estudo. Eles não têm o poder deliberativo. É nesse sentido que eu vou pedir a formulação quando questionarem dentro dessa visão sob a questão dos técnicos como consultores. Eles que buscarem informações para orientação do parecer do relator na oportunidade.

Quero chamar o Sr. Gerson Luiz Souza da Fonseca, Supervisor da Auditoria Municipal, e o Sr. Airton Roberto Rehbein, Auditor Público Externo. Com a palavra os senhores técnicos do Tribunal de Contas do Estado.

O SR. GERSON LUIZ SOUZA DA FONSECA: Boa-tarde, Srs. Vereadores e Sras. Vereadoras, assessoras, assessores, demais cidadãos presentes na Sessão Ordinária. Como vocês sabem – foi amplamente divulgado e noticiado aqui no Estado e até no País –, houve, na quinta-feira passada, uma decisão do Tribunal de Contas sobre um processo de Inspeção Especial na EPTC relativo à tarifa de transporte público. Na ocasião, foi proferida a decisão, e antes, no dia 5, na quarta-feira anterior, o Presidente do Legislativo, Professor Garcia, alguns Vereadores que estavam presentes também, tiveram uma audiência com o Presidente Cezar Miola. E o Tribunal de Contas, de comum acordo com o Presidente do Legislativo, colocou que faria uma apresentação, aos Srs. Vereadores, dos principais pontos do Relatório produzido pelo Tribunal de Contas e comentaria alguns

aspectos da decisão. É neste sentido que nós temos a satisfação de estarmos presentes nesta Sessão Ordinária e fornecer subsídios para que vocês, legisladores do Município, conheçam um pouco mais a matéria.

Como foi falado, é um processo que se originou em 2011, no Tribunal de Contas do Estado. Em julho/agosto de 2012, foi produzido o primeiro Relatório; isso teve medidas cautelares, que vocês sabem, quando o conselheiro Relator expediu, determinou que fossem tomadas algumas providências, o Executivo cumpriu. Houve toda aquela questão da tarifa, muito discutida, e culminou com essa decisão ocorrida no dia 6, quinta-feira passada. Então é um processo muito complexo, que levou quase dois anos de um profundo trabalho dos nossos técnicos, entre eles o Airton Rehbein, que está presente na Sessão e vai explanar tecnicamente os detalhes do trabalho, da decisão. Eu quero dizer também, com muita tranquilidade, que o Tribunal de Contas do Estado sempre tem pautado sua conduta num diálogo permanente com os Poderes, com os judicados, e é nesse sentido que a gente traz essa colaboração.

O Professor Garcia esteve com o Presidente, semana passada, ocasião em que foi pedido até a antecipação da Sessão; foi atendido por um conselheiro relator, sensível às questões que afetavam os transportes na nossa Cidade. E, no sentido de fornecer elementos até para o Executivo, houve essa antecipação.

Como o Prefeito José Fortunati mencionou no final da Sessão, conversando com o Presidente, em entrevistas, esse trabalho é um marco, digamos assim, numa nova discussão do futuro do transporte coletivo, eu ousar dizer, no País. É um debate que está se alastrando por vários Municípios; o Município de Curitiba teve um procedimento, uma inspeção que culminou com uma decisão na semana passada, casualmente, no mesmo dia, em que o Tribunal de Contas proferiu a decisão, e o Tribunal de Contas do Paraná também.

Então, nesse sentido, gostaria de colocar a vocês também que são questões, eminentemente, técnicas que o Airton, nosso auditor público está trazendo. O Tribunal de Contas permanece à disposição de vocês que, futuramente, vão fazer questionamentos; o Tribunal de Contas está de portas abertas, é uma determinação até do nosso Presidente, Professor Garcia. A participação do Tribunal de Contas em todo esse processo não se encerra aqui: o Tribunal vem colaborar e está de portas abertas a todos vocês Vereadores e demais cidadãos do nosso Município para que queiram tirar algumas dúvidas.

Como todos sabem também, é noticiado pelo Prefeito, o Executivo tem intenção de, no dia 5 de março, instaurar um novo procedimento licitatório. Então, vocês, que são legisladores, têm essa oportunidade de, debruçados nesse trabalho, tentar dirimir algumas dúvidas indo ao Tribunal. O Tribunal permanece à disposição, era isso que eu gostaria de dizer, Professor Garcia e, de imediato, passando a palavra ao Airton Rehbein. (Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado. O Sr. Airton está com a palavra.

O SR. AIRTON ROBERTO REHBEIN: Boa-tarde, Srs. Vereadores. É um prazer estar aqui nesta Casa e trazer a nossa contribuição técnica, do Tribunal de Contas, desse importante serviço essencial à população de nossa Cidade.

Eu vou utilizar os *slides* como apoio. Aqui também posso fazer uma comunicação visual com os senhores através de dados que eu vou passar por ali.

(Procede-se à apresentação em PowerPoint.)

O SR. AIRTON ROBERTO REHBEIN: Para a nossa agenda, eu pretendo discorrer sobre esses seis pontos. Vamos ver se o tempo vai permitir resumir quatro mil páginas em menos de uma hora, mas eu quero tratar um pouco sobre o trabalho realizado pelo Ministério Público de Contas e pelo Tribunal de Contas. Quero apresentar aos senhores dados do sistema de transporte de Porto Alegre, alguns exemplos que julgo interessantes para se analisar custos tarifários, abordar as gratuidades, também a planilha tarifária e, por fim, passar pelo Tribunal de Contas, pelo Pleno, a recente decisão.

O nosso trabalho, antes de mais nada, quero dizer que é um trabalho de equipe; são quatro mil páginas, doze volumes, e nós tivemos diversos auditores públicos externos no campo da auditoria. Eu apenas fui convidado pela Casa para apresentar o trabalho, tirar dúvidas, mas a equipe da auditoria é uma equipe grande. Esse trabalho não foi realizado por mim, foi também por mim, e nós temos toda uma estrutura de governança no Tribunal que faz a revisão dos trabalhos, que dá orientação técnica, operacional ou estratégica como as coordenações dos serviços da auditoria, como a supervisão da auditoria também. Nós temos um serviço que se chama instrução municipal, que acolhe os

esclarecimentos do gestor após os nossos apontamentos, e essa área, de maneira, então, isenta, faz o cotejamento do apontamento da auditoria e do esclarecimento do auditor, justamente para que, de maneira isenta, verifique se ficou algum ponto esclarecido ou não. Então, nós tivemos o trabalho desta coordenação de instrução municipal, como chamamos, depois, a sua supervisão. Esse trabalho, obviamente, tem toda a energia da Diretoria de Fiscalização e Controle. O nosso Procurador-Geral, Dr. Geraldo da Camino, também trabalhou nesse processo, bem como, a Dra. Fernanda Ismael, como Procuradora-Adjunta. O gabinete do Conselheiro Relator, Iradir Petroski, teve uma importante missão, pesada missão de levar para o Pleno a sua avaliação. Depois, também, os gabinetes que votaram, no dia em que foi decidido esse processo, todos se debruçaram sobre o seu conteúdo; claro, sempre capitaneados pelo nosso Presidente Cezar Miola, que trabalhou de forma incansável para que fosse dada, o mais rápido possível, a contribuição final do Tribunal a essa auditoria.

Bem, também temos de agradecer à EPTC, aos seus gestores e técnicos, aos operadores do sistema, aos trabalhadores do sistema, porque, durante todo esse período, nenhuma informação deixou de ser prestada. Agradecemos à Prefeitura de Porto Alegre e também à imprensa. A imprensa tem um papel importante; o tema é complexo, permite, muitas vezes, tirarmos conclusões que poderiam ser melhores, mas vamos ganhando aprendizado e fazendo o melhor possível.

Bem, a nossa auditoria começou por uma representação no Ministério Público e passou por 15 pontos, os quais estão aqui de forma resumida. Cada ponto deste é mais de meia página, a sua colocação, à época da representação no Ministério Público de Contas.

Então, queria se verificar a consonância dos cálculos que resultam na tarifa em Porto Alegre. Segundo ponto, como Porto Alegre se posiciona em relação ao Brasil, às questões de custos tarifários de transporte. Procurava indagar por que o reajuste da tarifa se dava em percentual superior ao da inflação. Também a questão da existência de fundos de recursos criados por lei que pudessem favorecer a modicidade tarifária; que nós fizéssemos uma avaliação da qualidade dos serviços; que fosse avaliado o papel da Câmara de Compensação Tarifária, que também se verificasse a destinação, dado os recursos arrecadados pela EPTC dentro da tarifa, que é de 3% do bilhete. Também, que se verificassem algumas constatações prévias do Ministério Público de Contas com relação aos insumos, cotação de insumos. Que se fizesse detalhamento de todos os itens

da planilha. Que se verificasse se existiam receitas indevidas a título de remuneração/depreciação da frota. Que se analisasse a margem de lucro das empresas. Que se verificasse se a planilha de cálculo tarifário estava sendo periodicamente revisada. Que se verificasse a possibilidade de receitas financeiras serem produzidas, em decorrência da venda antecipada dos bilhetes de passagem. Também, que se analisasse o papel do Conselho Municipal de Transporte Urbano - COMTU. E verificar como funciona a venda antecipada de passagens pela ATP. É bastante densa a representação do Ministério Público, e nós, da Auditoria, fomos a campo.

Um segundo ponto, quero passar alguns dados do sistema. Primeiro: os consórcios estão divididos dessa forma, quase que um quarto do sistema para cada grupo. A Carris detém 22,07%; a STS, um pouco mais que as demais, em função das linhas que são bem mais extensas e numerosas. Aqui, eu tenho para mostrar para os senhores diversos dados, mas eu só vou mostrar alguns. Porto Alegre hoje detém 400 linhas - em 2011. A frota total de Porto Alegre, atualizada, está em 1.694 ônibus. Para terem uma ideia, em 2004 - são 10 anos - havia 1.594. A frota hoje, para fins de acessibilidade, está em 60%, em 2013. Em 2004, tivemos uma legislação federal que estabeleceu 10 anos para alcançar 100% da frota dos ônibus urbanos com acessibilidade. Porto Alegre está agora, em 2014, com 60%. Mas, em 2004, tinha 20%; foi crescendo, e, agora, está com 60%.

A questão da frota com ar-condicionado: a frota com ar-condicionado tem se mantido, desde 2004, em torno de 21%, 22% do sistema. Outro item importante e que traz conforto aos trabalhadores e, também, aos usuários, é o motor traseiro. Em 2004, 60% dos veículos estavam dessa forma, e, agora, 50% têm motor traseiro e 50% têm motor dianteiro. O veículo com motor traseiro é mais caro. Com relação ao câmbio automático, em 2004, se tinha 26, 27% da frota, e, hoje, 22%. No próximo *slide*, a gente vai poder depurar um pouco mais esses dados. As linhas, aqui, são segregadas por consórcio operacional. Nós podemos observar que a Carris tem 30 linhas e que os demais consórcios têm uma quantidade bastante superior - em destaque, o consórcio STS, com 158 linhas em 2011. Isso também acaba impactando na própria frota total. A frota total do consórcio STS, em 2011, com 503 ônibus; a Carris, como empresa única e, então, maior empresa, com 361 ônibus – destaco que apresento dados de 2011 porque foi quando começou a auditoria, sendo esses os dados que vocês vão encontrar nos nossos relatórios.

Se nós falarmos de ônibus adaptado, a gente observa que está bem equânime entre a Carris e os consórcios, por volta de 50% da frota de todas essas bacias. Já com relação à frota com ar condicionado, a Carris se destaca: em 2011, estava com praticamente 48% da frota com ar condicionado; consórcio Conorte com 10%; consórcio STS com 20%; e consórcio Unibus com quase 16%.

Vale destacar também a linha que só tem a Carris, com um quantitativo de 159 ônibus. São ônibus de piso baixo e que têm uma acessibilidade que não é feita por elevador, então são ônibus de muito mais qualidade. É claro que esses ônibus vêm completos – eles acabam vindo com ar condicionado, com motor traseiro e, muitas vezes, com câmbio automático –, o que acaba acarretando um investimento maior por parte do operador.

Quanto ao motor dianteiro, a gente vê aqui que o Consórcio Conorte...A Carris tem 25% com motor dianteiro; o Conorte com 55%; STS com 78%, porque ele é um ônibus que é mais barato para se operar, requer um investimento menor. Motor traseiro - a gente vê o contrário: a Carris detém um percentual de quase 75%. Esses números acabam revelando aquilo que a gente vê nas ruas. A Carris tem uma frota diferenciada. Isso a gente enxerga na nossa Cidade. Mesma coisa o câmbio automático: a Carris tem 75% praticamente da frota; o Consórcio Conorte, por exemplo, chega a quase 1%; o Consórcio Unibus é o que mais se aproxima, está com 20%; o Consórcio STS com 6%. Ainda sobre veículos com ar condicionado, eu trouxe umas informações um pouco mais abertas, estão também no Relatório. Aliás, todas as informações que eu estou passando para os senhores aqui estão no Relatório, com desdobramentos. A frota então com ar condicionado: se a gente for verificar em dados aqui atualizados, a Carris está então com 50%. Quando nós abrimos por empresa, a gente observa que a Nortran, uma das maiores do Consórcio Conorte, está com 4,5%; no caso do Consórcio a STS, a maior empresa do Consórcio está com 11%; no caso da Unibus, a Sudeste está com quase 7%. Vale destacar a idade média da frota de ônibus aqui em Porto Alegre. Ela tem se mantido há algum tempo abaixo dos cinco anos. Em 2011, tinha 4,13; em 2012, tinha 4,11; em 2013, tinha 4,32. Pela Legislação de Porto Alegre, temos uma trava - para fins de custos tarifários, para remunerar o ônibus – de cinco anos como o mínimo, ou melhor, como o máximo. Aqui em Porto Alegre os investimentos feitos têm garantido um transporte com uma idade média; em princípio dá para se dizer que fica dentro de uma média das principais capitais brasileiras. Os passageiros transportados, o que a gente leva para o

cálculo tarifário é o que a gente chama de passageiro equivalente, porque aqueles passageiros que têm descontos, como os estudantes, são traduzidos para um cálculo que remete a uma tarifa cheia para fins desse cálculo. O que nos mostram esses dados que estão aí para vocês? Que o passageiro equivalente segue uma trajetória histórica em Porto Alegre – depois eu mostro mais dados, também em nível nacional – de queda nesse número. Então, nós tínhamos, em 2011, 19.853.000 – isto aqui é mês –; em 2012, cai para 19.385.000 e, em 2013, cai novamente para 18.669.000. Então, essas quedas do passageiro equivalente refletem indiretamente, então, na tarifa. Com relação à rodagem, a gente observa que a rodagem acaba tendo pequenos crescimentos, em função da própria Cidade que vai ampliando sua base de território, melhorias são requeridas e acaba aumentando, então, o percurso dos ônibus.

Bem, foi questionada a questão do reajustamento da tarifa, que ficou em 670% no período de 1994 a 2012. O IGP-M ficou em 414%, e o IPCA em 299%. Então, olhando este gráfico, a gente vê uma diferença muito forte. A gente foi procurar o porquê disso. Neste gráfico, agora, eu mostro para vocês uma simulação do reajustamento da tarifa, caso não houvesse perda de passageiros. Nós temos um índice que chama Índice de Passageiros por Quilômetro. Caso esse índice de Passageiros por Quilômetros não fosse perdendo força durante todo esse período, se tivesse se mantido, o reajuste da tarifa estaria muito próximo da inflação, estaria em 414%. Então, com isso, nós podemos creditar esse aumento acima dos índices inflacionários, bastante acima, à perda de usuários durante todos esses anos, bem como à entrada de novas gratuidades. Quando você reduz a um critério de avaliação real, a gente observa que a tarifa de Porto Alegre, quando era R\$ 2,85 - a gente pode ver neste gráfico -, se não houvesse perda de passageiros nem o grande crescimento nas gratuidades, a tarifa poderia ser R\$ 1,84. Isso tudo impacta no índice de passageiros por quilômetro, em 1998, havia 2,81 passageiros pagantes por quilômetro rodado e hoje temos 1,89. E esse gráfico mostra muito como a perda é insistente.

Agora vou dar alguns exemplos sobre as questões que envolvem custos tarifários. Aqui temos uma dificuldade muito grande. Nas nossas auditorias nos demos algumas oportunidades para pesquisar em 500 *sites* de prefeituras brasileiras com mais de 100 mil habitantes para verificar o que eles produziam de informação sobre tarifa. Realmente, é uma garimpagem. Para terem uma ideia, incluindo Porto Alegre, vemos aqui nove

municípios. Dos 500, somente de nove conseguimos informações para comparar e fazer uma reflexão. Nós temos uma carência enorme na transparência, há muito a avançar, mas a legislação federal já está caminhando nesse sentido.

Primeiro, observamos Fortaleza. Esses dados são dos custos por quilômetro. Fortaleza tem um custo de R\$ 3,73 por quilômetro. Agora, Fortaleza, por ter um custo tão baixo, tem uma tarifa de R\$ 2,20. Mas Fortaleza tem uma frota padrão, com o chassi com a melhor relação entre custo e benefício do mercado, assim como a carroceria, que é a Mascarello e Ciferal, as mais baratas do mercado; e nenhum ônibus em Fortaleza tem ar-condicionado.

Em Porto Alegre, há um custo por quilômetro de R\$ 5,71. Observem que Porto Alegre, dentro desta mostra, está no pico, ela tem o maior custo por quilômetro. Mas esses dados são da nossa auditoria em 2011, depois houve desonerações tributárias, houve uma mudança, que depois eu vou explicar para vocês na fórmula do cálculo em Porto Alegre, mas Porto Alegre estava palmo a palmo com Curitiba, que tem um custo de R\$ 5,69 por quilômetro. E Curitiba é um sistema que foi licitado em 2010. Estou falando um pouco sobre licitação, aproveitando, que das capitais brasileiras, a primeira licitação feita foi em Belo Horizonte, em 2008. Observem que as grandes capitais têm uma juventude muito grande em termo de *expertise*, experiência em licitar grandes sistemas de transporte. Curitiba licitou, e observem que ela tem custo que está aí no pico, dividindo com Porto Alegre o pico. Depois nós temos ainda Joinvile com R\$ 5,4, Cuiabá com R\$ 4,99 por quilômetro, e também Florianópolis com R\$ 4,9 por quilômetro – um empate técnico aí. Depois se equivalem também Campo Grande com R\$ 4,4 por quilômetro, Vitória, no Espírito Santo, com R\$ 4,16 por quilômetro, Londrina com R\$ 4,01 por quilômetro.

Bem, eu trouxe esta informação porque julgo importante, por isso que é muito difícil a gente comparar variáveis, visa vias entre outras cidades. Há muitas coisas que têm que ser analisadas. Um desses itens é essa Resolução da ANP, onde exige que nessas cidades, a partir de 1º de janeiro de 2013, se utilize o diesel S10. O diesel S10 é o diesel que tem a melhor contribuição na questão ambiental, porém Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo vão carregar um custo maior no combustível, que fique entre 10 a 15% superior às outras capitais, por exemplo. Víamos antes, naquele gráfico, que Curitiba e Porto Alegre estavam no pico do custo por quilômetro, e a gente via que Vitória, Fortaleza e outras cidades tinham o custo por

quilômetro bem menor. E o que ajuda a contribuir em parte é a questão do combustível utilizado nessas capitais que se utilizam do diesel comum.

Bem, eu trouxe aqui para exemplificar um pouco a questão do nosso sistema em relação ao sistema metropolitano. Como é nosso vizinho, e nós temos informações que são disponibilizadas pela agência que regula o sistema metropolitano. É possível fazer mais comparações, mas eu digo para vocês: em relação às demais capitais e grandes cidades do Brasil, as comparações que foram possíveis e que foram relevantes estão no relatório. Há mais gráficos, há mais algumas comparações, mas muito pouco ainda, em função de que simplesmente não temos acesso.

No caso de Porto Alegre, então, em relação ao sistema metropolitano, tem se mantido uma diferença no custo por quilômetro acima de 30%. Então, chamo a atenção para uma diferença. Vamos pegar o último período aqui, no reajuste dado em 2011, onde o custo por quilômetro, em Porto Alegre, era R\$ 5,71, e na Região Metropolitana R\$ 4,30, com uma diferença de 31%. Então, nós temos vários motivos para isso. Eu vou explorar um pouquinho só para que a gente possa ganhar um pouco mais de corpo para avançar. Por exemplo, o combustível do sistema urbano custa, na tarifa, 35% a mais do que o metropolitano. Há várias explicações para isso, mas uma delas, que eu já antecipei, é a questão de qual o diesel utilizado. A resolução da ANP fechou bem naquelas capitais. Então, é um outro diesel que remete a um outro custo. Outro ponto importante é com relação à depreciação. O carregamento na tarifa pela depreciação, em Porto Alegre, é 58% maior do que o peso no metropolitano. Isso tem a ver muito com a frota de Porto Alegre. Nós temos um quarto do sistema que tem uma frota diferenciada. Então, é natural que se carreguem mais custos na depreciação. Isso acontece também na própria remuneração do capital recebido pelos operadores, que aqui está em 17%, porque a base de ativos a ser remunerada no sistema urbano é bem superior à do sistema metropolitano, em função da frota, que é mais qualificada. E não é só isso: Porto Alegre tem uma frota de quatro anos de idade média, e, no sistema metropolitano, é oito anos, é o dobro. Então, tudo isso vai para a tarifa. Então, o que acontece? Acaba Porto Alegre tendo mais peso na depreciação, mais peso na remuneração, porque também a frota do metropolitano é o dobro, está em dobro o desgaste em relação à de Porto Alegre, que trabalha com uma frota bem mais atualizada.

Eu trago isso aqui para ilustrar aos senhores, porque ajuda bastante na reflexão quando a gente consegue materializar. Por exemplo: despesa de pessoal, Porto Alegre tem um custo 42% maior. E aqui também há as suas explicações, o transporte urbano é muito mais intensivo que o metropolitano; no transporte urbano, inclusive, nós até temos uma lei em Porto Alegre que tem que andar sempre com cobrador o motorista; no metropolitano, eles têm uma outra forma de gestão, em função até da característica do transporte, que não tem esse sistema tão intensivo de viagens, como em Porto Alegre. E isso acaba impactando no custo para o pessoal. Então, nessa linha final, 31% é a diferença. Mas para qualquer item que formos verificar temos as justificativas técnicas para se chegar a essa interpretação.

Nesse sentido, eu trouxe aos senhores mais algumas informações que comparam os dois sistemas. No sistema urbano o óleo diesel foi cotado, em 2012, foi possível comparar com o metropolitano, o urbano foi a tarifa calculada em fevereiro, o metropolitano em abril – o diesel R\$ 1,99 em Porto Alegre; e o metropolitano, R\$ 1,83. Por que isso? Por essa diferença do tipo de diesel. Em Porto Alegre, em 2012, não era o S10 ainda, era o S50. A Resolução da ANP foi fazendo com que se migrasse, cada vez mais, ao combustível mais aceito ambientalmente. E hoje a realidade é que o S10 custa mais que o S50. Então, haverá uma outra cotação dentro da próxima planilha.

Quando se fala em peças e acessórios, observem que o metropolitano tem custo maior, porque é uma frota mais envelhecida. Então, esse item custa mais. Quanto ao salário dos motoristas e cobradores são bem semelhantes; o salário de fiscal tem uma boa diferença, em Porto Alegre é um salário equivalente ao de um motorista; o vale refeição, em Porto Alegre é maior, tem uma diferença de 15%. E aqui os fatores de encargos sociais, que incidem sobre os salários. Esses fatores são lá de 2012, ele mudou, agora ele é um 1,40, porque houve uma desoneração, que, na época da nossa auditoria, foi objeto de requerimento à EPTC, que fosse reconhecido no cálculo, e foi.

No caso do fator de utilização, que é um item também importante, que remete a pessoal; Porto Alegre precisa mais gente para operar, precisa ter 2,28 motoristas e cobradores por veículo, enquanto o Metropolitano, 1,67. Mas as explicações estão nas suas características técnicas. Acho interessante trazer este exemplo, porque, muitas vezes, se olharmos, lá no final, custo por custo, não demonstra para nós o que está por trás de tudo isso.

A frota operacional de Porto Alegre é apenas 5% inferior ao Metropolitano, e aqui aparece para vocês a idade média. Porto Alegre, 4,13, e o Sistema Metropolitano, 8,58.

Quanto ao valor do veículo, que é base para remuneração, depois depreciação do capital, Porto Alegre trabalha com um valor de veículo 14,3% maior, por ser uma frota mais qualificada, mais nova.

O valor residual do veículo, que é o valor pelo qual o empresário pode vender este veículo ao final da vida útil – e este valor não vai para a tarifa –, em Porto Alegre, é 15%; no Metropolitano, 20%. Então, aqui, tem uma diferença importante, também. Enquanto o Metropolitano, por características dos veículos, tem uma reserva para o veículo no final da vida útil de 20%, aqui tem 15%. Só que Porto Alegre tem muito mais ônibus articulados. Os ônibus articulados, inclusive, a gente tem conhecimento de que o valor residual deles não chega a 15%, porque é difícil você repassar aquele ônibus. Tudo isso está lá no nosso relatório.

Vocês podem ver que o coeficiente, que é o percentual de peso, de depreciação, em Porto Alegre, é bem superior na remuneração também, tendo em vista isso tudo, idade média dos veículos e outras características.

Quanto às gratuidades, aqui em Porto Alegre, temos diversos tipos. Nós temos o passe escolar, com o desconto de 50%; e os demais todos, com a isenção. Todos estes dados estão no relatório.

De fato, o que tem acontecido, desde 2005, é o crescimento dessas gratuidades. Lá em 2005, se tinha 24% de gratuidades, e, hoje, as gratuidades estão em 31,28%, dados de 2012. A gratuidade teve um crescimento mais forte no período de 2010 para 2012, mais em função da integração do segundo passe com a mesma tarifa, segunda viagem com a mesma tarifa. Aqui eu trago mais umas informações sobre essa questão que envolve as gratuidades. Hoje circulam por Porto Alegre uma média de 330 mil usuários com gratuidade, por dia. Isso significam 8 milhões e meio de usuários por mês. E, se a gente fizer uma relação de 2012 para 2011, houve um crescimento na gratuidade de 15%, praticamente, fruto da integração da segunda passagem gratuita, que começou com 50% e ficou plena. Quando ficou plena, refletiu um crescimento de 15% de um ano para o outro. E, se voltarmos a 2007, isso monta 40% o aumento de passageiros que circulam com algum tipo de gratuidade. Mas, em 2007, eram 235 mil usuários, hoje passamos para 329 mil. E esse crescimento é um ponto muito relevante, esse crescimento que impacta

pág. 17

aqui, eu repito, nesse gráfico do índice de passageiro por quilômetro, porque ele contribui decisivamente nessa redução. Desses usuários isentos que nós temos em Porto Alegre, 60% dos usuários são os idosos, que estão na faixa de 60 a 65 anos que têm algumas regras, e depois acima de 65 anos. Depois, seguindo nos isentos de 2011, vêm os rodoviários com 9%, e o passe livre com 9%; também os com necessidades especiais com acompanhamento, 15%. Então aqui estão os isentos. Vou me deter um pouquinho mais, porque acho que abre um pouco mais a informação. Se nós considerarmos que as gratuidades totais de Porto Alegre montam 8 milhões e meio de usuários por mês, com 31% de impacto na tarifa, é possível fazermos a seguinte leitura: o impacto do escolar nessa gratuidade é de 4%, o impacto do passe livre é de 1,52%, o dos idosos chega a 9%, dos especiais a 3,3%, e a integração da bilhetagem, que é a segunda passagem gratuita, já está quase chegando em 12%. Então essa é uma abertura por tipo de gratuidade, e mais à direita os senhores podem observar qual é o impacto de cada tipo de gratuidade na tarifa quando calculado lá no começo de 2013, em R\$ 3,05. Depois eu volto a falar um pouco mais sobre essa questão da tarifa, como ela se alterou no ano passado. Se não houvesse gratuidade, vamos supor, a tarifa poderia ser R\$ 2,10. E hoje o maior peso nessa gratuidade em termos de valores monetários está na integração da segunda passagem que são 36 centavos destinados a esse item. Depois vêm os idosos onde 28 centavos da tarifa advêm desse tipo de gratuidade.

Nesse outro quadro, eu procuro trazer um pouco mais de informações agora com relação ao total da média/mês de passageiro de 27 milhões. Nós temos que desses 27 milhões, 8% fazem uso do escolar, 6% dos idosos, 5% - sem somar os idosos acima de 65 vai dar 11%; o vale-transporte 32%; o passe antecipado 5%. Então, uma abertura maior dos extratos.

O próximo item é a planilha tarifária. A nossa auditoria começou, num primeiro momento, com foco mais específico na questão da planilha tarifária e como passei para vocês no início da apresentação, a representação do Ministério Público de Contas requeria que se fosse muito além, foram 15 pontos e todos esses pontos estão nas 500 páginas de relatório produzido pela auditoria, em 3 relatórios diferentes. O primeiro deles entregue em dezembro de 2012, o segundo em junho de 2013 e o terceiro em dezembro de 2013. Esse arquivo junto, com todos os esclarecimentos feitos pela EPTC, junto com todas as análises do nosso serviço de instrução, que pegam os esclarecimentos mais o nosso

relatório e procura verificar se mantém os apontamentos ou afasta apontamentos, todos estão juntos nesse arquivo disponível no *site* do Tribunal junto com o parecer do Ministério Público, com o voto, com a decisão tomada recentemente.

Com relação à planilha tarifária, Porto Alegre traz no corpo do seu decreto o alinhamento dela à metodologia Geipot, é uma metodologia criada em 82, quando passada a gestão das tarifas para os municípios. Até então ainda eram centralizadas no Governo Federal questões que envolviam tarifas de ônibus urbanos nos municípios. E essa planilha ficou conhecida largamente por planilha do Geipot. Em 94 ela foi atualizada, se atualizaram alguns critérios, e hoje no Brasil 99% dos municípios que têm sistema de transporte urbano se utilizam desse método.

O que tem ocorrido é que novas licitações, realizadas principalmente em grandes capitais que têm um conhecimento técnico mais elevado, têm optado por outras metodologias. A gente pode verificar Florianópolis, que há pouco adotou o método pela taxa de retorno, que avalia custo de caixa e tal, tem toda uma metodologia. Em Brasília, onde há pouco também chegou ao fim a licitação, também se utilizou da Taxa Interna de Retorno com uma tarifa teto, se não me engano. Então, modelos mais híbridos e modelos mais testados no ambiente da energia elétrica e do saneamento.

O transporte com o modelo Geipot considera a média dos custos do sistema para fins tarifários. Então, como é o caso de Porto Alegre, a tarifa reflete os custos das quatro bacias – a Carris mais os três consórcios. Dali é extraído um custo médio e nós temos a tarifa. E a tarifa é feita nos critérios do Decreto nº 14.459/2004. E basicamente é isto que está aí mostrado. De um lado nós temos custos variados, de outro lado os custos fixos. Então, Porto Alegre historicamente dividia os seus custos fixos para chegar ao custo por quilômetro. Apura-se, primeiro, um custo em valor monetário, depois se divide pela quilometragem média e se chega ao custo médio por quilômetro. Porto Alegre dividia esses custos fixos pelo percurso médio mensal, como a gente chama, então, é que se calcula pela divisão da quilometragem rodada pela frota total. Historicamente, Porto Alegre vinha fazendo assim. Nós, tecnicamente, discutimos com a EPTC, foi objeto até de medida cautelar pelo Tribunal em 2013. Entendíamos que, ao calcular esse PMM, que vai dividir todos esses custos fixos, seria muito mais produtivo ao sistema dividir, então, pela frota operante. Essa frota operante, inclusive, nós trouxemos no relatório, todos os exemplos estão lá. Antes eu antecipei aos senhores a dificuldade de achar dados de

sistemas no Brasil. Para vocês terem uma ideia, nós estamos olhando aqui para quatro Capitais, foram as possíveis de conseguir no Brasil. Essas que foi possível de se conseguir calculam com a frota operante.

Para avançar em exemplos, nós temos a Agência Nacional de Transportes – ANTT, que calcula a tarifa num sistema chamado semiurbano interestadual, e também se utiliza da frota operacional. A agência reguladora do Estado, que regula o transporte metropolitano, também usa como frota a operante. Então, quando eu mostrava antes a diferença de custos de metropolitano para urbano, que chega até a 30%, ali dentro também está essa questão do cálculo desse percurso médio, que, naquele comparativo, Porto Alegre dividia pela frota total; e o metropolitano, pela frota operante.

Se nós olharmos a tarifa de R\$ 2,80, atualmente em vigor em Porto Alegre... Eu procurei colocar ali no quadro qual é o peso de cada rubrica de custos nesses R\$ 2,80: combustível tem um custo por quilômetro de R\$ 0,91, isso pesa na planilha 17%, que corresponde a R\$ 0,48 de R\$ 2,80; os lubrificantes correspondem a R\$ 0,01; rodagem, que são os pneus, R\$ 0,05 no preço da passagem; peças e acessórios, R\$ 0,22 ou 8% do custo dos R\$ 2,80; depreciação, R\$ 0,27 centavos; e remuneração do capital, R\$ 0,21. É um tema que foi foco específico de avaliação da auditoria, a chamada remuneração do capital, que, por outro lado, também se fala em margem de lucro, no linguajar de indicador, ela é de 8% ou R\$ 0,21 dos R\$ 2,80. Pessoal tem o maior peso, 45% dos R\$ 2,80, chegando, então, a R\$ 1,27; e a despesa administrativa, os R\$ 0,14, ou seja, 5%, e os tributos 5%, ou R\$ 0,14.

Eu trouxe aqui um exemplo para mostrar aos senhores que eu achei providencial para que se entenda melhor essa questão do percurso médio mensal, do fato de ter sido solicitada a mudança da fórmula de cálculo. Em seguida, eu vou passar. Antes ainda, eu quero demonstrar para os senhores que, lá em 2012, a tarifa, quando era R\$ 2,85, ela era calculada com a frota total do percurso médio mensal. Então, era R\$ 2,85 quando o Tribunal começou a fazer a auditoria.

Ao final da auditoria, do primeiro relatório, em dezembro de 2012, nós entregamos um relatório em que nós já apontamos essa questão do cálculo do PMM e dissemos no relatório que, caso fosse feita uma simulação com uma frota operacional, que também foi estimada por nós, era possível que a tarifa pudesse ser R\$ 2,60. Então, no começo dos nossos estudos, esse número era um número com o qual teria que se ter muita cautela

porque nós, técnicos, tivemos que fazer uma estimativa de cálculo pois, historicamente, se trabalhava com a frota total. Nós, através de um cálculo de alocação de veículo por faixa de horário, que é um cálculo que está dentro da metodologia GEIPOT e usada pela EPTC, lá de dentro nós tiramos um número – está escrito isso no relatório –, para que o número não fosse um número sem base técnica, e foi possível estimar uma tarifa de R\$ 2,60 com reflexo na redução de R\$ 0,25 no bilhete.

O que aconteceu em 2013? Houve uma solicitação de reajuste pelos empresários. Eu me lembro de que era em torno de R\$ 3,30 o pedido de recomposição da tarifa, a EPTC calculou e, por decisão do Tribunal, por cautelar, ela teve que considerar uma nova fórmula de cálculo, com a frota operante, e isso resultou numa tarifa de R\$ 3,05, uma diferença de R\$ 0,25. Então, para nós, auditores, para nós, técnicos, foi até um número interessante porque, realmente, aquilo que nós estimamos, também com bases técnicas, se revelou num momento em que, de fato, foi calculada a tarifa para um próximo período.

O que acontece? A tarifa, então, era R\$ 3,05, e, após algumas desonerações tributárias e também em função de apontamentos que o Tribunal fez no relatório entregue em junho de 2013, foi possível... O Tribunal, inclusive, emitiu uma cautelar em junho para que a tarifa não aumentasse de R\$ 2,85 até que a EPTC fizesse esclarecimentos em diversos itens apontados por nós. Em seguida, houve a desoneração do ISS, e foi possível, então, o Prefeito decretar a tarifa de R\$ 2,80.

Concluindo isso, dá para se dizer que, do apontamento do Tribunal que muda essa fórmula do cálculo do percurso médio mensal, mais as desonerações tributárias e a desoneração de folha de pagamento dos rodoviários, se teve um benefício de R\$ 0,50 no bilhete em 2013. Aqui eu quero exemplificar para os senhores: R\$ 0,50 nos bilhetes nós somando esses dois reflexos, a auditoria do Tribunal mais esse movimento que houve de desonerações.

Eu trouxe um exemplo quanto ao percurso médio mensal que vou passar da seguinte forma: a frota total de Porto Alegre é de 1.694 veículos, a frota operante é de 1.540 veículos. O que aconteceu? Em 2013, quando a EPTC fez a planilha de R\$ 3,05, ela teve que fazer, a seu critério – o Tribunal não deu o critério de dizer qual o número da frota operante, porque esse é de conhecimento do gestor do sistema, e assim foi feito. Então, a frota operante, 1.540, ali nós temos a quilometragem, esses dados são de 2013.

Se nós calculássemos o PMM pela frota total, isso tinha dado 5.827 quilômetros rodados, em média, por ônibus num mês. Se você faz pela operante, você aumenta o número de quilômetros, porque eu estou dividindo pela frota operante. A frota reserva, em tese, está ali para substituir um em operação. Então, esse número, frota operante, de quilometragem, foi 6.410.

Eu trago para os senhores o cálculo do pessoal, que está inserido na tarifa atual de R\$ 2,80. O cálculo de pessoal parte de um salário de R\$ 1.867,00 do motorista, e aplica 1,40 de encargos sociais. Tem que se considerar que, para cada ônibus, eu preciso de 2,30 operadores/trabalhadores. Isso alcança, para motorista, cobrador e fiscal, mais o vale-refeição, R\$ 11.675,00 por mês. Se eu divido esse número pelo percurso médio mensal com a frota total dá o fator de dois, custo por quilometro de R\$ 2. O que eu estou fazendo? Reais –11.675; divido agora pelo percurso médio mensal do ônibus – pela frota total, 1.694 ônibus –; me dá um custo de R\$ 2,00 por quilômetro. Agora, se eu fizer o mesmo procedimento com a frota operante, o custo cai para R\$ 1,82 por quilômetro. Isso significa uma redução de 9% no custo por quilômetro. Essa redução que, em média, se reflete no seu todo em 9%, puxado, principalmente, por esse fator de pessoal, que é quase 50% da planilha, já está incorporado no cálculo da tarifa de R\$ 2,80 em 2013.

Aqui os senhores têm acesso, está no relatório... Esse exemplo que eu dei é feito, linha a linha, na tarifa, demonstrando a estimativa que nós fizemos – eu falei de R\$ 2,60 na época, que era uma estimativa, que era uma simulação, mas tínhamos base técnica para isso.

Quanto à estrutura de custos, já revelei um pouco para os senhores, mas o maior peso está nos combustíveis em Porto Alegre, 16% dos custos do sistema. Depois, aqui eu tenho alguns itens como custo de capital, que está também, em 2013, está em torno de 17%, mas ele fica variando entre 15, 16, 17. A remuneração de frota de Porto Alegre, perto dos 6%. Estou destacando alguns itens. Peças e acessórios, em torno de 7; despesa com pessoal...Observem que a despesa com pessoal cai para 40% do custo, em 2013, por causa da desoneração da folha de pagamento. Ela tinha uma média aqui de 45, 43%, e aqui ficou em 40%. Então, esse índice de quanto de pessoal é em relação ao total depende muito de como eu componho, também. Neste caso, aqui, por exemplo, o plano de saúde ficou lá embaixo, então não está aqui junto. Mas, quando eu comparo, pelo menos o que eu estou comparando, tenho que manter a mesma base técnica.

Despesa administrativa, em torno de 6% do custo total; outras despesas, 4%. A remuneração do capital, conforme está no Decreto, é 12% aplicado sobre os investimentos no sistema, o que resultou, na planilha, no ano de 2011, uma fatia de 6,87% da tarifa para o empresário. Mas o valor que nós apuramos, dessa rentabilidade, desse retorno sobre o investimento, totalizou uma média de 9,74%. Então, observamos uma rentabilidade superior em relação à média apurada pela contabilidade das empresas. Também foram feitas exclusões, ajustes na contabilidade, excluindo valores que não eram pagos ou que não estavam dentro da tarifa, como, por exemplo, taxas que eles pagam para a gestão dos consórcios, taxas para a ATP. Nós ajustamos a contabilidade de itens que não são pagos na tarifa para chegar a um número real, então, de 9,74%. Fizemos um cálculo médio, excluindo a Carris – porque a Carris apontou prejuízo –, e por isso sobe um pouco, se falarmos só dos consórcios privados, para uma média de 10,5%. Eu já explico um pouco sobre por que isso acontece.

No caso de 2012, a planilha apontou 6,3 como peso no valor da tarifa da remuneração do operador. Nós apuramos uma média de 7,2%, e, tirando a Carris, uma média de 8,24%. Então esses valores variam no tempo, porque muitos fatores devem ser considerados – às vezes, há um maior investimento em frota, outras vezes, não. São muitos os porquês para se chegar a uma avaliação bem detalhada. Mas, num primeiro momento, a gente observa que as empresas estão operando, então, com uma rentabilidade sobre investimentos maior que a planilha. Nesse ponto eu destaco, talvez, dois motivos principais para 2011 e 2012: o primeiro deles era a questão que passa pelo PMM - Percurso Médio Mensal, que ele era calculado pela frota total, mas nós entendemos que é pela frota operante. Pela frota operante faz com que aumente a produtividade do sistema, e esse aumento de produtividade acaba impactando na compressão da tarifa. Então, tínhamos uma tarifa menos comprimida em função desse cálculo de percurso médio mensal, que era pela frota total num primeiro momento, e num segundo momento, obviamente, pelo mérito dos empresários, pelo mérito dos operadores que trabalham e buscam resultados em cima de diversas variáveis.

O outro ponto que dá para se destacar é que durante o ano muitas variações de preços ocorrem. Às vezes o mercado está trabalhando com preços mais interessantes num certo período, às vezes menos, e o empresário tem como, obviamente, fazer a sua gestão em

cima disso, fazer aquisições de frota no momento certo, poder de negociação, uma série de implicações que podem se tirar.

Ainda quanto à remuneração do capital, eu trouxe este gráfico, mas se este gráfico for muito pequeno para se olhar na tela, porque tem muita informação, ele está no relatório. O que eu falei dos ganhos, que o empresário tem alguns itens pela sua gestão, aparece neste gráfico. Eu tomo como exemplo aqui a empresa Gasômetro. Se pegarmos a Gasômetro, ela teve um ganho de capital, isoladamente, de 19%, porém, ela tem um gasto de pessoal que remonta 38% e a planilha paga 45%. A Gasômetro conseguiu fazer uma gestão, dentro da sua logística operacional, que imputasse menor custo no item que mais pesa na planilha, por exemplo. Por aqui, o senhor já vê que as empresas que têm uma rentabilidade superior ao que está na planilha, em alguns itens elas têm uma boa economia. Então, isso somado a questão do cálculo do custo médio mensal fez com que algumas empresas se destacassem. Porém, na média, a média que reflete o equilíbrio econômico-financeiro do sistema... porque é importante, no primeiro momento o que ocorre é a proteção do sistema; na média, dá para se dizer aqui, em 2011 e 2012, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do sistema e as empresas tendo alguma vantagem em relação ao valor da planilha, pelo mérito deles, bem como essa questão do PMM, que falei para os senhores, que, a partir de 2013, então, quando se fizessem estudos, eu creio que o órgão que faz a gestão talvez possa manter esse estudo para os próximos períodos, poderia ser objetivo de comparação.

O último ponto é o que o Tribunal decidiu, então. Sei que estou abusando um pouco dos senhores, mas vou procurar ser bem rápido aqui nestes pontos, para concluir esta minha apresentação. Bem, o que eu tinha em mente era, primeiro, fazer isto, passar para os senhores uma ideia um pouco mais sobre o sistema, algumas coisas de comparação sobre custos, sobre métodos. Isso tudo está nos nossos relatórios. Por fim, agora, recentemente, o Tribunal de Contas analisou de forma definitiva esse processo, e o relator foi o Conselheiro Iradir Pietroski. Observem que eu botei alguns destaques ali. O Ministério Público de Contas, então, retoma a questão, está isso aqui no relatório, que começou lá com a representação do Ministério Público de Contas em 2011. Também vale dizer que o voto do Tribunal Pleno foi unânime e determinou ao gestor: a primeira questão é com a licitação, e foi dado um prazo de 120 dias, para conclusão, e 60 para que seja colocada. Já existia o prazo, pelo Tribunal de Justiça, de 30 dias, o Prefeito está até

pág. 24

fazendo por esta opção, pelo que a gente já ouviu. A segunda determinação era com relação aos termos das cautelares, do PMM, que é aquele grande reflexo que se tem na tarifa ao mudar a fórmula. Foi decidido que se mantivessem aquelas cautelares, as duas, como definitivas. Também, o próximo item pede que se controle a questão de frota excedente, porque, no segundo relatório que fizemos em junho de 2013, nós identificamos frota excedente de sete veículos. Na época, não fazia impacto na tarifa, em função de que o quantitativo era pouco, mas houve o apontamento e foi corrigido pela EPTC nessa planilha de R\$ 2,80. Aliás, vale dizer que muitas coisas foram corrigidas. Pequenos apontamentos, pequenas considerações, pequenos entendimentos que o Tribunal tinha a EPTC corrigiu ao longo do tempo.

A outra determinação é para que as cotações dos insumos incorporem preços de mercado, isso quer dizer que além da cotação tradicional feita com os fornecedores também se utilize daquilo que as próprias empresas geram de informação, o que é útil nesse meio. Claro que a EPTC terá que ter método para fazer isso, porque a gente pode ter compra de ônibus, por exemplo, em março, mas a tarifa é revista lá em janeiro, quase um ano depois. Então a gente pede que considere e faça uma composição, porque dentro do valor de investimento pago pelo empresário, ali dentro está também o seu poder de negociação. Uma negociação em conjunto, quantidade de frota, são várias escolhas que levam a fechar o melhor negócio. Então a gente quer levar para dentro da tarifa, com essa decisão, a colheita desse melhor investimento que tenha sido feito, em termos de menor gasto, quando se fala em insumos.

Quanto ao Conselho Municipal de Transporte, a gente observou que a tarifa estava sendo avaliada em 24 horas, de forma repetitiva, com assentamentos em atas do Conselho, inclusive, e o Tribunal dá um fôlego de sete dias para que se tenha uma avaliação dessa complexidade que é o cálculo tarifário.

Também vale lembrar que são 14 as recomendações que vieram do parecer do Ministério Público de Contas. E desse parecer, somente um item não foi acolhido pelo Conselheiro e pelo Pleno, as demais 13 recomendações do Ministério Público de Contas foram atendidas. No caso, aqui, do cálculo de receitas indevidas, na época houve um espaço de tempo, quando a tarifa era R\$ 3,05, depois foi para R\$ 2,80; então tem uns intervalos de tempo ali que tinha alguns erros de cálculo, e foi determinado que sejam apurados esses valores e sejam creditados para fins de cálculo tarifário, em benefício do cálculo tarifário.

Com relação a se manter a metodologia de cálculo do Geipot, porque a EPTC pode mudar a metodologia, ela tem essa deliberação - inclusive, vale destacar que há outras metodologias de cálculos, e essa é uma opção do órgão gestor, o que ela acha que mais interessante no seu todo e também a sua gestão -, se mantendo isso, e esse era um apontamento nosso, da auditoria, que faltava fazer revisões tarifárias. A última revisão tarifária foi em 2003, e cinco anos depois, pela legislação, deveria ter sido feita em 2008, e não foi feita. Mas a EPTC está apresentando essa revisão tarifária agora para tarifa de 2014. Então, se determinou aqui que se acolha, dentro da nova legislação - que se atualize a nossa legislação -, os apontamentos do Tribunal, também com a revisão tarifária desenvolvida na EPTC.

Bem, quanto à lucratividade das empresas, então, também foi determinado, nesse cálculo de rentabilidade, ou também conhecido como margem, que não se façam prejuízos dessas principais despesas que os operadores têm com a ATP e os consórcios.

A próxima determinação tem a ver com a Câmara de Compensação Tarifária. Havia alguns critérios ou algumas incumbências que estavam já na legislação, porém não vinham sendo adotadas, como a gestão da receita e da publicidade, como o controle da contabilização dessas receitas na contabilidade das empresas e também o regimento interno, que deixe de forma transparente o trabalho realizado, quando da compensação de custos e de receitas entre os operadores do sistema.

Também se determinou que seja realizado um estudo, que seja apresentado em 90 dias, para que se verifique se essa taxa de 3% que a EPTC tem recolhido de dentro da tarifa é suficiente, se ela não pode ser reduzida desses 3%, para que, então, beneficie a tarifa.

Também, que a EPTC apresente estudos necessários, também no prazo de 90 dias, na questão da bilhetagem eletrônica. O entendimento é de que, então, a bilhetagem fique com o poder concedente, e ela, em 90 dias, vai desenvolver, então, as suas complexidades, limitações, atitudes, o que tem que ser feito. A questão da depreciação do valor residual dos veículos, também se pediu para fazer um estudo, porque hoje somente 15% não é recuperado pela tarifa, e é importante esse estudo, porque se pode verificar, por exemplo, que as empresas estejam, na sua média, vendendo os veículos, por exemplo, com 20% ou mais. É essa a realidade. Se ela for maior, ela pode beneficiar a tarifa. Também se pediu, então, um estudo, em 90 dias, pela EPTC, para identificar o

potencial de geração de recursos financeiros na venda antecipada de passagens, que também pode atender a modicidade tarifária.

O próximo item: determinou-se que seja feito estudo em 90 dias, que se avalie a possibilidade de fixação da tarifa, tomando como parâmetro de dados e custos somente as empresas privadas do sistema. A gente sabe que a Carris presta um serviço diferenciado, incorre em custos também diferenciados; então, aqui é uma determinação de que, fazendo-se o cálculo pelas empresas do sistema que são privadas, faça-se um estudo de se isso pode ou não beneficiar o preço final e o usuário.

Determinou-se que a Direção de Controle e Fiscalização do Tribunal vai acompanhar essa questão de prazos, vai voltar a essa matéria; então, ela não é uma matéria encerrada.

Então, com isso, senhores, eu tentei acelerar, para não ocupar a importante agenda dos senhores. Hoje, nós viemos aqui para fazer essa apresentação, e, como eu falei antes, os relatórios estão à disposição dos senhores, porque, talvez, muitos dos questionamentos que os senhores estão fazendo, estão pensando podem ser trocados com seus Pares, e os senhores podem, obviamente, e sempre fazem, debater essa importante matéria. E nós, do Tribunal, vamos ficar à disposição dos senhores, vocês podem contatar a casa, que se tem colocado na pessoa do nosso Presidente.

O Presidente da Câmara esteve lá com colegas, os Srs. Vereadores, e nós temos, nisso tudo, um foco principal: colocar à disposição desse debate um aprofundamento técnico nesse nível, que nós fizemos, que foi modelo para o nosso País. Nós tivemos um encontro, ano passado, depois que o primeiro relatório do Tribunal foi produzido, em que vieram 18 Tribunais de Contas brasileiros a Porto Alegre para ficar durante dois dias conosco – 18 Tribunais, sendo dois municipais, um deles do Rio, o outro de São Paulo; Tribunais do Norte, Nordeste, Centro. Inclusive, acompanhamos depois notícias, pela imprensa, de que diversos desses Tribunais já colocaram auditoria em campo nas suas capitais. Então, temos essa consciência de que é uma demanda reprimida entrar nesse assunto, assim como há um clamor por melhorias, um clamor de qualidade, de preço. É também um momento de nós, órgãos de controle, podermos entrar nesse assunto. Ele é fruto de uma grande equipe de auditoria, há pelo menos dez auditores em campo, que conseguiu tirar, durante um período longo de reflexão e debate técnico, os nossos relatórios materializados.

Eu agradeço aos senhores, e nós estaremos lá no Tribunal para contribuir, inclusive nesse processo todo, em Porto Alegre, com a licitação. Obrigado, senhores, boa-tarde. (Palmas.)

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Sr. Airton Roberto. O Sr. Gerson Luiz Souza da Fonseca, Técnico do Tribunal de Contas do Estado, Supervisor de Auditoria Municipal, está com a palavra.

O SR. GERSON LUIZ SOUZA DA FONSECA: Só para deixar registrado aqui - muita coisa o Airton já mencionou - que acreditamos que o papel do Tribunal de Contas do Estado era esse, o que foi combinado com o Presidente Miola, Presidente Professor Garcia, de oferecer essa contribuição aos nobres Parlamentares que atuarão no processo de fiscalização da próxima contratação do transporte público. Então, a ideia era esta, a de oferecer subsídios a vocês, para que possam bem desempenhar o papel de fiscalizadores.

O Tribunal de Contas, como todos sabem, vai acompanhar este processo – o Airton referiu –, na decisão do Tribunal Pleno constou isso. Nós temos que avaliar o cumprimento da decisão, qual seja, a instauração de uma licitação, de um procedimento licitatório, que deverá ocorrer nos próximos dias.

Há uma série de determinações do Conselheiro Relator, acatadas pelo Tribunal Pleno, no sentido de que Porto Alegre, o Município, faça vários estudos contemplados na decisão para que possa bem desempenhar uma atuação na licitação. Há várias questões ali que podem impactar numa licitação e, se bem avaliadas pelo Poder Público, podem contribuir de maneira decisiva para que haja uma licitação correta, que permita um transporte coletivo de qualidade, com uma tarifa justa, que, ao fim, é o que todo cidadão deseja.

Eu combinei aqui com o Professor Garcia – vejo que há Vereadores inscritos, que gostariam de tecer alguns comentários – e, como o Airton falou, nós vamos receber, ouvir essas ponderações; anotaremos algumas coisas para que sirvam de subsídio ao nosso trabalho, e, no momento oportuno, poderemos sanar as dúvidas. O Tribunal de Contas está com as portas abertas, a nossa consultoria técnica, o nosso Diretor de Controle e Fiscalização, o Leo Arno Richter, assim como, evidentemente, o Presidente Miola e sua

assessoria estão preparados para recebê-los e debater isso, que vai impactar, afinal de contas, num serviço essencial à população.

Da mesma forma, como referido, foi um trabalho de fôlego, digamos assim, um trabalho aprofundado; são quatro mil páginas e, como o Airton falou no começo da apresentação, a auditoria foi um ano e meio de processo, de visitas à EPTC, requisições de documentos. Fomos sempre muito bem atendidos pelo Diretor Vanderlei Cappellari e sua equipe, que não poupou esforços para nos fornecer todas as informações, porque, ao final, é um trabalho que vai servir de referência, não só para Porto Alegre como para vários Municípios do Estado e do Brasil. Pela primeira vez, foi feito um aprofundamento na planilha tarifária com o objetivo de fornecer esses elementos para que o Poder Público bem decida sobre uma questão de extrema importância para a Cidade. Então era isso, Ver. Professor Garcia, colocamo-nos à disposição. Agradeço a oportunidade que foi dada ao Tribunal de Contas, até no cumprimento de sua missão constitucional, de oferecer esses elementos. Também combinamos, através da nossa assessoria de comunicação social, que nós vamos, de alguma forma, remeter esse material aos senhores Vereadores, ao Presidente da Câmara, para que possam bem utilizar esse material nos debates que serão certamente aprofundados na Casa. Então, mais uma vez, eu agradeço em nome do Presidente Cezar Miola, em meu nome e do Airton. Agradecemos a atenção dispensada, estamos à disposição.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Sr. Gerson. O Ver. Airto Ferronato está com a palavra.

O SR. AIRTO FERRONATO: Rapidamente, cumprimento a presença do Gerson e do Airton, salientando a importância de tê-los conosco nesta tarde, bem como a importância da exposição. O que eu ia requerer já foi apresentado pela última exposição, é o seguinte: são 4 mil páginas, um trabalho exaustivo; para nós, eu acho importantíssimo ter a exposição que tu fizeste. Portanto essa dica de disponibilizar a nós - entre aspas - o material que aqui foi apresentado é importante. Era esse o pedido que eu ia fazer. Sinto-me atendido.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Ver. Alberto Kopittke está com a palavra.

O SR. ALBERTO KOPITKE: Sr. Presidente, eu quero, antes de mais nada, transmitir meus cumprimentos aos nossos dois colegas, servidores do Tribunal de Contas, que orgulham o serviço público do nosso Estado, são uma referência que a sociedade tem que conhecer do nosso serviço público. É importante que as pessoas saibam a qualidade e a dedicação com que os nossos servidores trabalham. Eu transmiti isto ao Presidente e quero transmitir pessoalmente e peço que vocês transmitam à equipe que foi graças, primeiro, ao Ministério Público de Contas essa iniciativa e depois ao trabalho técnico dos senhores. Eu tenho algumas questões; obviamente sei que o papel dos senhores é tão somente técnico, não de julgadores. Então se alguma pergunta passar desse limite, por favor, ignorem dentro apenas de dúvidas técnicas. Estive estudando no mesmo dia da nossa decisão aqui que o Tribunal de Contas do Paraná fechou a sua avaliação, a sua inspeção sobre as contas de Curitiba e determinou a redução em 43 centavos sobre a tarifa base. Eles têm um modelo diferenciado. Eu estou estudando ainda e me chamou a atenção que o Tribunal de Contas encontrou lá esses elementos objetivos e determinou a redução. Nós ainda temos alguns elementos em aberto, e se isso pode vir a determinar uma redução. Se ainda há uma margem dentro desse valor. Essa é a grande questão objetiva disso tudo que se falou: há margem para absorver um dissídio deste ano? A discussão que a gente tem neste momento, entre o ar condicionado e outros quesitos, está relacionada a esta resposta. Chamou-me a atenção que no caso do Paraná se conseguiu apontar esse percentual e determinar a redução. Dentro disso, por exemplo - peço desculpas, pois são perguntas até óbvias, porque nós não temos acesso às informações que os senhores tiveram, os dados ainda não são transparentes - a verba de publicidade, recebida pelas empresas, qual o valor delas, se houver? Depois também obviamente nós podemos ter acesso nos documentos. O percentual, a discussão da frota excedente, qual o impacto dela? Na minha opinião infelizmente o plenário avaliou por bem que ela deva continuar no cálculo; é legítimo, mas qual o impacto dela para saber o tamanho dessa discussão específica da frota excedente e dos lucros exorbitantes. Aí eu tenho uma dúvida técnica sobre a decisão do Tribunal, que é mais jurídica. Essa decisão que acabou apontando, na minha opinião, lucros exorbitantes, conforme alguns estudos,

como por exemplo será que é por acaso que o número de usuários começa a cair quando se implantou a bilhetagem eletrônica? Infelizmente há essa triste coincidência. E se acelerou a redução. Então, por exemplo, quando a bilhetagem voltar para a mão do Poder Público, e o Poder Público auferir que existiam certos equívocos na bilhetagem, o que há para trás desses lucros? Por exemplo, 10.52 de média em 2011, e na planilha era 6,87; é possível uma ação civil pública, pedindo a restituição desses valores, assim como as empresas entrarão contra a Prefeitura pedindo retorno do investimento da bilhetagem? E assim também os 3% de administração. Qual o valor que isso representa hoje, se for possível? E, pelo que eu entendi, os senhores não chegaram a fazer um cálculo das receitas auferidas dos recursos depositados na conta da ATP. Não, né? Esse valor também é um tema que a Prefeitura... E, por fim, espero que esta Casa, Sr. Presidente, possa determinar a criação de uma comissão especial para acompanhar exatamente esse trabalho que o Tribunal de Contas acaba de dizer que vai continuar no Tribunal de Contas, vai continuar por parte da EPTC. E a ferramenta regimental que nós temos é uma comissão especial para acompanhar o desdobramento desse trabalho. A licitação, acho que vai ser algo importante!

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Ver. Kopittke. A Ver.^a Jussara Cony está com a palavra.

A SRA. JUSSARA CONY: Sr. Presidente, Sras. Vereadoras e Srs. Vereadores, senhores membros do Tribunal de Contas. Em nome da Bancada do PCdoB, em meu nome e do Ver. João Derly, quero cumprimentar esta Casa e o Tribunal de Contas por este momento. Eu acho, Presidente Garcia, que é um momento importante, em função da responsabilidade também que o Poder Legislativo Municipal tem no sentido de buscar a melhor qualidade possível e soluções para o transporte público. A nossa assessoria, o Ver. João Derly e eu nos debruçamos sobre esse relatório, inclusive para pautar essa melhor ação. Queremos cumprimentar pelo Relatório que nos é muito elucidativo. Nós chegamos inclusive a agrupar por dois tipos de inconformidade para a nossa melhor compreensão e para os desdobramentos que, sem dúvida, vamos ter. Até para a nossa orientação, as considerações...Chegamos a agrupar: pela ineficiência e gastos

inexplicáveis de recursos - isso nos parece fundamental -, pela falta de transparência e gestão de transporte. Também queremos destacar algumas outras considerações: num segundo olhar, também nos parece importante algumas considerações a partir do estudo que fizemos. Algumas considerações seriam extrarrelatório, mas naturalmente com essa responsabilidade que temos para confirmar questões que nós avaliamos e avançar na nossa compreensão para atuação nessa Câmara Municipal e no processo que envolve toda a sociedade. A primeira delas é a falta da política de mobilidade urbana de transporte coletivo, gerenciada pela EPTC. Nós não temos ainda política de mobilidade urbana na cidade de Porto Alegre. Outra: a EPTC somente é homologadora dos acordos e decisões das concessionárias, via ATP. Essa é uma questão importante. A gradual queda da qualidade nos transportes, isso pelo aumento vertiginoso das reclamações efetuadas, o que sem dúvida, é óbvio, leva à opção pelo transporte individual por carro. Um transporte público sem qualidade, sem conforto, sem pontualidade é importante para uma identificação nacional para admissão do Índice de Passageiros por Quilômetro - IPK, um dos itens que determina o preço da passagem, e Porto Alegre com a necessidade de articular os modais de fato. Portais na Cidade, definição de prazos, o que são BRTs, a integração na nossa Cidade - eu iria além, mas estamos falando em Porto Alegre - com a Região Metropolitana também, que eu acho que é uma outra questão que nós vamos ter que aprofundar. Essa é uma questão nacional das Regiões Metropolitanas. A definição de prazos e o que são BRTs, estacionamentos públicos integrados com a rede de transporte. E por fim, eu queria deixar aqui algo que tem sido motivo de nossa preocupação. Eu sou Conselheira Estadual das Cidades, do Conselho Estadual das Cidades, indicada pela União dos Vereadores do Brasil, e fui indicada para representar esta Casa na construção da 5ª Conferência Municipal das Cidades, e chegamos à Conferência Nacional. Aqui eu quero deixar algo que nós estamos insistindo muito, que é o plano nacional da reforma urbana, onde está concluído - o Estatuto das Cidades nos dá todas as condições - o Plano Municipal de Mobilização Urbana. A política nacional tem todos os elementos, e aí um deles é o próprio controle social. Nós não temos conselho das cidades. O Comtu tem dificuldades. O órgão maior para definição... porque o plano de mobilidade urbana está dentro do plano da reforma urbana; o Conselho Municipal das Cidades seria um elemento estratégico para isso. Nós tendo um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, nós temos as ferramentas, via próprio Estatuto das Cidades, estruturantes para licitação, para as tarifas,

pág. 32

para pregões eletrônicos, para concessões e, finalmente, o significado da Carris como regulador do mercado e também da qualidade dos serviços prestados.

Senti-me muito gratificada, a nossa Bancada, quando os senhores dizem que o foco principal é colocar à disposição do debate esse posicionamento, esse estudo – cumprimento todos que o fizeram –, extrapolando, inclusive, as fronteiras do Rio Grande do Sul, porque isso é uma questão nacional. Porto Alegre está inserida dentro disso. E por isso que eu insisto muito com a necessidade de atentarmos, o mundo todo, nós, cidadãos, as instituições, para a necessidade da reforma urbana, do Plano Municipal de Mobilidade Urbana na cidade de Porto Alegre, para que possamos ter outra dimensão no transporte coletivo sob a ótica, inclusive, dos trabalhadores, todos, e dos rodoviários de uma forma muito particular. Muito obrigada. A nossa Bancada vai continuar estudando, vai recorrer aos senhores. Os senhores estão prestando – o TCE – um grande serviço para a solução de um dos principais problemas que enfrenta a nossa Cidade e as grandes cidades, enfim, o Brasil.

(Não revisado pela oradora.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Ver. Eng^o Comassetto está com a palavra.

O SR. ENG^o COMASSETTO: Sr. Presidente, prezados visitantes, quero cumprimentar aqui o Tribunal de Contas do Estado, tive o prazer, na semana passada, de fazer um debate na televisão com o nosso painalista. Quero dizer que temos muitas contribuições para este debate. E já queremos apontar algumas que apareceram, talvez, de uma forma muito simples na apresentação, que talvez possam ter estudos já mais elaborados, e, se não houver, gostaríamos de contribuir também para que isso ocorresse.

Venho aqui em nome da Bancada do Partido dos Trabalhadores, dizer que, para o transporte público de Porto Alegre, entendemos que este é um dos momentos mais importantes que a Cidade está vivendo e que tem que alcançar uma plenitude de participação e construirmos uma síntese que seja muito superior ao que aí está.

E eu quero registrar aqui que, infelizmente, só têm nove Vereadores da base do Governo, esses mesmos Vereadores que impediram, nesses últimos quinze dias, de fazer este debate aqui na Câmara, principalmente, dos seis projetos que têm aqui para ser debatidos. Isso tem que ser registrado, publicado e dito para todos que aqui estão, na

peessoa do Líder do Governo, que aqui está, Ver. Airto Ferronato, que tem feito o debate, mas só têm nove Vereadores, e, principalmente, aqueles que impediram esse debate não estão aqui agora.

Dito isso, eu tenho aqui uma análise histórica das legislações que compuseram este debate. E nós temos, em 2005, o Decreto nº 14.938, que entrou em vigor em 2008, que foi o decreto que repassou para a ATP o controle financeiro e numérico de toda a dinâmica do transporte público. No nosso ponto de vista, esse decreto é inconstitucional. E no nosso ponto de vista, esse decreto foi um divisor de águas, inclusive, na composição dos números que apareceram a partir daí. E o senhor traduz esses números, quando, de 2007 a 2012, teve um aumento de 40% nas passagens gratuitas e, depois, de 2011 a 2012, mais 14%. Isso significa, se somarmos os dois, entendo aqui, 54%, ou 40%.

Bom, se é 40%, e quem é detentora desses dados, sem a inserção que deveria ter e o controle do Poder Público, nós queremos que esses dados possam ser mostrados. Como é que eles foram elaborados? Principalmente, os do passe livre.

Há poucos dias houve denúncia que havia fraude na computação dos dados do passe livre.

Segunda questão que não apareceu: nós votamos, aqui, ano passado, uma isenção tributária de 2,5% sobre a tarifa que, naquele momento, era R\$ 2,85. Isso significa R\$ 0,712 – só diminuiu naquele momento R\$ 0,5.

E as isenções federais que foram construídas no final de 2012 e 2013, que não consegui perceber neste cálculo, como é que ficam?

Curitiba fez essa mesma listagem, e lá a Prefeitura Municipal, junto com a Câmara de Vereadores, que fez uma CPI, aponta que tem que ser devolvido para os cofres públicos R\$ 300 milhões, que foram cobrados indevidamente. Pergunto: os senhores têm algum indício desses números?

Então, eu gostaria que esse tema fosse amplamente debatido, e quero entregar em mãos ao Tribunal de Contas a proposta do projeto de lei que apresentamos, no ano passado, em agosto, que contempla a grande maioria dos itens que os senhores apresentaram para Porto Alegre e Rio Grande do Sul, principalmente esta, que a gestão seja pública, e não mais da ATP. Diga-se de passagem, a ATP não é uma empresa que presta serviço; a ATP é um sindicato, e sindicato não pode ser banco, muito menos ter essa atribuição

jurídica e constitucional, assim como foi feito o decreto. Então, para nós, o divisor de águas é o Decreto nº 14.938, de 2005. Obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

(O Ver. Engº Comassetto procede à entrega do documento ao representante do Tribunal de Contas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): A Ver.^a Fernanda Melchionna está com a palavra.

A SRA. FERNANDA MELCHIONNA: Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sras. Vereadoras, quero cumprimentar o Gerson e o Airton, auditores do Tribunal de Contas do Estado, e todo o seu corpo técnico, o trabalho, a contribuição que fizeram, assim como o Ministério Público de Contas, acho que é uma contribuição enorme no debate sobre o transporte coletivo na nossa Cidade.

Lembro bem a fala do Dr. Geraldo da Camino, quando foi votado no Pleno – eu estava lá acompanhando a votação, junto com o Presidente, Ver. Alberto Kopittke –, e ele falava de uma das motivações que gerou todo esse trabalho, quando, em 2011, houve uma mobilização em frente à EPTC, onde se reúne o Comtu, criticando a ausência de transparência nas planilhas, e que, a partir de uma série de investigações e da ausência de licitação, o Ministério Público começou a fazer as suas promoções, que alertaram para uma série de fatores. Eu acho que, nesse sentido, a juventude, as entidades, os movimentos sociais, que pautaram e que lutaram nos últimos anos contra o aumento das tarifas e, sobretudo, por participação e por democracia, têm um mérito enorme nesse avanço de transparência por parte do Tribunal de Contas, que começou a abrir a caixa de Pandora.

Depois, eu quero fazer algumas perguntas em relação às conclusões e, sobretudo, em relação às informações prestadas numa das promoções ministeriais o Ministério Público de Contas falava e questionava a EPTC em relação à confiabilidade dos dados. Quem passava os dados para o trabalho do TCE e o trabalho do Ministério Público e para a própria EPTC? Eu quero perguntar aos auditores se confere que é a ATP que presta as informações relativas à gestão do sistema no que diz respeito à bilhetagem, a

passageiros pagantes, etc. Informações que mostram, na verdade, que não existe a gestão pública e o controle social necessário para garantir tarifas baratas, transporte de qualidade e participação popular. Ao contrário, o fato de não ter contratos e de não ter licitação – eu sou uma defensora do transporte 100% público, há várias cidades no mundo, inclusive, que avançaram numa concepção de tarifa zero, é todo um outro debate ideológico – fez com que, na verdade, nos últimos 25 anos, houvesse as trocas por dentro do próprio setor, como os indícios que nós já falamos várias vezes em relação à empresa Cambará, quando o proprietário morreu, vendeu as linhas por dentro do sistema, o que é um indício claro de capitalização e de oligopolização e que eu acho que cabe, evidentemente, uma investigação, uma comissão externa seria importante para acompanhar a licitação, mas também seria importante aprofundar a questão dos lucros indevidos e ilegais dos últimos anos. Então queria perguntar em relação a isso.

E, em relação à questão dos lucros ilegais, na tabela apresentada, ali, se fala numa margem de 8%. A Auditoria de 2011 apresentava 6,33% de margem de lucro, enquanto algumas empresas apresentavam 19%, 15%, 13%, 11% de taxa de lucro sobre a planilha. Também sobre a questão da depreciação, porque me parece uma das coisas que não foi acolhida e que vocês apontaram, seria a questão do aumento do tempo para a depreciação da frota, uma das questões que foi afastada pelo Relator no Tribunal de Contas. Eu gostaria de perguntar, porque existe uma remuneração para a depreciação e também existe uma remuneração para a manutenção, e, portanto, a tarifa remunera a depreciação, que é um capital das empresas que estão operando no sistema, e também opera a manutenção - se esse valor da depreciação tem impactos, e me parece claro que tem, sobre a tarifa? Depois eu queria perguntar sobre a planilha, ali ficou a questão do envio sete dias antes para os conselheiros, vocês apresentaram nas conclusões G ou F, para os Conselheiros do Comtu; mas também, quando eu estava ouvindo, não peguei o voto impresso lá na votação do Tribunal de Contas. Eu tinha entendido que esta planilha também deveria ser publicada na Internet com este prazo de sete dias antes, para permitir com que os Movimentos Sociais e todos nós possamos ter acesso. São essas as quatro perguntas e agradeço a atenção dos Auditores e parabênizo mais uma vez o trabalho.

(Não revisado pela oradora.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Ver.^a Fernanda. Não tendo mais inscritos, coloco a palavra à disposição dos senhores Conselheiros. (Pausa.) O Sr. Gerson Luiz Souza da Fonseca está com a palavra.

O SR. GERSON LUIZ SOUZA DA FONSECA: Quero fazer algumas considerações, então, de ordem geral aqui. O que foi possível observar é que os Vereadores como Legisladores estão atentos a este debate, foram colocadas questões aqui, e como a gente tinha combinado com o Vereador Professor Garcia, nós anotamos cada ponto disso que também servirá de subsídio a nossa atuação. A maioria dos aspectos aqui contemplados estão espelhados no relatório e nesta apresentação que o nosso Auditor público externo, Airton, acabou de fazer. Eu diria até há alguns questionamentos, aprofundamentos que determinariam uma nova exposição, caberia mais um debate, uma apresentação do Airton de duas horas. Como a ideia não era travar um debate, isso é próprio do Poder Legislativo, que vocês vão conversar com os seus pares, vão levantar dúvidas, trazer outros questionamentos, então, eu quero dizer que tudo foi anotado, aqui são questões importantes que foram trazidas, que servirão para, como eu falei, que o Tribunal atue, amplie também a nossa atuação. Não sei se o Airton quer colocar alguma coisa de ordem técnica geral. (Pausa.)

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Sr. Airton Roberto Rehbein está com a palavra.

O SR. AIRTON ROBERTO REHBEIN: Tem algumas perguntas aqui que até é rápido para responder. Então, eu vou discorrer só sobre aquelas que eu vejo que demandam menos tempo.

Uma pergunta sobre a margem de redução, a planilha de 2014. O que é que acontece? Um fator importantíssimo é que, em 2014, a EPTC fez uma revisão tarifária, e isso já era um apontamento nosso. Como eu disse antes, a EPTC tem andado *pari passu*, em alguns pontos evoluindo, assim como em relação a colocar o processo de reajustamento na Internet. Esse é um compromisso já assumido por ela dentro dos seus esclarecimentos ao

Tribunal: no mesmo dia em que disponibilizar para o COMTU, vai colocar, então, essa ampla transparência.

Eu queria dizer aos senhores que esse nosso processo de amadurecimento chega num nível que eu poderia dizer – nós, que trabalhamos muito nisso, que pesquisamos muito – que é um nível exemplar. Porto Alegre, ao colocar o processo de reajuste na Internet, vai se diferenciar de tal maneira...Eu diria aos senhores uma coisa curiosa. Mesmo nesses momentos que passamos em busca da transparência em Porto Alegre, ficou evidenciado nas minhas pesquisas que Porto Alegre era o portal mais transparente do Brasil. Eu já coloquei aqui para os senhores que eu consegui certos dados em apenas cinco ou seis Municípios, e não eram Capitais muitos deles, o que realmente é uma pena, pois a população tem que apropriar. Nós, aqui, vamos dar um grande passo e um grande exemplo ao nosso País.

Com relação aos valores da publicidade, esses valores estão todos no relatório, mas eu diria aos senhores – inclusive nós questionamos isso – que se está precisando melhorar a relação de ganhos em cima desse produto. Ele pode ser um produto mais explorado, ser feita uma gestão, nós acreditamos nisso, tanto é que, uma das determinações é que passe, assim como consta na legislação, a gestão dessa publicidade para dentro da Câmara de Compensação, porque, hoje, a parte dos consórcios é um contrato da ATP com uma empresa de publicidade. E, no sistema Carris, já é diferente: eles fazem uma licitação, na Carris é contabilizada essa receita, inclusive os valores por veículo da Carris são 60% maiores que os valores apurados nos outros consórcios. A gente entende que há aí uma demanda reprimida, por valorizar melhor esse produto. Claro, ele vai para onde? Vai para cobrir o plano de saúde, o valor integral, como tem lá no próprio acordo coletivo.

Rapidamente, com relação à bilhetagem, o que a gente observou em conversas com a EPTC é que a bilhetagem teve um ponto que foi muito importante, porque praticamente eliminou – em alguns pontos até pode ter mudado a forma –, de forma considerável, a falsificação. Quando havia falsificação dos vales, vocês lembram que a gente andava pelo Centro e escutava: “Compro vale! Vendo vale!” Esse período da pós-bilhetagem a EPTC comemora; a EPTC própria reconhece, em suas reuniões, que o fato de trazer, para dentro da bilhetagem, todo o sistema, trouxe um raio X do sistema. E isso acaba comprometendo, muitas vezes, alguns comparativos que vinham sendo feitos no

passado, às vezes, por serem manualizados; às vezes, em função da própria falsificação. Realmente, se pegarmos o comparativo das informações pós-bilhetagem, principalmente quando você abre o extrato de usuários, de gratuidades, fica uma informação comparativa mais crível do que se tinha antes. A EPTC faz um cruzamento manual do total de passageiros. O que acontece? A catraca foi mantida, foi mantida com lacre, então é feita a verificação dentro das garagens, o acompanhamento físico daquele número das catracas; logo, o valor emitido da bilhetagem tem que fechar, e fecha, par e par, com esse levantamento físico.

Com relação aos 3% que a EPTC arrecada, ela arrecada em torno de R\$ 18 milhões por ano. Nós colocamos no primeiro relatório que observamos custos diretos identificáveis através do Plano de Contas da EPTC e nós encontramos R\$ 3 milhões. Isso está no relatório. Mas isso é identificado dentro da regra de contabilização. O que acontece? Há de se entender o conceito maior do que está dado. Há muitas questões, que são indiretas, que dão cobertura ao transporte coletivo. Por isso se pediu um estudo para que isso seja esclarecido e que se possa até, se for o caso, inclusive mudar a própria legislação, porque ela, hoje, diz que 3% é o valor para fazer a gestão da Câmara de Compensação, que é uma coisa que pode ser fechada. Agora, a EPTC diz que a questão do transporte é muito mais do que isso. Obviamente, ela tem razão, mas temos que ver como fica a questão legal, o que tem que ser enfrentado.

O aumento das reclamações aconteceu realmente, são observados pelos dados da própria EPTC, que reconhece isso. Mas nós precisamos ver uma série de outros pontos também: a multiplicação dos celulares, a facilidade, a melhoria dos canais de comunicação fez com que aumentassem as reclamações, principalmente pelo atraso dos coletivos. A EPTC tem um índice chamado de Índice de Cumprimento de Viagens, o principal índice de qualidade que ela monitora; e nós sugerimos que se aprofunde, que se amplie isso na licitação, que hoje gira em torno de 88, 89%, já foi de 94%. O que é o Índice de Cumprimento de Viagens? Da tabela de viagens oferecida pelo operador no começo do dia, de 100%, em média, hoje se cumpre 89%. Um dos grandes motivos, e isso já foi colocado até em pesquisas do próprio Sindicato dos Engenheiros de Porto Alegre, que Porto Alegre está travada por questões de obras que fazem com que a velocidade média do veículo decaia muito. Quando cai a velocidade média do veículo, decai a produtividade do sistema. Então qualquer tipo de intervenção viária, como um

acidente, colabora para que o sistema não esteja no seu auge de atendimento. Com relação à contabilidade dos dados, eu já falei para vocês a questão da bilhetagem, essa questão manualizada, agora, claro que o extrato, essa abertura interna do usuário pela bilhetagem, a EPTC faz um cruzamento dos totalizadores, porque a catraca, ela é um número que controla o total, ela não diz qual é que passou ali. Isso foi um grande ganho que se teve com a bilhetagem.

Quanto à questão do que foi afastado, teve um item que foi sugerido por determinação do Dr. Geraldo da Camino, e ele foi afastado, e se tratava da depreciação e remuneração, porque eles identificaram que, ao travar, ao fazer o travamento da depreciação, em 5 anos, como é feito historicamente, porque a legislação aceita somente custos que vão até 5 anos, e a idade média é menor, o suporte técnico do Dr. Geraldo verificou que, ao se fazer aquele cálculo, quando se ajusta, ele acaba virando numa média; acaba virando uma depreciação pela média, e, na verdade, a depreciação ela é pelo método de *Cole* que é uma depreciação que é maior nos primeiros anos e vai reduzindo em seguida. Então, ali foi uma questão mais de interpretação técnica que a gente entendeu, que aquela média, ela nem sempre vai ser verdadeira. Por exemplo, se aumentar a idade média dos ônibus, se aumentar a idade média acima dos 5 anos, destrava o custo, e ele vai ser o custo daí real. Se adotasse aquele método, nós teríamos alguns problemas que na hora que a depreciação fosse maior que 5 anos, teria que fazer alguma engenharia no método, para não perder a consistência do método. E isso atrapalharia uma coisa muito importante, que é a própria legislação, que ela diz que tu não pode levar o custo maior que 5 anos para a planilha. Então, nesse sentido, é mais para fins tarifários, é melhor deixar assim, do que correr qualquer outro risco, que possa imputar em aumento de tarifa. Seria isso, Presidente.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Eu quero mais uma vez agradecer a presença dos senhores e também quero registrar que esse material vai ser solicitado ao presidente para que fique disponibilizado aqui para a Casa. Então, tão logo a presidência receba, nós vamos passar para todos os Vereadores.

O SR. DR. THIAGO: Obrigado, Presidente. Era exatamente isto que nós tínhamos conversado ali, eu, o Delegado Cleiton e a Ver.^a Fernanda Melchionna: solicitar as lâminas para que possamos aprofundar os nossos estudos no tema. E parabéns pela apresentação e pela democratização que o nosso Tribunal de Contas está dando. É um orgulho para todos nós termos V. Exas. aqui conosco, trazendo-nos essa apresentação com tantos detalhes e tão bem colocada. É um agradecimento que este Legislativo faz. Muito obrigado.

O SR. AIRTON ROBERTO REHBEIN: Obrigado, Vereador, obrigado a todos que valorizaram o nosso trabalho. Realmente, vocês sabem que nós temos uma agenda corrida. O próprio Diretor voltou de férias ontem, e nós, na corrida, realmente poderíamos já ter conversado com ele sobre essa liberação, mas não deu pela corrida mesmo. Então, não temos nenhum problema –, e eu creio que ele também, imagino – de passar os *slides*. Inclusive até para dar mais segurança, eu vou pegar e salvar em PDF, porque fica um arquivo mais fácil de olhar, evita tu clicares ali e deletares alguma coisa. Então, o meu supervisor, o Gerson, com certeza vai levar isso ao Diretor, e, se tiver uma resposta hoje – não é, Gerson? –, já mando por *e-mail* para os senhores.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Então, mais uma vez, agradecendo, também quero agradecer aos Vereadores, que entenderam que os membros do Tribunal de Contas são técnicos, então, a formatação também dos próprios questionamentos, foi mais de ordem técnica, e não do embate político de que esta Casa não vai fugir e que se faz necessário, porque o Tribunal de Contas é um órgão de controle. Eu gostaria, então, mais uma vez, que os senhores levassem ao Presidente César Miola o nosso abraço, o nosso agradecimento, porque nós vamos continuar estreitando esses laços. Eu vou interromper a Sessão para as despedidas aos nossos palestrantes. Muito obrigado.

(Suspendem-se os trabalhos às 16h51min.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): (16h52min) Estão reabertos os trabalhos.

O Ver. Reginaldo Pujol solicita Licença para Tratar de Interesses Particulares no dia 13 de fevereiro de 2014. Em votação. (Pausa.) Os Srs. Vereadores que a aprovam permaneçam como se encontram. (Pausa.) **APROVADA.**

O SR. ENGº COMASSETTO (Requerimento): Sr. Presidente, solicito verificação de quórum.

O SR. KEVIN KRIEGER: Sr. Presidente, antes da verificação de quórum, eu gostaria que quem estivesse inscrito pudesse fazer uso da palavra, assim como aconteceu ontem neste plenário, quando pedi verificação de quórum, a Ver.^a Sofia já estava inscrita e ela pôde utilizar a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Vereador, ontem, só tinha a Ver.^a Sofia inscrita, como hoje nós temos quatro Vereadores, eu consulto o Ver. Comassetto.

O SR. ENGº COMASSETTO: Se há quatro Vereadores inscritos em Liderança, está bem, eu dou acordo. Porque, na verdade, nós estamos em sete ou oito Vereadores aqui, mas dou acordo, pois sempre respeitei aqueles que estão inscritos por terem o direito de falar. Portanto, retiro o pedido de verificação de quórum.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado. E eu acho que isso aumenta o nosso poder democrático.

O SR. KEVIN KRIEGER: Eu agradeço, Ver. Comassetto, pela compreensão. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Ver. Tarciso Flecha Negra está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

O SR. TARCISO FLECHA NEGRA: Presidente, Vereadores, Vereadoras, público que nos assiste - e obrigado, Ver. Comassetto -, é um dia muito triste para mim, nesta tribuna aqui, mais uma vez. Está aqui, ninguém me disse, está em toda a mídia: "Tinga condena

racismo - 'Trocaria meus títulos pela igualdade''. (Mostra reportagem.) Isso é de uma tristeza enorme, é muito triste!

Já estive várias vezes no Peru, jogando futebol, e, lá, tem uma porcentagem muito grande de negros.

Brasinha, tu sofreste o racismo por parte de quatro, cinco pessoas. Isto é uma coisa, quando tu tens o confronto direto, podes dar a resposta. Agora, tu sofreres o racismo dentro de um estádio, com 30, 40, 50 mil pessoas, é outra coisa. E eu vi, ontem: quando ele pegava a bola, havia aquele sussurro imitando gorilas. Eu não sei por que essa implicância com esse animal, que, no reino animal, é um dos mais inteligentes.

Eu vou cobrar da CBF e da FIFA. E lamento. Se eu sou o capitão da equipe do Cruzeiro, naquele momento...O capitão tem o direito, lá dentro do campo, de parar o jogo, de chamar o árbitro e o outro capitão e parar o jogo. Se continuar, nós vamos sair, vamos nos retirar do campo. E a FIFA e a CBF não podem fazer nada, nem a Conmebol.

Continua essa escravidão em cima da raça, Ver. Cleiton! Continua!

Gente, é de uma tristeza muito grande. Tinga, tu não tens que trocar. Nadir, mãe do Tinga, tu botaste uma pessoa maravilhosa no mundo. Que aqui tu dás rosa e amor, e eles te dão cobra, Tinga. Mas, Nadir, sua mãe, parabéns, porque tu ensinaste o teu filho a amar o próximo, independentemente de raça. Eu, sinceramente, sei porque isso, porque nós fomos uma semente, Ver.^a Fernanda, que saímos da África e fomos jogados aqui no Brasil, na terra seca. Se deram alguma coisa, ótimo, só que nós demos frutos maravilhosos, nós ajudamos a construir. Fomos escravos. Outras raças vieram com promessas de terras. Nós viemos e não tivemos educação, por isso eu quero fazer o Museu do Negro, para que essas outras sementes que estão chegando possam ver quem somos nós, que raízes nós temos, de onde nós viemos, o que fizemos aqui no Brasil, porque senão vai ser difícil. Impedem de fazer esse Museu do Negro. E eu peço para toda a liderança negra, não é meu o museu, o museu é da raça, o museu é dos afrodescendentes que estão aqui no Brasil. E aqui em Porto Alegre é onde tem mais de 40% de afrodescendentes, africanos. Então chegou o momento, gente, de começarmos. Vamos sair de dentro dessa semente com força e mostrar que raça é essa, ou vamos continuar sofrendo esse preconceito, essa barbárie em cima de um guri? Se tivesse dado uma pancada forte, tivesse sido vaiado, tudo bem, mas em cima da sua cor! Trinta mil pessoas, Presidente, isso me deixa muito indignado. Por que tem que ser assim? O Brasil

tinha que ver isso. A Presidente da República, Dilma, tinha que ver isso, um país fazendo isso com um filho brasileiro. E é uma pessoa digna. Olha, Tinga, eles não conhecem o trabalho social e humanitário que tu fazes dentro da cidade de Porto Alegre. O teu povo te ama, Tinga, e eu sou um. O exemplo que tu dás como homem e como jogador de futebol. Que Deus te ilumine. É muita indignação, Presidente. Muito obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. DR. THIAGO (Requerimento): Presidente, além de dar os parabéns pelo pronunciamento do Ver. Tarciso, solicito a transferência do período de Comunicações de hoje para a próxima Sessão.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Em votação o Requerimento de autoria do Ver. Dr. Thiago. (Pausa.) Os Srs. Vereadores que o aprovam permaneçam como se encontram. (Pausa.) **APROVADO.**

O Ver. Alceu Brasinha está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

O SR. ALCEU BRASINHA: Sr. Presidente, Sras. Vereadoras, Srs. Vereadores, Ver. Tarciso, realmente é muito feio, muito ridículo no mundo em que a gente vive acontecer isso ainda. A gente sabe o quanto o Tinga é uma pessoa querida por todos os gaúchos, por todos os torcedores colorados e gremistas. Estou contigo, Ver. Tarciso.

Mas quero dizer que é motivo de alegria ter um amigo que veio lá do Rio de Janeiro me visitar, meu amigo há mais de 30 anos. É artista da Globo, fez 12 novelas, fez 6 minisséries, trabalhou no “Os Trapalhões”, trabalhou no “Sítio do Picapau Amarelo”, meu amigo Serginho que está ali na plateia. Serginho é um grande artista e é meu amigo há mais de 30 anos. Cada vez que ele vem a Porto Alegre ele vem me visitar. Fico muito satisfeito com tua visitar aqui no Parlamento Municipal. Dizer ao Serginho, morador do Rio, seja bem-vindo sempre.

Senhores, aproveito este tempo para falar a respeito do meu projeto, um projeto que eu apresentei, todos vocês sabem, mas eu vou continuar falando todos os dias porque é sobre o meio em que eu convivo, o futebol, e o futebol é muito importante. Por quê? Eu, Ver. Tarciso – o senhor sabe –, já estudei profundamente o Estatuto do Torcedor, e em

nenhum momento aparece que não podem ser vendidas bebidas de álcool nos estádios. No próprio Gre-Nal a gente vê os ambulantes ao redor do estádio vendendo bebidas de álcool. E as pessoas esperam o último minuto para entrar no estádio. Então, se não pode lá dentro, também não podem os caras se embriagarem ali fora. E é pior ainda, porque começa o espetáculo do futebol e os caras querem entrar imediatamente. E qual é a diferença do espetáculo de um artista, por exemplo Roberto Carlos, Raça Negra, que venha a se apresentar? Tem o fã-clube que se aproxima e quer também brigar. E podem tomar. Então, eu acho que Porto Alegre não merece esse preconceito. Por quê? Na Copa do Mundo liberam tudo. Temos que aproveitar o momento Copa do Mundo, porque não é possível que venham aqui os senhores da FIFA e liberem para vender cerveja, vinho, uísque, tudo. E este projeto que eu apresentei não contempla isso, contempla o que antecede o jogo, o intervalo, o final e nos camarotes. Então, eu acho que é um projeto que vem ao encontro da sociedade, ao encontro do torcedor, daquele que vai para torcer e não para fazer baderna. Porque de baderna nós temos um exemplo péssimo do que vem acontecendo, do que aconteceu. Isto serve de reflexão para as pessoas que gostam de ir a espetáculos: animar e não fazer acontecer essas badernas.

Tenho certeza absoluta que este projeto, além de contribuir com o clube, além de dar mais imposto para o Município, vai fazer com que as pessoas ingressem no estádio antes. Então, eu acho que as coisas boas têm que ser apresentadas. Eu não vejo nada de mal. O debate está aberto. Em momento algum eu vou desvalorizar a Lei do Miki Breier, é uma lei que contribuiu com o Estado e está contribuindo até agora. Mas, no meu projeto, não pode vender nas arquibancadas, quando está rodando o jogo. Pode ser adquirido após o primeiro tempo, ir até a copa, não ficar na arquibancada sentado. Então, é uma lei que não desrespeita a lei estadual. É uma lei que, simplesmente, pegou uma brecha, ali onde coube esse projeto.

Então, senhores, eu quero contar com o apoio dos meus colegas Vereadores, e obrigado por me escutarem. Muito obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Ver. Kevin Krieger está com a palavra para uma Comunicação de Líder, pelo Governo.

O SR. KEVIN KRIEGER: Boa-tarde, quero cumprimentar o nosso Presidente, Ver. Professor Garcia, e todos os Vereadores e Vereadoras. Eu não poderia deixar de vir à tribuna responder às acusações que sofremos com o Partido Progressista do Ver. Alberto Kopittke, quando ele generalizou o Partido Progressista, dizendo que todos pensam como o Deputado Luis Carlos Heinze na sua manifestação que fez ontem, no vídeo que foi mostrado, inclusive. O Presidente Celso Bernardes, da bancada estadual do Partido Progressista, e a Ver.^a Mônica Leal, nossa Líder da bancada, e eu, ontem mesmo fizemos uma manifestação pública de repúdio a essa manifestação, Ver. Tarciso. E a história está aí, os fatos estão aí.

O Partido Progressista em Porto Alegre, em 2005, construiu uma história junto aos movimentos sociais. Eu fui Secretário, Ver.^a Jussara Cony, dos Direitos Humanos; organizei a Semana da Consciência Negra durante quatro anos; organizei a Parada Gay durante quatro anos; junto com o Ver. Carrion, Vereador nessa época, quando o Quilombo Silva estava sendo reintegrado à sua posse, eu e o Ver. Carrion estivemos à frente daquele Quilombo, negociamos com a Brigada Militar e não houve a reintegração de posse; quando estive na Secretaria de Direitos Humanos e assumi, logo depois do Governo do PT, na transição havia um projeto da construção do espaço de sustentabilidade caingangue na Lomba do Pinheiro, para os indígenas. Pois é, Ver. Mario Fraga, na transição do PT para o nosso governo, quando assumi aquela pasta, não fui avisado desse projeto. Se não fossem os servidores públicos daquela Casa e daquela secretaria me avisarem que o governo ia perder a verba de construção desse espaço, eu tinha 15 dias para resolver essa situação... Tive que pegar o avião, ir para a Espanha e procurar a ONG espanhola que estava financiando esse projeto, Ver. Tarciso; senão nós teríamos perdido, e o PT, junto com o Prefeito Fogaça, não tinha construído o espaço de sustentabilidade caingangue na Lomba do Pinheiro, que construiu habitações populares, centro fitoterápico, centro de saúde, escola bilíngue, telecentro e tantas outras coisas para a comunidade indígena. Isso demonstra o quanto o Partido Progressista respeita as minorias, respeita os movimentos sociais. Não é uma palavra de um Deputado nosso que errou e fez uma declaração infeliz que vai ser generalizado como tentou se fazer nesta tribuna. Nós não admitimos isso de forma nenhuma.

E quero me solidarizar também, Tarciso, com o Tinga, um homem que já jogou na dupla Gre-Nal, é um grande cidadão e faz muito pela nossa Cidade, nas periferias da Cidade.

Tem também o apoio do Partido Progressista do Estado e da cidade de Porto Alegre, a nossa solidariedade.

Eu vejo também, em algumas declarações do Ver. Alberto, que fala na ditadura, que vai voltar a ditadura, que é isso que o Partido Progressista quer. Pelo amor de Deus! Isso já é passado! O Brasil avançou. O PT é que não assinou a Constituição de 1988! Foi o único Partido, se não me engano, que não assinou a Constituição. Vai ver, Ver. Tarciso, que ele lembra da ditadura, porque a ditadura de Cuba está aí há tantos e tantos e tantos anos, que está explorando os médicos cubanos no Brasil, que o governo brasileiro está pagando R\$ 713 milhões por ano para o governo de Cuba! E o que é feito com esse dinheiro? Enquanto o médico cubano, que está fazendo esse trabalho maravilhoso no Brasil - porque eu sou a favor do Mais Médico, mas desde que esse médico não seja explorado -, está ganhando R\$ 900,00 para atender na Unidade Básica de Saúde. Nós não concordamos com isso; nós concordamos, sim, com mais médicos, apoiamos esse programa que leva o médico para a periferia, mas queremos que todas as nacionalidades que vêm prestar esse serviço importante para a nossa sociedade e para a nossa comunidade também recebam o mesmo valor como todas as outras nacionalidades.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Ver. Kevin.

O Ver. Delegado Cleiton está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

O SR. DELEGADO CLEITON: Sr. Presidente, Srs. Vereadores, público aqui presente, colegas funcionários desta Casa, este ano comemoraremos, nós do PDT e a Nação brasileira, 50 anos de um projeto que alguns tentaram se apoderar - na verdade, nada se apodera do que é do povo: o cinquentenário do Banhado do Colégio. Reforma Agrária, mais uma das bandeiras do meu Partido, mais uma das bandeiras do povo brasileiro. E este ano, lá em Camaquã, próximo à cidade de Encruzilhada, por onde eu passei, muitos encruzilhadenses passaram e lutaram nesse movimento; entre eles, Milton Ceres, que foi Prefeito dessa cidade, pai do meu querido Wilson Müller, Presidente da Asdep.

Por que eu falo sobre essa situação de reforma agrária? Infelizmente, alguns Deputados da Frente Parlamentar de Agropecuária repassaram, em seus discursos, um sentimento

homofóbico, um sentimento de quem quer o Brasil travado, de quem quer continuar com terras que não produzem. Muitos, não todos. Tenho vários amigos que têm suas terras produtivas, que trabalham e vivem da terra. Tenho vários amigos, pequenos agricultores, e, também, grandes agricultores, fazendeiros. Infelizmente, alguns, uma minoria, criam cabeças de formigas em suas terras. Estão lá as terras paradas há anos, utilizando-se delas somente para fazer empréstimo no Banco do Brasil para passearem de caminhonete!

Então, alguém vem dizer, num discurso extremamente radical contra negros, contra homossexuais, contra índios, como se não tivéssemos nós participação efetiva de trabalho nessa terra. Não temos terra, porque nos foi tirada; foi tirada dos índios, não foi dada aos negros. Isso sim; não temos terras.

Dizer como bandeira para continuar explorando os latifúndios, dizer como bandeira que os negros, homossexuais, índios são uma raça que não presta - nem lembro bem os termos -, que são gente que não presta.

Eu não quero nem colocar em termos de Partido, porque não é nem questão de Partido; é questão de ser humano, é questão de caráter, e caráter, como dizia o meu pai, não se compra, caráter não se compra. Então, é questão de caráter individual, desses senhores, que não tenho nem como qualificar, mas esses senhores querem o retrocesso do nosso País. Obrigado, senhores.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): A Ver.^a Jussara Cony está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

A SRA. JUSSARA CONY: Sr. Presidente, Sras. Vereadoras e Srs. Vereadores, gostaria, meu querido amigo Brasinha, gremista de coração, de agradecer pela visita que V. Exa. estende, além da sua casa, à nossa Câmara Municipal; e quero dizer ao Serginho que eu tenho filhos e netos que são seus fãs, e que a sua presença honra muito esta Casa, porque é um dos espaços da cultura do povo brasileiro. Muito obrigada, e obrigada ao Brasinha por lhe trazer, estendendo a visita familiar à Câmara Municipal.

Eu quero dizer, Ver. Tarciso e Ver. Cleiton, que, hoje, quando cheguei aqui, cheguei indignada, porque, de ontem para hoje, Ver.^a Fernanda, foram dois os motivos da minha indignação. E, quando eu fico indignada, eu tenho que me acalmar um pouco para poder fazer um equilíbrio entre a razão e a emoção para que a gente possa dialogar num nível diferenciado do diálogo que hoje está não só neste País, mas no mundo. Ontem, eu falava um pouco sobre isso, que não é o diálogo. O que o Tinga sofreu em outro País, todos nós sofremos ontem no Brasil, porque é o racismo instalado, que perpetua por outras dominações, como a dominação de classe. É inadmissível! Nós temos que avançar muito, muito, para construir a verdadeira democracia, porque um Estado, uma Nação, seja em que lugar do mundo for, onde perpetue o racismo, não é um estado democrático. Ontem, eu vi, pelo *Facebook* – o André Machado publicou, eu vi e republiquei -, o pronunciamento de dois Deputados dizendo que os negros, os índios, os homossexuais, as lésbicas, os *gays* - ele misturou tudo - são a pior gente deste País. Então eu sou essa pior gente, V. Exa. é, Ver. Tarciso, assim como o Ver. Cleiton e a Ver.^a Fernanda, porque nós somos brasileiros. Eu sou descendente de indígena; a minha avó era guarani, massacrada, da mesma forma que os negros, pelos que, hoje, se dizem donos da terra desta Nação. Nós somos, então, esta pior gente. Exatamente, os negros, com a sua resistência, nossos Quilombos...E o Vereador que antecedeu na tribuna, dizendo que não era opinião do seu Partido, acho que é bom que ele diga isso, é bom. Lembrava aqui o nosso Ver. Carrion, um dos Vereadores que teve um papel importantíssimo, mas teve um papel importantíssimo, liderado pela luta do povo negro do Quilombo Silva, porque os Quilombos são uma forma de resistência da Cultura de uma das três raças que conformaram a nossa maior riqueza - a nossa diversidade humana -: brancos, negros e índios. Dois Deputados Federais, incitando a resistência, a violência dos donos da terra, com os verdadeiros donos: uns porque são nativos daqui; outros porque vieram, acorrentados, ajudar a construir a riqueza dessa nação. Então, é um ataque à luta de todo o povo brasileiro, o racismo, a homofobia, é um ataque à luta de todo o povo brasileiro. E eu acho que nós temos que estar muito atentos, nós temos muita responsabilidade para botar esse debate de ideias no rumo, porque nós estamos neste ano na demarcação entre dois Projetos: um projeto que tem que fazer o Brasil avançar, liderado pela Presidenta Dilma, e o Projeto daqueles que querem o retrocesso nesse País, que patrocinam, Ver.^a Fernanda - conversávamos há pouco -, exatamente, jovens, negros da

periferia, pagos pelo fascismo, para patrocinar o caos e a barbárie na nação brasileira. Nós temos que estar muito atentos. Então, quando V. Exas. vêm aqui...Eu não gosto dessas Exas., eu acho que é o Tarciso, é o Cleiton; somos nós aqui, homens e mulheres que estamos aqui exatamente porque fomos postos porque temos lado, porque sabemos o que queremos, porque não compactuamos com qualquer forma de opressão, de discriminação, porque isto é oprimir uma nação como um todo, por isso que nós precisamos das reformas: Agrária, Urbana, Política, da Mídia, que patrocina e mantém também essas formas de racismo, Tarciso, Cleiton, toda a solidariedade há dois negros que represento de uma bisneta de Guarani. Nós somos o exemplo, o branco, o negro e o índio, do País que tem a maior riqueza porque tem a maior diversidade cultural. E nós temos que dizer não a qualquer forma de opressão, de racismo, a qualquer forma de dominação.

(Não revisado pela oradora.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): A Ver.^a Fernanda Melchionna está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

A SRA. FERNANDA MELCHIONNA: Eu queria, primeiro, cumprimentar o Serginho, que faz uma visita à Câmara na tarde de hoje. Também queria registrar a nossa indignação diante de dois fatos – um foi veiculado na tarde de ontem, e outro ocorreu durante o jogo na noite de ontem. Quero referendar, acompanhar os pronunciamentos do Tarciso, do Cleiton e da Jussara no que diz respeito à indignação, primeiro, com o que foi feito ao nosso jogador, o Tinga. Ouvi uma entrevista dele hoje, dizendo que ele trocava todos os títulos por respeito. Mas que sociedade é essa em que, em pleno 2014, alguém coloca que aceita trocar por respeito os seus títulos, a sua profissão, a sua vida? Isso depois de muitos anos do movimento negro, que conquistou uma série de avanços na legislação, como a tipificação do racismo como crime imprescritível e inafiançável. Isso é verdadeiramente inaceitável. E eu concordo plenamente que, naquele momento, deveria ter sido suspenso o jogo para mostrar que não pode se repetir, para mostrar para aqueles que faziam gestos e cânticos racistas que é inaceitável, dentro e fora do campo de futebol, qualquer ato racista, preconceituoso e discriminatório.

Lamentavelmente, nós sabemos que não ocorre só dentro do campo de futebol, que ocorre na sociedade, que ocorre no acesso ao emprego, que ocorre na renda menor que as mulheres e os homens negros recebem em comparação com o homem branco. Ocorre, muitas vezes, o racismo institucional, como no caso dos dois meninos africanos que foram revistados, presos porque usavam um tênis de marca – estavam num ônibus de Viamão, se não me engano. Aconteceu o ano passado, esta Câmara recebeu o caso, mas, infelizmente, nada ocorreu. Foi um caso grave de racismo institucional do ponto de vista de uma série de violação de direitos, que nós vemos sistematicamente.

Mas mais chocante ainda é assistir à representação política da Bancada ruralista incitando ao ódio, à intolerância, à violência, à constituição de milícias armadas para violentar indígenas, quilombolas, gays e lésbicas, que também foram atacados num pronunciamento odioso e intolerante, que foi gravado, foi no ano passado, pelo que vi nos jornais, mas que só veio à tona ontem, sendo que esse Deputado reiterou esse pronunciamento absolutamente fomentador do ódio. E é dessas ideias, é dessa intolerância, é dessa violência aceita também nos Palácios que se prolifera o racismo na sociedade. Por isso é muito importante a gente não só se posicionar aqui na tribuna na tarde de hoje, mas se posicionar junto aos movimentos sociais e populares diante das suas lutas, porque existe, na verdade, uma tentativa clara de acabar com os territórios quilombolas, de mexer, como a PEC, na demarcação das terras indígenas, de acabar com os direitos conquistados na constituição dos povos originários, povos que foram retirados das suas terras, povos que foram dizimados pelos portugueses, pelos colonizadores – exploradores, melhor palavra. E nós – resolvi vir a esta tribuna também – protocolamos uma Moção de Repúdio ao Deputado Heinze e Deputado Alceu Moreira, e eu quero oferecer a moção a cada um que queira assinar, eu espero que ela seja aprovada por unanimidade. Acho que é muito importante que o Parlamento Municipal se posicione frontalmente contra a intolerância, o racismo, a homofobia, a violência e a incitação a milícias e assassinatos no campo.

(Não revisado pela oradora.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Ver.^a Fernanda.

Estão encerrados os trabalhos da presente Sessão.

(Encerra-se a Sessão às 17h30min.)