

012ª SESSÃO ORDINÁRIA – 27FEV2014

(Texto com revisão final.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Hoje temos o comparecimento do Sr. Vanderlei Cappellari, Diretor-Presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC, que fará a apresentação da metodologia de atualização do cálculo tarifário do transporte coletivo por ônibus de Porto Alegre.

O Sr. Vanderlei Cappellari está com a palavra.

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Boa-tarde, Presidente, Ver. Professor Garcia; boa-tarde a todos os Vereadores desta Casa, quero agradecer o convite de poder apresentar as mudanças, principalmente da metodologia do cálculo da tarifa do ônibus da nossa Cidade. Faço esta apresentação depois de um ano muito trabalhoso, que foi o ano de 2013, pois jamais havia acontecido, na nossa Cidade, uma auditoria do Tribunal de Contas tão profunda, tão extensa e tão longa como foi a auditoria especial, que foi feita não só na planilha do sistema de ônibus de Porto Alegre, mas também em todas as atividades da EPTC, em que os auditores se dedicaram intensamente, inclusive, avaliando individualmente cada setor, cada coordenação, cada gerência, cada diretoria, suas atividades, suas responsabilidades, e auxiliou-nos, sobremaneira, na reorganização inclusive dos próprios processos da EPTC, no sentido de realmente trazer a transparência para todo o processo. Das 14 determinações ou sugestões que foram determinadas no julgamento do pleno, no Tribunal de Contas, todas foram contempladas e serão incluídas nos dois decretos que foram publicados há poucos dias, exatamente contemplando todas as determinações e sugestões do Tribunal de Contas sobre todo o processo tarifário do sistema de ônibus da nossa Capital. De primeira mão, eu acho que tenho uma notícia importante para dar: o Tribunal de Justiça modificou a data de publicação do edital de licitação do sistema ônibus, que, até então, era para ser publicado no dia 5 de março, e a informação que eu acabei de receber é de que houve uma modificação, e passa, então, para dia 27 de março a data da publicação do edital de licitação do sistema de ônibus.

Primeiro, eu queria fazer um breve histórico de como foi a tarifa, principalmente do ano de 2013, porque ela tem uma relação direta com o próprio julgamento do Tribunal de Contas, e o sistema tarifário que vai ser aplicado agora, no ano de 2014. Vocês sabem que a data-base dos nossos rodoviários é janeiro, diferentemente de uma boa parte das cidades brasileiras. Então, nós tivemos, no início de 2013, o início do dissídio coletivo. Rapidamente, foi celebrado o acordo coletivo. Nós, logo em seguida, tivemos a primeira cautelar do Tribunal de Contas, que mudou o impacto do PMM, que é o Percurso Médio Mensal; o decreto anterior, Decreto nº 14.459, determinava que fosse aplicado sobre frota existente, e o Tribunal determinou que a aplicação do PMM, que engloba a maioria dos custos do sistema da tarifa, que são folha de pagamento, combustível, carroceria, só esses três itens praticamente representam 85% do custo final da tarifa. Então, com essa mudança, em torno de 210 ônibus que ficaram fora do PMM, e o impacto a menor na tarifa, naquele período, foi de R\$ 0,20. Nós fizemos um estudo técnico, e, por meio dele, a tarifa chegou a ser homologada pelo Prefeito, na época, em R\$ 3,05. Logo em seguida, nós tivemos desoneração da folha de pagamento, pois a metodologia de contribuição das empresas passou a ser de 2% sobre o faturamento bruto; mudou: o que era 20% sobre a folha passou a ser de 2% sobre o faturamento bruto. Isso dá um impacto negativo, também acentuado. Logo em seguida, nós tivemos a retirada do PIS e da Cofins e, com uma nova cautelar do Tribunal de Contas, foi determinado que a gente retirasse da frota reserva a depreciação e também seguros, e a tarifa voltou a ser de R\$ 2,85, que era o valor da tarifa de 2012. E o Prefeito tomou a decisão e encaminhou a esta Câmara um projeto de lei, pelo qual a Prefeitura isentava as empresas do ISSQN, o que representou a retirada de mais R\$ 0,05 na tarifa, representando a tarifa atual que são os R\$ 2,80. Isso foi no ano de 2013, anterior inclusive ao julgamento do Tribunal de Contas que, por uma iniciativa positiva, tinha marcado o julgamento da matéria de toda auditoria especial para o dia 12 de fevereiro, e acabou antecipando para praticamente cinco dias antes, acabando por confirmar todas as medidas que tinham sido aplicadas integralmente na primeira cautelar, retroagindo na segunda cautelar, na qual tinha determinado a retirada da depreciação dos veículos da frota reserva e também os seguros. Então, isso teve o retorno agora, para a tarifa 2014: a depreciação da frota reserva e mais os seguros que são obrigatórios – um é o DPVAT, e o outro seguro é uma lei federal, que também determina pagamento de seguro para proteção de passageiros e contra terceiros. Então,

pág. 2

dos dois decretos que já acabam contemplando a maioria das determinações do Tribunal de Contas, um é a Câmara de Compensação Tarifária, Decreto nº 18.560, que contempla todas aquelas determinações do Tribunal de Contas. O Regimento Interno da Câmara de Compensação Tarifária ficou regulamentado agora através do decreto; e o sistema de ajuste de contas, que tinha apenas um contrato assinado entre as empresas operadoras e a EPTC, também passa a ser regulamentado pelo decreto. E também há a questão do ajuste de contas que o sistema faz para que as empresas operadoras tenham um fechamento entre a receita e custo. Isso é feito quando tem uma revisão da tarifa. Então, agora, quando fizermos o ajuste, o encontro das contas entre a receita das empresas do ano 2013 com o custo das empresas em 2013, sempre há a necessidade de repassar alguns valores entre os operadores, porque, às vezes, um tem um custo maior e a receita diferente do custo que ele tem. Então, será feito, provavelmente, no início de abril, e o critério agora é a devolução em espécie, não mais devolução em serviço, que era o procedimento adotado até então, e veio contemplar uma orientação, uma sugestão do Tribunal de Contas, pois, quando a devolução era em serviço, acabava trazendo algumas insatisfações dos usuários na questão, principalmente quando a Carris tinha que receber custo. Isso está acontecendo hoje na linha Sesc, que está sendo operada por outros consórcios, exatamente para devolver o custo para a Companhia Carris. Então, a partir do novo modelo, vamos determinar esse repasse do custo para encontrar com os valores de receita através do... E recursos que serão definidos com parcelas mensais até que todo o custo seja devolvido à empresa que tem direito a receber.

Como é o princípio do cálculo da tarifa? Já falei que o que não foi mudado pelo julgamento do Tribunal de Contas foi ratificado pelo Decreto nº 18.560, que é o que contemplou todas as determinações do Tribunal de Contas. Então, nós vamos realizar o estudo técnico, agora, exatamente seguindo o Decreto nº 18.560. Então, o custo final, mais IPK, passageiro equivalente obtido por levantamento anual de passageiros transportados. É importante este dado, porque todo o estudo de cálculo tarifário não é feito com o volume total de passageiros transportados. Num dia como o de hoje – talvez chovendo não chegue a tanto –, num dia normal de semana, como hoje, uma quinta-feira, transportam-se, em média, entre 1.320.000 passageiros/dia e 1.350.000 passageiros/dia. Esse é o total de passageiros transportados, não é o que sinaliza o IPK. O IPK é o dado referente ao passageiro pagante, aquele que realmente é usado para fins de cálculo do

IPK e acaba sendo a base para cálculo de todo o sistema de custo da operação, incluindo todo o sistema administrativo, custo operacional, veículos, combustível. Todo esse cálculo é feito em cima do passageiro pagante, não do passageiro transportado.

Então, custo variável, mais custo fixo, mais tributos são itens importantes. Custo variável compreende combustíveis, óleos lubrificantes e rodagem. Custo fixo: despesas com depreciação, remuneração de capital, peças e acessórios, pessoal de operação, de manutenção, de administração, despesas administrativas, remuneração da diretoria, plano de saúde, outras despesas e seguros. Tributos: temos a Lei Federal nº 12.715, que dá um impacto de 5% no preço final da tarifa, representado em tributos. Apesar de todas aquelas mudanças de desoneração, ainda temos hoje um impacto de 5% no preço final da tarifa, sem contar impostos na cadeia. É por isso que o Reitup é importantíssimo, porque ele muda praticamente todos os marcos regulatórios e transforma a possibilidade de desonerar a cadeia do sistema. Um veículo tem IPI – quando um empresário compra um ônibus –, tem PIS/Cofins embutido na carroceria; não é imposto direto, mas está na carroceria. Todos os insumos que são adquiridos pelas empresas têm impostos indiretos embutidos, inclusive 12% no óleo diesel, de ICMS – que também através da aprovação do Reitup. E a partir de uma série de critérios que o Município, que a Cidade tem que atingir, ele pode se credenciar, aderir ao Reitup. Então, o Reitup não é só um projeto que vem como possibilidade de desonerar a cadeia de impostos sobre o sistema ônibus, mas ele traz uma série de critérios que os Municípios devem atingir para poder aderir ao Reitup. Então isso seria um avanço importante para que o sistema de transporte realmente tivesse avanços de qualidade, mas também a possibilidade de retirar um custo muito alto, que é a questão da cadeia de impostos.

Custos variáveis: são importantes os custos variáveis, porque, quando se fala variáveis, é uma palavra que já dá a noção de descontrole, como o próprio nome diz.

O cálculo do custo do combustível considera preço médio mensal coletado pela ANP. Isso foi uma orientação do Tribunal de Contas, porque, até então, a metodologia utilizada – isso foi até 2012, em 2013 já foi utilizado esse método – era uma pesquisa feita nos distribuidores. Nós fazíamos uma pesquisa nos quatro principais distribuidores – a Shell, a BR, a Texaco e a Ipiranga – e acabávamos fazendo uma média desse custo para colocar o preço do combustível, que é o óleo diesel utilizado pelas empresas. Isso, às vezes, gerava algum tipo de ganhos e perdas, dependendo da capacidade de compra das

empresas. Empresas que tinham uma capacidade de negociação boa ou compravam estoques maiores acabavam ganhando descontos, e isso gerava até um problema, porque, quando tu pegavas um valor lá do distribuidor, ficava, às vezes, menor ou maior do que o que as empresas praticavam. Nós definimos que a ANP, que controla que esses preços nacionalmente e localmente, era o melhor indicador – e isso foi ratificado pelo Tribunal de Contas – para ser utilizado, haja vista que a ANP tem um controle nacional e faz o controle de distribuição em cada região. Então, a Região Metropolitana de Porto Alegre tem um preço mínimo, médio e um maior. Nós definimos que o preço médio praticado pela ANP é o melhor indicador a ser utilizado para o índice combustível, o óleo diesel.

Nós temos, hoje, 18 categorias de veículos, ônibus que operam em Porto Alegre, cada uma tendo um consumo. Então, a partir da medição individual de cada categoria desses veículos, desses ônibus – apesar de que 800 modelos que operam hoje em Porto Alegre são de um único modelo –, o impacto desse modelo é o que mais pesa, e aí, cada veículo tem o custo de quantos quilômetros ele faz por litro de óleo diesel. Aí, tem que considerar se ele tem ar-condicionado ou não tem, qual a capacidade do motor, e isso é feito modelo por modelo, veículo por veículo, para definir quantos quilômetros cada veículo faz por litro, e aí tu tens o custo quilômetro individual por cada veículo.

Lubrificante também é muito parecido. Conforme o consumo de combustível e a quilometragem percorrida tu tens o consumo dos lubrificantes; apesar de ser muito pequeno o impacto nele, também é um dos insumos que a gente acompanha, os lubrificantes utilizados tanto para lubrificar motor como para lubrificar engrenagens, enfim, todo o sistema de lubrificação.

Cálculo do custo da rodagem considerada. A vida útil dos pneus, das recapagens, dos preços de pneus, das recapagens por tipo de veículos e quantidade de pneus, recapagem por tipo de veículo. O que quer dizer isso? Na verdade, através do estudo que nós fizemos e que também consta lá numa das determinações do Tribunal de Contas é que, de cinco em cinco anos, o Poder Público tem que fazer um estudo para atualizar os índices de consumo desses insumos que são renováveis, tipo combustível; os motores, que avançam na sua qualificação, diminuem o consumo de combustível; os lubrificantes melhoram suas performances e também aumenta o tempo, quando troca o óleo do motor, por exemplo, de um ônibus; o pneu avança tecnologicamente e também aumenta a vida

útil do veículo. Nós elaboramos esse estudo que foi contemplado no decreto que regula agora a tarifa, o Decreto nº 18.560. Esse novo estudo vai ajudar a impactar menos a atualização da tarifa agora em 2014; os índices melhoraram e ele vai ajudar a reduzir o impacto na tarifa.

Custos fixos. O cálculo do custo, peças e acessórios considera preço médio do veículo, coeficiente de consumo de peças e acessórios, PMM operacional – o que eu falei antes, que é uma determinação do Tribunal de Contas, a primeira cautelar que ele deu em 2013 modificando entre frota operante e frota total; então o PMM impacta sempre sobre frota operante. E temos um PMM total, que impacta na depreciação e nos seguros, e que foi também reconhecido que a segunda cautelar tinha determinado erroneamente.

O cálculo de depreciação e remuneração do capital considera preço médio dos veículos sem pneus, que é importante, porque, quando a empresa compra um veículo, vem um jogo completo de pneus, e esses pneus são considerados para efeito de tempo de vida dos pneus, quando é calculada a durabilidade desses materiais.

Piso salarial da categoria, encargos sociais, fator de utilização de benefícios, PMM operacional... O cálculo de custos administrativos considera preço médio do veículo, valor do plano de saúde, coeficiente de outras despesas, valor dos seguros, PMM Operacional e PMM Total, que é a depreciação e despesas com seguro.

O Decreto nº 18.560, que é o decreto que regula toda metodologia da atualização tarifária, institui o PMM (Percurso Médio Mensal de um ônibus) sobre frota operante e também o PMM operacional, calculado pela divisão da rodagem percorrida pela frota total, dividida pela frota operante – importante, essa é aquela cautelar que o Tribunal determinou. É utilizado como divisor das despesas de Pessoal (manutenção, operacional e administrativo), remuneração da diretoria, peças e acessórios, outras despesas e plano de saúde dos rodoviários. Esse é o PMM da frota operante.

Agora o PMM da frota total, calculado pela divisão da rodagem percorrida pela frota total, dividida pela frota total. A partir daí, eles retroagem e só pegam a frota operante. Utilizado como divisor das despesas de remuneração e depreciação de capital e seguros, que é só o que impacta sobre frota reserva, que é a depreciação do veículo, que foi reconhecida pelo Tribunal de Contas, e mais a questão dos seguros.

Essa, na verdade, é a fórmula para simular o valor do IPK, depois de fazer toda a pesquisa e detalhamento de todos os insumos. Aí uma pequena explicação: se pegarmos

os últimos dez anos, e quem teve a oportunidade de assistir à apresentação dos auditores do Tribunal de Contas pôde ver claramente por que a tarifa sempre subiu mais do que a inflação: exatamente em função do IPK. Nos últimos dez anos, é sabido por todos que o passageiro efetivo, que é o passageiro pagante, ele sistematicamente vem reduzindo – isso acaba impactando, cada vez mais, na frota. Portanto, na licitação, que é uma grande novidade que vamos fazer, é para mudar a metodologia do cálculo da tarifa, exatamente retirando o IPK – índice de passageiro por quilômetro. Ele é usado para que se defina o índice de passageiro, é o fator de renovação desse passageiro pagante por quilômetro. O móvel, o passageiro efetivo – média móvel utilizada em 12 meses dos passageiros, equivalente – é calculado nos 12 meses, dividindo mês a mês, para que a gente possa ter isso distribuído nos 12 meses. Eu trouxe aqui um gráfico tipo pizza que mostra os custos em reais, definido por concentração de itens da planilha. Então, se pegarmos a folha de pagamento das empresas de ônibus, considerando a tarifa de hoje de R\$ 2,80, só em pessoal impacta no preço final R\$ 1,39. Seguros, não chega a nem um centavo; tributos, 14 centavos; combustíveis e lubrificantes, 45 centavos; pneus e recapagem, 4 centavos; frota, 76 centavos. Então, vamos ver que o custo da folha de pagamento das empresas é de 44,18% do preço final da tarifa. Esse outro gráfico tipo pizza mostra a composição por passageiro que é utilizado, tanto as gratuidades, quanto todos os passageiros. Então, passe antecipado, 5%, aquele usuário que tem o cartão da bilhetagem e ele mesmo providencia os créditos para ele; Integração Trensurb: cada vez vem aumentando mais e temos um convênio operacional com a Trensurb que é para quem usa o sistema ônibus/metrô e depois metrô/ônibus, tem 20% de desconto. Hoje isso chega a 1% dos passageiros. Isso dá um ganho importante. O escolar representa 8% dos passageiros, isso que tem que multiplicar por dois, porque quando nós falamos 8%, é que o passageiro, como paga meia tarifa, a cada duas viagens, representa uma viagem gratuita, então, ele representa 8% das gratuidades.

Integração e segunda viagem, 12%; passe livre, 2%; idosos de 60 a 64 anos, 6%; idosos acima de 65 anos, constitucional, 6%; especiais e acompanhantes – que são deficientes e acompanhantes –, 2%. Há outras gratuidades que não representam nem 1% e não aparecem aí, que são oficiais de justiça, carteiros, brigadianos, Guardas Municipais fardados, fiscais da EPTC, que não dão nem 1% do total de uso. Temos ainda um grande

índice de uso comum, que é de 26%; e o vale-transporte, 32% dos passageiros que utilizam o sistema ônibus.

Este gráfico tipo pizza mostra claramente só as isenções. Então, passe livre, do total dos 32% das isenções, representa 4,78% do total das gratuidades; idosos de 60 a 64 anos, pela legislação municipal, 18,85%; idosos de 65 anos ou mais, 17,44%; especiais e acompanhantes, representam 7,62%. Outros – aí engloba todo aquele grupo que eu falei, 1,13%; escolar, 13,05%; Integração trem/ônibus, 0,41%; Integração e bilhetagem – que é a segunda viagem gratuita – representa 36,73%.

Então, eu acho que se juntarem todas as informações que passamos, mais a apresentação que os auditores do Tribunal de Contas trouxeram a esta Casa, eu acho que tem material realmente suficiente para que possamos ter um belo debate em relação ao sistema tarifário.

Eu quero só dizer algumas palavras em relação ao ano tão difícil que foi o ano de 2013 para toda a equipe técnica que trabalha na EPTC há muitos anos. Passamos o ano inteiro sob a pecha de ter uma tarifa com ilegalidades, com distorções, com uma série de palavreados tipo caixa-preta, e outros adjetivos até piores. E, a partir do julgamento do Tribunal de Contas, para nós, retornou a tranquilidade. Temos, novamente, a confiança de realmente estarmos atendendo à legislação, ter cumprido com o dever de funcionários públicos que somos lá, para termos uma tarifa transparente.

E um dado interessante: já determinamos a adoção – a sugestão do Tribunal de Contas sobre o processo da revisão tarifária. Uma delas é a questão do tempo de permanência do processo técnico para o conselheiro do Conselho Municipal dos Transportes – Comtu. A Lei ainda diz – nós vamos encaminhar à Casa para a alteração esse Projeto de Lei – que o conselheiro deverá receber o processo 24 horas antes da efetiva data da reunião do Conselho. Nós acatamos a sugestão do Tribunal de Contas; os conselheiros vão receber o processo sete dias antes da efetiva reunião. No mesmo dia, será publicado na Internet, nas páginas da EPTC e da Prefeitura Municipal, o processo na sua íntegra, para que todos possam acompanhar e analisar. Além disso, já está na Internet um passo a passo de como calcular a tarifa de ônibus, em 32 páginas, é um texto explicativo de como se pode calcular a tarifa. Com isso, queremos tornar cada vez mais transparente a questão da tarifa dos ônibus da nossa Cidade, que tem que, realmente, ser acessível e compreensível para o cidadão. Qualquer cidadão que queira realmente calcular a tarifa a

pág. 8

partir da inserção dos dados oficiais – que provavelmente daqui a duas semanas deverão estar disponíveis –, será possível, então, realizar os cálculos.

Bem, agradeço o espaço, Presidente, e estarei à disposição para responder a alguma dúvida. Obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Presidente Cappellari. O Ver. Engº Comassetto está com a palavra.

O SR. ENGº COMASSETTO: Sr. Presidente; prezado Secretário Vanderlei Cappellari, com quem sempre tivemos um diálogo – mais restrito ultimamente –, colegas Vereadores e Vereadoras. Primeiro, quero fazer um registro aqui que foi uma decisão da CUTHAB, quinta-feira: achamos muito deselegante por parte da Prefeitura e da EPTC o fato de se negarem a vir à CUTHAB para conversarmos mais de perto sobre o tema do transporte público. Afinal de contas, a Comissão de Transporte, Urbanismo e Habitação é a Comissão que trata deste tema aqui na Casa. Primeiro este registro. Segundo, Cappellari, este tema todos nós sabemos que é extremamente complexo. É o tema do momento na cidade de Porto Alegre, o tema deste semestre – o transporte. E nós temos uma compreensão e um conjunto de sugestões que entendemos que não podemos errar – nós, Cidade como um todo. E aí nos parece que há alguns elementos conceituais que até o momento não estão bem claros, talvez para nós e para muitos outros com quem temos discutido. Já está bem definido, legalmente claro, a partir da decisão inclusive do Tribunal de Contas, com o aceite da Prefeitura Municipal, que o atual modelo da concessão é um modelo juridicamente equivocado. Por que equivocado? Porque, com aquele decreto feito e assinado pelo então Prefeito Fogaça – Decreto nº 14.938, passou a gestão financeira de bilhetagem eletrônica para a entidade gestora do transporte público. E, a partir daí, creio que o Poder Público perdeu a capacidade de fazer a gestão e a aplicação dos recursos na qualidade do transporte público. Bom, o Tribunal de Contas orienta que a EPTC tem que ser a gestora desse processo – o que sempre defendemos. Então o primeiro item do edital é esse: se está claro que a gestão do sistema é pública.

Há um segundo item que gostaríamos de questionar aqui, a respeito do futuro edital. No edital, conforme a lei federal que constitui o novo marco regulatório para a mobilidade

urbana e o transporte público, que orienta como devem ser os editais de licitação, diz que deverá prever um estudo técnico da real situação da região, ou de cada região, já identificando demanda e qualificação do transporte, visando, com isso, a uma maior eficácia no atendimento das linhas existentes, criando novas alternativas de itinerário. Bom, nós desconhecemos esse estudo, que tem que preceder o edital para poder ser feito, e, aqui, nesta Casa, nós temos reprimido, já debatemos com o senhor, há muito tempo, um conjunto de requalificação de horários nas linhas existentes e um conjunto de novas linhas demandadas. Portanto, como a lei federal determina esse estudo prévio para emitir o edital, nós gostaríamos de poder ver esse estudo prévio, que, se existe, nós desconhecemos.

Para concluir, Sr. Presidente, tem um terceiro eixo que vem nessa questão da qualidade do transporte público e, ao mesmo tempo, no preço. Tem duas modelagens aqui: a que Porto Alegre usa há três, quatro décadas, que é através do IPK, que é a dita planilha de custos; e a que a licitação e a lei dizem, determinando as bacias e as linhas, com esse estudo, o menor preço da passagem. Esse é um outro debate que nós estamos entendendo, politicamente, neste momento, como o mais correto. Então, gostaríamos de poder aqui fazer esse diálogo. E por último, Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Vereador, por gentileza, há doze Vereadores inscritos.

O SR. ENGº COMASSETTO: Eu sei, mas é uma Questão de Ordem, para o senhor inclusive. Recebemos a informação agora há pouco, ali, que as senhas para hoje de noite já foram todas distribuídas. Eu não sei se é verdadeiro isso ou não, gostaria de lhe trazer, porque isso pode gerar uma polêmica e criar um problema.
(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Vereador, me surpreende V. Exa. perguntar isso se nós tratamos na reunião de Mesa como seria o sistema. Mas não é verdade.
O Ver. Marcelo Sgarbossa está com a palavra.

O SR. MARCELO SGARBOSSA: Boa-tarde a todos e a todas, boa-tarde ao Diretor-Presidente da EPTC, Vanderlei Cappellari. Saudamos inicialmente esta iniciativa, por parte do Judiciário, de prorrogar a data oficial do lançamento do edital, coisa que a própria Lei das Licitações e a Lei das Concessões obriga que o Poder concedente lance, primeiramente, as informações necessárias, com no mínimo 15 dias úteis de antecedência ao lançamento do edital, propriamente dito. Então, já faço aqui o pedido que faria no final, Diretor-Presidente. Hoje, nós estamos na quinta-feira, amanhã, véspera de feriado, e dia 05, que seria o dia, inicialmente, colocado é quarta-feira de cinzas; portanto, digamos que hoje é o último dia útil, ou amanhã é o último dia útil efetivo, em que os servidores da EPTC estarão trabalhando efetivamente. Então, o que eu gostaria de já colocar como um pedido aqui da nossa Bancada do Partido dos Trabalhadores: que, se o edital já está pronto... Eu gostaria que o senhor respondesse. Está praticamente pronto? Não sei se o senhor concorda? Pode fazer um sinal com a cabeça para mim, Cappellari? O edital não está praticamente, pronto? Sim. Bom, se ele está praticamente pronto, que se lance ele publicamente não como um lançamento oficial e legal, mas que se coloque a público este edital, agora, hoje, se ele já está pronto, ou dia 05, como previsto, e que, até o dia 27, da data oficial, então, concedida pela Justiça, se tenha que lançar o edital, até lá tenhamos tempo para discutir, inclusive com uma nova audiência pública, antes disso.

Eu acho que assim vai ser uma das formas possíveis para – já deixo aqui o pedido – que a cidadania possa debater. E vejam, admiradores da livre concorrência, para permitir, inclusive, Ver.^a Mônica, que outros concorrentes possam ter tempo hábil de entender o que o Executivo Municipal está colocando como condições para a abertura da licitação. Por que dizemos isso? Por que da necessidade de tempo? Nós, aqui na Bancada do PT, fizemos um encontro com especialistas no início desta semana, eu não vou ler aqui, o nosso Líder Comassetto já colocou alguns pontos, mas a questão da integração, a questão de indicadores de qualidade devem estar contidos no edital, um sistema que obrigue o empresário a ser eficiente. Vejam que a ideia de que nós conseguiríamos controlar, como bem lembra o Renato aqui, o quanto o empresário vai negociar o óleo usado, que pode ser disponibilizado depois para outros fins, é uma ilusão. Nós não temos – o Diretor Cappellari me faz sinal positivo – como controlar o dia a dia da negociação. Nós temos que ter um padrão de qualidade, e o ar-condicionado deve ser um dos padrões de qualidade; deve haver formas de controlar este padrão, o controle público disso;

pág. 11

tarifa que entendemos razoável, e os demais, Ver. Cecchim, que o empresário seja eficiente. No sistema que hoje está formulado, o empresário não precisa ser eficiente, porque, ao final do ano, no reajuste da tarifa, faz-se um cálculo; se baixou o número de passageiros transportados, bom, isso para ele não afeta, é como se isso não lhe dissesse respeito, quando deve lhe dizer respeito. Ele tem que ser eficiente, para atrair inclusive mais passageiros para o transporte coletivo.

Há inúmeros outros temas aqui, o documento está à disposição para quem quiser. É um documento de duas páginas, fala da integração, da possibilidade de as linhas serem retomadas pelo Poder Público, no caso de os padrões de qualidade não serem atendidos; da forma de remuneração, que deveria deixar o sistema de planilha e ficar pelo sistema de pagamento pelo serviço; a questão das 36 horas, de isso já estar computado. Que a licitação deve definir que a operação do sistema DRT deva ser realizada pela Carris". Aliás, este é um outro ponto, Vanderlei: vamos licitar por bacias? Nós estamos vivendo uma mudança neste momento, seja com os BRTs, seja com o futuro metrô. Então esse sistema de bacias ainda é o ideal? Estou colocando aqui pontos para mostrar que a discussão tem uma complexidade política e técnica, então seria extremamente conveniente que a Prefeitura colocasse à disposição esse edital, que já está pronto, para que a cidadania pudesse debater, o Município recolher sugestões, e aí, sim, no dia 27, apresentar um edital definitivo e mais completo. Obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Ver. Cláudio Janta está com a palavra, por transposição de tempo com a Ver.^a Fernanda Melchionna.

Solicito que o Ver. Delegado Cleiton assuma a presidência dos trabalhos.

(O Ver. Delegado Cleiton assume a presidência dos trabalhos.)

O SR. CLÁUDIO JANTA: Sr. Presidente, Sr. Secretário Cappellari, gostaria de agradecer a gentileza e a sensibilidade da Ver.^a Fernanda Melchionna, que trocou de lugar comigo. Queria saudar o Secretário e dizer que temos uma série de dificuldades em entender esse novo cálculo da tarifa já que, no nosso entendimento, nós temos um reajuste. Na verdade,

nessa nova tabela, o custo anterior com pessoal era de 42,1% e agora passamos de 44,18%. Nós tínhamos um custo de frota de 29%, incluído os carros reservas, carros que ficavam nas garagens; esse custo foi reduzido para 23,85%. Nós tínhamos um custo com combustível de 16,1% e agora nós passamos a ter um custo com combustível de 19,1%. Nós tínhamos um custo com tributos de 12%, e esta Casa aprovou uma redução, e passamos a ter esse custo com tributos de 5%. Nós tínhamos um custo com outros de 0,8% e passamos a ter um custo. O custo que eu tenho para produzir o sapato, o custo que eu tenho para produzir uma calça, o custo que eu tenho para produzir um carro, o custo que eu tenho para produzir um paletó, para produzir um quilo de arroz, uma lata de azeite. São custos que eu tenho. O meu custo era esse, em 2013. Agora o meu custo, em 2014, por decisão do Tribunal de Contas, passou a ser outro, mas para aumentar o custo de pessoal, nós teríamos que ter criado empregos novos. Não foi criado nenhum emprego novo no setor de transporte rodoviário. Pelo contrário, para nós aumentarmos o custo de combustível, teria que ter aumentado o tanque dos ônibus, Ver. Paulinho, de 200 litros para 230 litros, ou 240 litros, e não se tem conhecimento nenhum de que aumentou o tanque dos ônibus. Para nós termos um custo de outros, nós teríamos que saber quais são os outros. Aí se fala muito em um custo fixo, mas quando uma pessoa monta a fábrica de sapato, a fábrica da calça, a fábrica do paletó, do carro, do óleo, do arroz, do feijão, ela não entra no custo de outros, muito menos o lucro entra no cálculo de uma concessão pública. Lucro é lucro. Lucro não é uma coisa garantida. Eu não vou abrir uma empresa em Porto Alegre, uma loja no comércio com a garantia do lucro já embutida. Eu tenho uma garantia de lucro, mas isso é um “negócio da China”. Qualquer lojista de Porto Alegre vai querer uma garantia de lucro já no preço/custo do produto, qualquer lojista vai querer; qualquer dono de restaurante vai querer. O lucro se faz, no capitalismo, o lucro se faz pela quantidade, pelo número de viagens. Talvez possa ter despesas de administração, agora se inclui, no custo fixo, a remuneração do plano de saúde... Mas os rodoviários vão contribuir agora para o plano de saúde. E aqui não se fala nesse custo, em nenhum momento nas propagandas externas e internas dos ônibus. Em nenhum momento se fala. Onde está esse custo? Onde está esse dinheiro que as empresas faturam? E faturam bem, tanto interna quanto externamente nos seus ônibus. Nesse custo está a taxa de gerenciamento, nesse custo está o salário da Diretoria, mas antes era 0,8, agora são 7,96; teve um aumento de 898% o item outros, 898% o outros! Então

eu acho que essa nova planilha tem que voltar a ser discutida pelo Tribunal de Contas, porque ela não condiz com a diminuição do custo do transporte coletivo de Porto Alegre. Pelo contrário, ela aumentou, por esses números, o custo do transporte coletivo de Porto Alegre. Novamente, o povo de Porto Alegre está subsidiando o lucro sem nenhum risco. É um serviço que não tem risco nenhum. Todas as cadeias produtivas de Porto Alegre – lojistas, industriários, comerciantes – queriam ter um negócio desses: já com o seu lucro garantido, com seu lucro embutido, onde a população irá pagar. Com força e fé nós vamos melhorar a vida do povo e principalmente o transporte da nossa Cidade.

(Não revisado pelo orador.)

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

A SRA. FERNANDA MELCHIONNA: Boa-tarde a todos e todas, quero cumprimentar o Secretário e dizer que nós saudamos a sua presença aqui na tarde de hoje, mas lamentamos profundamente a ausência da EPTC na terça-feira, na CUTHAB, quando esta Câmara, que tem uma Comissão Representativa para tratar o tema do transporte, sobretudo da licitação, faria uma audiência a pedido da Bancada do PSOL. A Comissão é presidida pelo Ver. Paulinho Motorista. Lamentavelmente, ninguém da EPTC, nenhum assessor, nenhum integrante da EPTC pôde vir apresentar para os Vereadores e Vereadoras desta Casa algo tão importante, que é a discussão do modelo de licitação. Talvez, porque a ideia seja não discuti-lo, e nós esperamos que não seja essa posição política da Prefeitura, porque, afinal, nós estamos fazendo esta discussão na tarde de hoje a partir de um amplo processo de mobilização que começou em Porto Alegre, quando milhares de jovens estiveram nas ruas e questionaram os aumentos abusivos das tarifas. Quantas vezes, Secretário, se debatiam em programas, nesta Câmara, anos e anos, os aumentos absurdos da passagem e, infelizmente, nunca tivemos nenhuma guarida no Poder público, no sentido de combater o lucro ilegal dos empresários e garantir um sistema de transporte que avançasse, no sentido de garantir uma gestão pública, um controle público da bilhetagem, e, sobretudo, o avanço das linhas da Carris, que hoje tem 22% de todas as linhas do sistema de transporte coletivo. Quando o senhor deu o histórico, vi que nós precisamos fazer algumas correções.

tarifa – porque a Prefeitura sancionou o aumento para R\$ 3,05 – a partir de uma mobilização gigante da juventude e de uma ação jurídica e política da bancada do PSOL. No dia 4 de abril, reduziu para R\$ 2,85, muito antes da isenção do PIS e da Cofins. E eu não faço essa correção por uma questão de méritos – ainda que pudesse fazê-la, porque foi todo um trabalho da nossa bancada e uma luta da juventude –, mas porque o PIS e a Cofins foram rebaixados em maio de 2013. Portanto, a passagem, que estava em R\$ 2,85, deveria ter sido mais reduzida. Houve uma decisão do Judiciário de reduzir a tarifa em Porto Alegre, diante do óbvio e ululante sistema ilegal de transporte coletivo, que funciona à margem da lei de licitações. Esse era o objeto da ação do pessoal desde 2011, e nós ganhamos uma liminar com base nessa contestação e na argumentação dos lucros ilegais, trazidos à tona pelo Tribunal de Contas do Estado. Desses eu vou falar mais à noite, na audiência. Mas, neste momento, eu gostaria de perguntar à EPTC sobre a questão do PIS e da Cofins, que não foram reduzidos da tarifa, porque depois houve o projeto que reduziu o ISSQN, que inclusive levaria a passagem a R\$ 2,78. A cada passagem, os empresários ganham R\$ 0,02 que não são calculados, porque R\$ 0,02, para cada um, é pouco, mas, em um montante de passageiros diários, são milhares de reais, somados com um sistema que não diminuiu a sua margem de lucro, mesmo com a decisão do Judiciário, no dia 4 de abril; ao contrário, com a redução do PIS e do Cofins, que deveria ter reduzido mais a tarifa, manteve a margem de lucro. Manteve a margem de lucro porque várias empresas também anunciaram que não investiram na frota, em função da redução da tarifa, em 2013, em Porto Alegre. E nós sabemos os interesses dos empresários pelos lucros fartos; agora, a Prefeitura, que deveria ter a caneta para olhar para a planilha do trabalhador, que deveria, no processo de mobilização e de comoção da sociedade, discutir os temas estruturais da licitação, que são controle público, bilhetagem pública, 36 horas para os rodoviários, para não gerar nenhum tipo de desemprego. O tema central é pegar os lucros ilegais, que são milhões de reais, e encampar, comprar ônibus para ampliar a participação da Carris no sistema de transporte. As questões estruturais são tirar a verba de publicidade da mão dos empresários e colocar no plano de saúde, de fato, dos rodoviários. Os temas estruturais são a questão da qualidade e a possibilidade de a população, de fato, interferir nesse processo de planilha, e não só como era até antigamente, em que os conselheiros recebiam 48 horas no Comtu, majoritariamente governista, empresarial, que votava a favor do aumento da passagem, e

o povo pagava uma tarifa mais cara. Só que a Prefeitura, ao invés de estar fazendo isso, bota o bode na sala do ar-condicionado, apresenta a planilha, mas não apresenta o edital de licitações, não vem à Câmara quando os Vereadores querem discutir a proposta de licitação. E isso nos parece que esse processo de licitação não servirá para avançar naquilo que nós queremos, que é o transporte cem por cento público, numa transição, evidentemente, e, por enquanto, um sistema de transporte que respeite os trabalhadores, a população, tarifas mais baratas e melhor qualidade no serviço. Ao contrário, parece que todo esse jogo de segredo aponta para uma licitação de cartas marcadas.

(Não revisado pela oradora.)

O SR. PRESIDENTE (Delegado Cleiton): A Ver.^a Lourdes Sprenger está com a palavra.

A SRA. LOURDES SPRENGER: Sr. Presidente, Sras. Vereadoras, Srs. Vereadores, Presidente Cappellari, são, na realidade, duas perguntas, para explicar melhor como ficou a câmara de compensação tarifária nesse rateio para a Carris, e também no que tanto se fala, da isenção de passagens, das pessoas que têm direito a essa isenção, se esse controle vai ficar com a Prefeitura ou vai continuar sendo o sistema antigo, controlado pelas empresas de transportes. Seriam essas duas perguntas que eu queria lhe fazer, para que o senhor explicitasse melhor. Obrigada.

(Não revisado pela oradora.)

O SR. PRESIDENTE (Delegado Cleiton): O Ver. Idenir Cecchim está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

O SR. IDENIR CECCHIM: Sr. Presidente, Srs. Vereadores e Sras. Vereadoras, Secretário Cappellari; eu não faço parte da CUTHAB, que se reúne nas terças-feiras, mas, certamente, Ver.^a Fernanda, não foi nenhuma indelicadeza do Secretário não ter comparecido, tendo em vista que hoje ele estaria aqui. Queria até pedir a compreensão de vocês. Hoje, todo o plenário tem a oportunidade de ouvir, de questionar aquilo que a Comissão faria com muita competência, mas eu imagino que, como foi alargada essa oportunidade, não temos muito que reclamar do Secretário. Não teria muito sentido fazer

duas explanações: uma na terça, e outra na quinta. Como só tem quarta-feira no meio, as informações demoraram apenas 24 horas para serem dadas de uma forma mais ampla.

Eu queria ocupar esta tribuna, mesmo tendo o Cappellari aqui hoje, com um assunto muito importante, fazendo um desabafo que esta Cidade está precisando fazer. E não é porque morreu o empresário Laírson Kunzler, chegando a sua casa, que nós estamos fazendo isso. Todos os dias, tem assassinatos na Cidade em todos os locais. Muitas vezes não são empresários, não são pessoas conhecidas, e passam despercebidos, mas, todos os dias, nós temos gente sendo atacada, fuzilada, e nada se faz. Que bom que já estão identificados os assassinos do empresário Laírson! Que bom que a polícia fez isso, mas que fizesse e que o Governo lhe desse mais condições para proteger a Cidade. Não é possível que não se tenha o direito de sair do banco. O cidadão não tem mais o direito de sacar dinheiro no banco. Eu não sei o que ele vai fazer, onde é que ele vai buscar dinheiro se ele não pode mais ir ao banco, porque não tem segurança. Quando o banco é assaltado, aparece helicóptero, avião, Brigada, polícia, todo o mundo vai atrás dos assaltantes de banco. Agora, quando assaltantes assaltam um cidadão comum, ele fica sem segurança. Com muita sorte, depois que ele é assassinado, se vai procurar o culpado. Acho que nós temos que fazer como se faz a segurança dos bancos; começar a fazer segurança para o cidadão. Custa muito dinheiro? Custa. Querem cobrar segurança para os estádios de futebol, então que cobrem segurança dos bancos também! É assim? Então, que se faça de uma maneira democrática, se dê segurança para os bancos, mas não se deixe de dar segurança para o cidadão que sai do banco com dinheiro. As coisas estão todas invertidas – as coisas estão invertidas! –, e o cidadão está atirado à sua própria sorte. Era esse o desabafo que queria fazer, Secretário Cappellari.

E quero dizer que, realmente, quem começou a fazer esse questionamento foram dois Vereadores da Casa. Mas o Tribunal de Contas eu acho que não deixa mais dúvida. Nós estamos ouvindo e seguindo recomendações do Tribunal de Contas do Estado, com participação de procuradoria, promotoria, o mundo participou para que se abrisse a planilha. Acho que aí não tem muito que discutir, acho que aqui a sociedade toda está atendida. Até o Judiciário determinou a realização da licitação para as empresas de ônibus, e a Prefeitura vai cumprir. Pediu prorrogação, mas, se não tiver, vai cumprir. Estamos fazendo... Quer dizer, estamos, o Secretário; eu não estou fazendo nada mais do que a minha obrigação de acompanhar. Mas o Secretário, a Prefeitura está fazendo o

que determinou o Tribunal de Contas, o Ministério Público de Contas, o Ministério Público, o Judiciário, o Conselho do Orçamento Participativo, os Vereadores estão aqui participando. Eu acho que essas perguntas que foram feitas aqui serão respondidas pelo Secretário, Ver.^a Lourdes. É isso que nós temos que fazer: esclarecer. A população precisa saber e vai saber tim-tim por tim-tim; vai saber, inclusive, por que custa dez centavos a mais com ar-condicionado. Porque esse negócio de ar-condicionado, Ver. Sgarbossa, eu não vejo nenhuma escola com ar-condicionado, eu não vejo tantas instituições com ar-condicionado. Eu, quando cheguei à SMIC, por exemplo, não tinha nenhum ar-condicionado para os trabalhadores poderem desempenhar o serviço. Eu acho que essa é uma questão de discussão, de prioridade, e agora nós estamos tendo a prioridade de saber das coisas, de participar dessa discussão que a Cidade está tendo. Secretário Cappellari, que bom que o senhor possa chegar a bom termo sobre isso, tratar do assunto “ônibus e transporte” e poder cuidar da mobilidade da Cidade. V. Exa. tem muito trabalho e, certamente, vai fazê-lo. Terminado esse capítulo do transporte coletivo, vamos cuidar da mobilidade da Cidade, que a Cidade está esperando por isso. Muito obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Delegado Cleiton): O Ver. Alceu Brasinha está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

O SR. ALCEU BRASINHA: Sr. Presidente, Sras. Vereadoras, Srs. Vereadores, Sr. Secretário Vanderlei Cappellari; é meu motivo de alegria, Secretário, porque o senhor levou o debate a todos os cantos da Cidade, são 23 debates, e o mais legítimo debate foi no Orçamento Participativo. Eu quero dar os parabéns ao Secretário Cappellari pela transparência. Nós, segunda-feira, estávamos com o senhor no CTG, lá no parque de Ipanema. Era meia-noite, e o senhor ainda estava lá atendendo aos cidadãos, respondendo as diversas perguntas que a Cidade, a comunidade fazia ao senhor. Na terça-feira – eu sou membro da CUTHAB, eu e o Ver. Delegado Cleiton –, eu falei que tinha certeza absoluta de que o Secretário talvez não tivesse tido oportunidade de vir pelo tamanho da demanda que tem todos os dias. Realmente, é um secretário que se faz presente todas as vezes que se convoca ou que se pede alguma apresentação; o

pág. 18

Secretário Cappellari está sempre presente. Acho que o Secretário Cappellari tem muitos pontos no seu trabalho porque ele não é de deixar de comparecer a esta Casa; tanto na CUTHAB como nas outras Comissões, o Secretário sempre está presente.

Secretário, eu sou do PTB e estou usando o espaço do meu Líder, Cassio “Astrogildo”; o Ver. Paulinho Brum, o Ver. Elizandro Sabino, o Ver. Roni, o nosso Secretário Humberto Goulart e o Secretário da Saúde, Carlos Casartelli, que também tem feito muito por esta Cidade, embora outras pessoas digam que não, mas ele tem feito muito.

Secretário Cappellari, eu costumo dizer que o senhor é um homem que trabalha muito, e não é porque o senhor está na minha frente, falo isso todas as vezes, pois fico impressionado com a atenção que o senhor dá para a comunidade, para as pessoas. O dia teria que ter 48 horas para o senhor dar um atendimento para todos porque demanda aparece de todos os lados.

Então, Ver. Paulinho, Ver.^a Fernanda, quero dizer que não foi má-vontade do Secretário, porque hoje o Secretário está aqui, e vai estar logo mais aqui. Para nos vermos a boa vontade que o Secretário Cappellari tem, diferentemente do outro Secretário que nós tínhamos, que era o Senna, para quem a gente pedia – ele era muito simpático, mas não fazia acontecer. Eu não sei quantas vezes falei e pedi para abrir a Rua Ramiro Barcelos; o Secretário Cappellari abriu, e está funcionando muito bem a Ramiro Barcelos. Pronto, acabou o problema! A Nilo Peçanha, que tinha aquele gargalo ali, também era um problema. O nosso querido amigo Senna não queria fazer; lá foi o Cappellari desempenhar a sua função, fez a Cidade andar, o que é muito importante para nós, a mobilidade urbana é muito importante para o cidadão porto-alegrense.

Quero dizer para o senhor, Cappellari, que tenho certeza absoluta de que essa audiência pública vai correr na maior tranquilidade porque o senhor já debateu nas 17 Regiões, fez 23 debates, já está muito bem esclarecido. Parabéns, pois senhor levou esse debate ao Orçamento Participativo, fez esse debate pela Cidade, nas comunidades, nas ruas, nos bairros.

Quero lhe agradecer e agradecer ao meu Presidente, que está conduzindo os trabalhos, e dizer aos senhores, Paulinho, que o motivo é importante, e sabemos o quanto é importante, porque tu és um representante da classe e sabes que é importante ter um meio de transporte com qualidade, tranquilidade e bem-estar. Então, que seja bem-vinda essa nova licitação. Se é para o bem da Cidade, se é para o bem do povo, se é para o

bem do porto-alegrense, se é para o bem do Rio Grande, que venha a licitação sem problema nenhum! Obrigado, senhores.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Delegado Cleiton): O Ver. Kevin Krieger está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

O SR. KEVIN KRIEGER: Boa-tarde. Eu queria cumprimentar o Presidente, Ver. Cleiton; o nosso Secretário Vanderlei Cappellari; todos os Vereadores e Vereadoras, e todos que nos assistem no plenário e pela TV Câmara. Quero dizer, Vanderlei Cappellari, meu ex-colega – fui seu colega durante algum tempo –, que sempre encontrei na EPTC uma grande parceira da Fundação de Assistência Social e Cidadania. Eu queria reforçar as palavras do Ver. Idenir Cecchim em relação ao que a Prefeitura vem fazendo ao longo deste ano e do ano passado, que é um trabalho tão complexo, porque se fosse fácil outros governos já o teriam feito. Essa que é a realidade.

Mas com todo o Relatório e as recomendações do Tribunal de Contas do Estado, o senhor e o Prefeito Fortunati tomaram a decisão de seguir à risca esse Relatório. E fizeram toda a construção do edital de licitação, que ainda não está pronto, mas se tem uma ideia desse edital. Claro que com a audiência pública, com todas as rodadas do Orçamento Participativo – a EPTC participou das 17 rodadas das regiões, das seis temáticas e da reunião do COP; ou seja, são 23 rodadas com as lideranças da Cidade, as lideranças, Ver. Reginaldo Pujol, do Orçamento Participativo, que são quem demandam e fazem a diferença nos serviços públicos da nossa Cidade e que conhecem o território e conhecem, sim, o transporte público, Ver. Paulinho. Infelizmente, nós tivemos alguns Vereadores que criticaram essa posição do Governo de escutar o Orçamento Participativo. Mas nós respeitamos a população e respeitamos a participação dos cidadãos da nossa Cidade.

Quero também parabenizar, Cappellari, a iniciativa da EPTC e da Prefeitura de solicitarem ao Judiciário um prazo um pouco maior para que pudessem cumprir com todas as exigências legais e, assim, reduzir o risco em relação a que esse processo licitatório possa vir a ser contestado na Justiça. Essa foi mais uma atitude importante do Governo e de muita transparência. Isso foi muito importante para que pudéssemos ter os prazos

legais definidos em relação à nossa licitação, Ver. Paulinho. E o mais importante de tudo isso, que eu considero, é que nós estamos escutando a população e que nós estamos escutando a comunidade. Hoje, teremos a audiência pública para tratar desse assunto, e, quando o Ver. Professor Garcia estava presidindo uma de nossas sessões plenárias, eu fiz questão de ligar ao Cappellari para dar um retorno para o Presidente Professor Garcia, e naquele mesmo momento, tu me disseste: “Kevin, vamos marcar a audiência pública para o dia 27, pois já estamos preparados.” Mais uma vez, mostrando que o Secretário Vanderlei Cappellari sempre esteve à disposição, como está hoje neste plenário, para todos os Vereadores desta Casa poderem questionar, sugerir e buscar o melhor para o sistema de transporte público da nossa Capital.

Então, Cappellari, os nossos agradecimentos por tua disponibilidade de poder estar conosco. E, como vários Vereadores falaram, tu és um dos secretários que está sempre à disposição, como a maioria do nosso secretariado municipal, que quando aqui é chamado procura vir e fazer todos os esclarecimentos que os Vereadores desejam. Conta conosco! Sem dúvida nenhuma, essa licitação, esse processo complexo vai melhorar o nosso sistema de transporte da Capital, que já é considerado – diga-se de passagem – um dos melhores do Brasil. Isso a gente nunca pode deixar de lembrar. Apesar de todas as questões que nós temos enfrentado, Ver. Pujol, nos últimos meses, no ano passado, sabemos que Porto Alegre tem um dos melhores sistemas de transporte coletivo; e vai melhorar!

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Delegado Cleiton): O Ver. Mario Fraga está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

O SR. MARIO FRAGA: Boa-tarde, Ver. Delegado Cleiton, Vice-Presidente da Casa; Secretário Vanderlei Cappellari; Sras. Vereadoras, Srs. Vereadores, público nas galerias e público que nos assiste pela TVCâmara. Eu queria explicar como está funcionando agora, porque eu pedi Liderança, mas sou um dos 12 Vereadores inscritos para falar com o Secretário Cappellari neste momento aqui. E também quero esclarecer que à noite estaremos aqui para ouvir a comunidade em audiência pública. Inscrevi-me em Liderança, já que outros Vereadores falaram em Liderança, e, hoje, pelo sistema de rodízio

implementado pela nossa Bancada, através do Márcio Bins Ely, nosso Líder, era o meu dia. Então, eu queria dizer, Cappellari, que mesmo que esse processo tenha sido adiantado, não tenha sido nos moldes que o nosso Governo queria, porque foi apressado pelo Tribunal de Contas, pelo Ministério Público e por outros fatores que estão relacionados neste processo, a licitação poderá até ser anulada. Eu dou parabéns ao Desembargador Caníbal, até porque é uma causa muito importante, pelo seu retorno das férias, não porque ele apressou o Governo a fazer licitação agora no próximo dia 5 de março. Dou os parabéns porque ele volta das férias, analisa um pedido da Prefeitura para que este edital não saia agora dia 5 de março. No ver deste Vereador, é o que não deve acontecer, Ver. Kevin, não sair esta licitação agora no dia 5, para que a gente possa aprimorar mais. Então, este é um aparte que faço na minha fala.

Quanto à presença do Secretário Cappellari aqui na Casa, eu acho muito importante neste dia. Deu a casualidade de o Cappellari estar para hoje e ter audiência pública hoje aqui na Casa. Então, o Secretário passa o dia aqui conosco, para nós é muito importante e, à noite, nós vamos escutar a comunidade.

Mas eu queria dizer, neste primeiro momento, que eu espero que o Desembargador Caníbal nos dê mais prazo, para nós, Prefeitura, nós, Governo, e vocês, EPTC, para que esse edital possa não sair tão às pressas. Eu queria falar sobre algumas coisas que eu li desse novo edital, como o GPS... E esclarecer, Ver. Paulinho Motorista, que nós que moramos lá no Extremo-Sul – eu moro em Belém Novo, e, hoje, graças a Deus, eu não uso muito o ônibus –, temos que esperar em torno de uma hora e vinte minutos porque os ônibus demoram muito. E quem mora lá no Lami, como o meu estagiário Douglas, espera até uma hora e quarenta, não é Secretário Cappellari? Então, essa nova licitação, com algumas coisas que o Governo está colocando, como o GPS, o número de passageiros por metro quadrado – o Ver. Reginaldo Pujol não conseguia entender aquele metro quadrado que era de seis pessoas por metro quadrado, agora vai passar para quatro pessoas, mas é um metro quadrado meio linear, meio diferente do metro quadrado a que estamos acostumados aqui –, vai tentar dar mais conforto, Ver. Paulinho Motorista, para os passageiros que V. Exa tanto transportou.

Eu acho que o mais importante, Secretário Cappellari, é a pressão que V. Sa. sofre dos Vereadores e das Vereadoras aqui na Casa para a adequação das linhas e dos novos itinerários. Todos nós temos dificuldades e temos amigos que não têm ônibus que passe

perto de suas moradias, e hoje para mudarmos qualquer coisa nesse sentido.... Eu já estou aqui na Casa há algum tempo, e consegui uma vez alterar, com o Secretário Cappellarri, uma linha lá na Volta do Guerrino, na Itiberê da Cunha, mas eu nunca tinha conseguido alterar uma linha.

Lá na nossa comunidade, no Extremo-Sul, nós ainda temos algumas dificuldades no trajeto, mas nunca conseguimos alterá-lo. Agora, com essa nova licitação, eu acho que vai ser um momento muito importante para adequar essas linhas que temos em toda a região, tanto no Sul quanto no Norte, nos extremos da nossa Cidade. Nós devemos alterar essas linhas. Então, Secretário Cappellari, hoje à noite, vou estar aqui com V. Sa. e com outros Vereadores para a gente escutar. Nós mesmos, Vereadores, que somos 36, cada um tem uma ideia. Agora, quando as comunidades vierem aqui para a audiência pública, que é o espaço que o Governo está dando. E assim mesmo, nós fizemos – não é, Secretário? –, a pedido da Câmara de Vereadores, ao Prefeito Fortunati, que se fizesse essa audiência quase num prazo muito pequeno, porque, na verdade, nós precisaríamos de 15 dias para colocar o edital na rua, mais 15 dias de prazo, e aí a audiência pública não sairia no dia de hoje.

Então, o nosso governo está fazendo a sua parte, mas tem Vereadores que estão tristes, porque a licitação vai sair, Ver. Brasinha. A licitação vai sair na cidade de Porto Alegre! Quem é que fez isso? Quem fez a licitação, até hoje, em Porto Alegre? Ninguém fez a licitação em Porto Alegre. Outros partidos não fizeram – e aqui é bem claro –, como o Partido dos Trabalhadores, que ficou 16 anos no Governo e a licitação não saiu. Então, hoje, no Governo Fogaça e no Governo Fortunati, a licitação vai sair. De um jeito ou de outro, a licitação vai sair. Inclusive, quando eu falo de um jeito ou de outro, é que hoje à noite não aconteça nada para atrapalhar essa licitação. Repito: que hoje à noite não aconteça nada para atrapalhar essa licitação. E, como o Tribunal de Contas e o Ministério Público estão acompanhando, eu acredito que não acontecerá nada.

Então, nós – em especial nós, Vereadores do PDT: Delegado Cleiton, Ver. Márcio Bins Ely, Nereu D'Avila, Dr. Thiago – estamos contentes, neste momento em que a licitação vem à tona; esperamos também que quem ganhar a licitação tenha condições, porque nós também ficamos preocupados quando o menor preço está em vigor.

Eu já fui Diretor desta Casa, e, quando fazemos licitação – e hoje é este sistema ainda, Delegado Cleiton, do menor preço –, quantas empresas ganharam a licitação e a

abandonaram depois? Eu me lembro aqui, hoje – casualmente, o Nelcir Tessaro não está na tribuna, mas ele está sempre conosco aqui –, quando eu fui Diretor dele e ele Presidente da Casa, como foi para nós fazermos essa mudança de painel, do visual aqui da presidência; duas ou três licitações foram feitas, empresas vieram aqui por causa desse mármore que está aí. Se o Tessaro hoje tem cabelo branco, foi por causa de uma dessas coisas aqui. Não tem condições de uma empresa, às vezes, ganhar uma licitação, como uma licitação dessa magnitude, do transporte coletivo dos ônibus em Porto Alegre. Então, eu vejo que o nosso governo está acertando, tenho certeza, e, também tenho que dar os parabéns, pois a EPTC nas mãos do Cappellari melhorou bastante.

Sabemos que o trânsito é complicado. Hoje, pela manhã, um dia de chuva, vim pela Cavalhada, de Belém Novo, de carro, e em dois momentos eu tive que entrar no corredor azul, na faixa azul. Talvez, Cappellari, seja uma coisa que a gente possa estudar.

(Aparte antirregimental.)

O SR. MARIO FRAGA: Mas os azuizinhos não estavam no momento!

É só para dizer que eu não estou aqui pelo governo para falar só coisas boas. Hoje de manhã enfrentei um trânsito difícil, vim de Belém Novo, e demorei uma hora para chegar aqui, e de carro. Então, depois do carnaval, Cappellari, até poderia se colocar mais azuizinhos para cuidar dessa faixa azul, porque, às vezes, a faixa está livre e os carros não estão andando.

Em relação à concorrência pública é isso. Espero que os Vereadores deixem a licitação acontecer para que o transporte coletivo em Porto Alegre seja licitado, o que deveria ter sido feito há muito tempo. Nenhum governo fez isso, e o nosso governo está fazendo. Obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Delegado Cleiton): Obrigado, Ver. Mario Fraga.

O SR. TARCISO FLECHA NEGRA: Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sras. Vereadoras, eu não poderia deixar de cumprimentar o meu ex-Diretor, Cappellari, com quem trabalhei durante quatro anos, quando fizemos um trabalho maravilhoso com aquelas crianças,

aqueles jovens. Não poderia deixar de te dar os meus parabéns. Hoje está aqui conosco, vai estar no debate, e que seja um debate com muita paz, porque quem ganha com isso é Porto Alegre, é a população de Porto Alegre. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Delegado Cleiton): Ver. Tarciso, sempre gentil, só não era gentil com o meu time, mas tudo bem! É um defeito seu.

A Ver.^a Jussara Cony está com a palavra para uma Comunicação de Líder.

A SRA. JUSSARA CONY: Em nome da bancada do PCdoB, boa-tarde aos Vereadores e às Vereadoras, à Mesa, ao nosso Presidente e ao Secretário Cappellari. São, basicamente, três questões aqui. Nós levamos, ao Orçamento Participativo do Centro, algumas considerações para contribuir com a solução de um transporte público de qualidade para a cidade de Porto Alegre, com tarifa justa; mas nos cabem, neste momento de apresentação, três questões.

Primeiro, sobre o controle de isenções feitas pela ATP. Observando o gráfico apresentado, Secretário Cappellari, achamos que tem um erro de cálculo: que não chega ao 68% de pagantes, pelo menos do modo como foi explicado. Então nós não conseguimos entender, talvez por dificuldades, mas, por não termos entendido – ainda mais num momento como este, já que vamos ter uma audiência pública hoje à noite para buscar contribuir no sentido do nosso transporte coletivo –, deixo-lhe, então, esse questionamento.

O fato de a ATP também controlar as isenções demonstra o que achamos, que existem distorções. Por exemplo, segundo o gráfico – eu não estou conseguindo entender –, há mais idosos do que estudantes andando de ônibus em Porto Alegre. Há um percentual de 12% de idosos para 8% de estudantes, sendo que nós temos uma malha estudantil intensa em Porto Alegre, e nem todos os estudantes moram perto do seu local de estudo.

Terceiro, o Tribunal de Contas identificou que existem empresários com lucros três vezes maiores do que o estabelecido. E, também, o controle do número de passageiros e de isenções é da ATP, o que pode gerar distorções. Nós já lhe dissemos, quando contribuimos com a participação no OP, que achamos que a EPTC tem que atuar como coordenadora e controladora do sistema de transporte público. Porque é público, não é?

E ela tem que ser a coordenadora, investir no público, na gestão pública, e, com certeza, vamos garantir mais qualidade, preço justo, etc.

Então a pergunta é: o TCE identificou que tem empresários com esse lucro ou a nova modelagem tarifária – isso é que eu queria saber – vai prever que os lucros acima do estabelecido pelo cálculo serão investidos no Fundo da Câmara de Compensação Tarifária? É também uma pergunta. Seria importante porque poderia reduzir o valor da tarifa.

Por fim, também o que no OP dissemos, e gostaria, de novamente, trazer aqui: o ar-condicionado para nós é investimento; o ar-condicionado não pode ser entendido, sob o ponto de vista do transporte de público de qualidade, como um gasto, pois ele é um investimento, sob o ponto de vista público, e isso tem que ser discutido com as concessionárias. Aí, também nos parece que esse é um dado, um elemento importante para a licitação. Primeiro, porque vai tirar carros das ruas chamando pela qualidade, isso aí é inquestionável. Segundo, essa qualidade nós vamos conseguir em Porto Alegre e levar para todos. E, terceiro, eu acho que é um exemplo mesmo: por que a Carris tem o maior índice de passageiros? Porque ela tem mais qualidade. E aí, entra também nessa licitação, o olhar do significado da Carris como reguladora do mercado – eu acho que é um momento importantíssimo –, tanto como reguladora de preço justo, como da qualidade do serviço, e, conseqüentemente, a importância do Poder Público. E nós, Vereadores, também fazemos parte de um processo como este: olhar para a Carris com muito cuidado, para que ela tenha maior qualidade, e outras questões em que, talvez de noite, a gente se aprofunde, quando ela se torna deficitária, e nós não queremos que uma empresa pública se torne deficitária.

Então são essas questões que a nossa bancada observou com a minha presença e da assessoria, e que nós gostaríamos de deixar aqui para, no que for possível ser respondido, e também como uma contribuição, para que se pense coletivamente, principalmente na questão do ar-condicionado, que, para mim, é investimento, e nós temos que olhar como tal, como Poder Público.

(Não revisado pela oradora.)

(O Ver. Professor Garcia reassume a presidência dos trabalhos.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Ver. Reginaldo Pujol está com a palavra.

O SR. REGINALDO PUJOL: Sr. Presidente, senhoras e senhores Vereadores, pacientemente eu aguardei este momento, permitindo que vários colegas que tinham mais pressa do que nós, utilizassem a liderança para fazer as suas manifestações. A minha paciência tinha uma razão de ser. Eu queria ficar, como efetivamente estou, estritamente vinculado ao tema que traz até nós o Vanderlei Cappellari, Diretor-Presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação, que é a Apresentação da Metodologia de Cálculo Tarifário do Sistema de Transporte Público por ônibus em Porto Alegre.

É lógico que a presença do Cappellari entre nós faz com que o assunto se agigante e que a tentação de falar sobre licitação, editais, não seja suportada. Então, colegas entraram nesse campo que eu não quero entrar no presente momento, a não ser para cumprimentar o Município por ter conseguido essa dilatação por 30 dias para a apresentação do edital, que é algo que há mais tempo já deveria ter sido deferido, para retirar o Município do sufoco, para permitir que ele cumpra por inteiro com as regras legais que estabelecem a matéria e para que, ao final e ao cabo, não se realize aquela posição negativa que o adágio popular diz: “o apressado come cru” e que o cru leva à indigestão. Que a licitação, em vez de solução, seja uma indigestão. Teremos mais tempo para conversar.

Quanto ao tema em si, a apresentação da Metodologia de Cálculo Tarifário do Sistema de Transporte Público por ônibus em Porto Alegre, quero dizer que é da maior atualidade, até porque o próprio Tribunal de Contas do Estado, que está sendo muito respeitado pelo Município de Porto Alegre, no seu relatório final, de forma muito sutil, mas muito responsável, faz correções de equívocos feitos no passado, sendo que o maior de todos, Ver. Nereu D’Avila, é a que reconhece a absoluta necessidade de o sistema ter equipamentos estrategicamente colocados na reserva para atuar em qualquer circunstância, sob pena de prejudicar o sistema como um todo. Pois agora o Tribunal de Contas do Estado, de forma muito expressa, reconhece a necessidade e a conveniência da existência da chamada frota reserva e estabelece um limite de 10% do total da frota operante para que isso ocorra. Limite esse, que se ontem ou hoje foi ultrapassado, foi minimante, eu acredito que nem tenha sido, pelo que conheço.

Assim, meu caro Cappellari, a discussão toma corpo. E numa casa política como esta em que estamos aqui por determinação da legislação eleitoral e da vontade do eleitor porto-alegrense que fez os 36 Vereadores na nossa figura, nós que estamos aqui temos que reconhecer que aqui vai ter conflito político. E como observei hoje a renovação de afirmações com as quais eu tenho absoluta discordância, eu não posso deixar de fazer este registro, antes de fazer algum questionamento. Eu ouvi, V. Exa. ouviu, e, muito provavelmente, quem nos ouve em casa ouviu também as manifestações no sentido de que se continua querendo que as empresas que operam o sistema de transporte coletivo em Porto Alegre não tenham lucro. Ora, Sr. Presidente, empresário que não encontra o lucro, não busca o resultado, não é mais empresário, é falido, está fora do sistema. E nós não queremos a falência do sistema de transporte coletivo em Porto Alegre, porque, inclusive, as próprias regras federais que estabelecem, pede que se licitem empresas, porque é uma concessão nacional, a empresa privada tem que operar o transporte coletivo nas grandes, médias e nas pequenas cidades. Por isso, meu caro, Cappellari, saiba V. Exa. que tenho algumas posições muito claramente colocadas: quando as pessoas se assustam com afirmações que muitos fazem aqui na casa, porque há Vereadores que defendem as empresas, eu tenho tranquilamente admitido que defendo o sistema de transporte coletivo, operado por empresa privada, e o faço por convicção. Se aí reside algum crime, eu me julgo criminoso. A primeira pena que tenho sobre isso, pelas minhas convicções, é pagar o preço de ver o meu tempo concluído. Concluo apenas lhe fazendo uma pergunta: nessa nova metodologia, continua-se consagrando a isenção e permitindo que ela herde todos os benefícios concedidos e incida no custo tarifário ou não, Sr. Presidente? É a pergunta que eu deixo, porque eu sou obrigado a deixar alguma pergunta. Eu já conheço a resposta, mas não sei se a Cidade conhece.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Ver. Delegado Cleiton está com a palavra.

O SR. DELEGADO CLEITON: Sr. Presidente, saúdo aqui a presença do Diretor, meu querido amigo, prestativo, Vanderlei Cappellari; Srs. Vereadores; Guarda Municipal; colegas, funcionários desta Casa; senhores e senhoras que nos assistem aqui e pela TVCâmara, primeiramente, não quero me tornar repetitivo, quero saudar um mandato que

trará, depois de muitos e muitos anos, uma licitação do transporte coletivo desta Cidade. Passaram-se muitos e muitos anos e não fizeram a licitação. Aí num certo momento... Não é crítica, tenho respeito, até porque trabalhei nove anos no Poder Judiciário, tenho o maior respeito pelas pessoas que trabalham ali, tenho o maior respeito pela instituição, até porque foi ali que consegui pagar a minha faculdade e poder buscar novos rumos na minha vida. Mas algumas situações de judicializar administrações – e aqui está ocorrendo muito isso –, judicializar uma gestão pública, causa esse transtorno de que o Ver. Mario Fraga tem medo, não quer que aconteça. Nós todos não queremos que aconteça. Uma licitação que já estava sendo trabalhada pelo Poder Público, que já estava sendo trabalhada pela EPTC e já estava sendo trabalhada pelo Governo Fortunati. Estávamos aguardando para completar essa licitação, porque quem não quer adiantar, fazer um serviço que é precioso para a sua comunidade e que não foi feito até então? É um marco para a gestão do Fortunati abrir a licitação para o transporte público de Porto Alegre, porque o PT teve 16 anos e não o fez, e nós estamos fazendo. Mas nós queríamos todos os modais, tudo completo: o metrô, os BRTs, mas, infelizmente, um canetaço judicial deu-nos esse pequeno prazo para a licitação. Vai ser feita a licitação, até porque o Fortunati é legalista. Vai ser feita a licitação, tenho certeza de que ela será feita, será um sucesso para a cidade de Porto Alegre. Aguardamos isso, esperamos isso. Até, há pouco tempo, eu ouvi um discurso aqui, nesta tribuna, em que o Vereador dizia assim: “Vai cair a casa depois que o TCE vier aqui e der o seu plano, sua pesquisa, seu trabalho. Vai cair a casa!” Não caiu a casa, e agora já tem gente até achando que o TCE está errado. Mas era o TCE que iria mudar a vida de Porto Alegre. Não mudou. Até nós ouvimos aqui, em vez de críticas, saudações à EPTC, por ter aberto todo o seu trabalho e ter cooperado com o trabalho do Tribunal de Contas. Então, às vezes, a gente ouve aqui que vai dar errado. Olha, eu já ouvi falar... Vanderlei, eu fui Presidente da CUTHAB durante o ano passado e fui muito bem atendido pela EPTC. Neste ano, não falo aqui em nome da CUTHAB, porque ela tem um Presidente, mas nós tínhamos uma reunião para terça-feira; hoje tu estás aqui e mais tarde tu estarás aqui, explicando o que deveria te sido explicado naquele dia. Então, era um fato político que queria ser marcado! A tua presença aqui era um fato político para vir aqui e dizer “olha, nós estamos tristes porque ela desrespeitou os Vereadores”. Não desrespeitou os Vereadores! Está aqui, não desrespeitou os Vereadores! Está aqui presente, conversando de peito aberto, clareando o que deve ser

discutido mais tarde e trazendo para o Orçamento Participativo, o que é muito importante! E aí a gente tem visto, eu tenho ido nos FROPs, nas reuniões do Orçamento Participativo, e tem se discutido, sim, o ar-condicionado, tem se discutido, sim, os dez centavos! Porque, senhores, para quem anda de ônibus – e eu andei muito de ônibus –, dez centavos fazem falta! E eu muito catei, na niqueleira do meu velho pai, no cofrinho do porquinho, da formiguinha da Fin-Hab, dez centavos para não ter que passar embaixo de uma roleta, para não ter que me humilhar e pedir para o cobrador para passar embaixo da roleta! Então, senhores, que seja discutido e que o povo decida o que quer realmente! E todo mundo vai decidir que quer ar-condicionado! E eu gostaria que também tivesse, Vanderlei, um monitoramento de câmeras para facilitar a segurança da comunidade de Porto Alegre e de seus rodoviários. Obrigado, senhores.
(Não revisado pelo orador.)

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

O SR. ENGº COMASSETTO: Sr. Presidente, prezado Cappellari, voltei à tribuna, em nome do meu Partido, para expor ao senhor alguns pontos de contribuição. E voltamos aqui a dizer que esse é um tema de toda a Cidade. Para aqueles que vem aqui fazer um discurso fácil, eu digo que não é um tema fácil. É um tema muito difícil! E, se não tivermos um diálogo profundo e um entendimento, vide a licitação das lotações que fizemos para a Restinga em 2010, e até agora não se implementaram em função das disputas judiciais. Então, nós já temos que estar precavidos para todas essas questões. E eu quero dizer ao Mario, que equivocadamente veio aqui querer responsabilizar o PT. Essa licitação só está saindo num marco legal porque a lei produzida, sob a direção da Presidente Dilma, que foi aprovada no Congresso Nacional a Lei nº 12.587, de 2012, que deu o novo marco regulatório para o sistema de transporte público e determina que até 2015 tenha que ter os Planos Municipais de Mobilidade Urbana, entre eles, está o processo de licitação. Isso é construção.

Durante a gestão do Partido dos Trabalhadores, o transporte público de Porto Alegre foi eleito várias vezes como o melhor transporte público do Brasil, coisa que não acontece nesses últimos dez anos. E a Carris, por três anos consecutivos, foi eleita a melhor

empresa do Brasil, entre todas, públicas e privadas, coisa que não acontece também neste momento.

Creio que, para nós, a principal questão deste debate é o modelo do sistema de transporte público. A lei determina que o sistema é de gestão pública. Este é um grande debate que vamos precisar fazer e teremos que fazer uma grande força para poder fazer essa transformação, porque sabemos que há muitas forças que não querem que o sistema seja público.

Defendemos um outro princípio, o de que tem que haver a integração metropolitana, do sistema de Porto Alegre ao sistema metropolitano e vice-versa. De que maneira isso vai ser tratado no edital para que possa avançar?

Estivemos, na semana passada, com o Prefeito, quando foi assinado o protocolo entre todos os Prefeitos e o Governo do Estado para avançar no Plano Metropolitano de Transporte Urbano. Não sei qual é o período. Queria que o senhor dissesse qual é a orientação do próximo período desse edital.

Nós temos o projeto do BRT, do metrô, discutimos muito aqui, aprovamos recursos e vai ser implementado ali na frente. De que maneira o edital aponta a integração desses sistemas?

Aqui vem novamente o questionamento sobre a ampliação das linhas. Vão ser os mesmos mil seiscientos e poucos ônibus? Ou vai haver uma ampliação do número de ônibus para buscar a ampliação das linhas? E aí, como é que resguardamos a Carris nesse processo? Porque se ouve muito que a Carris tem que entregar as boas linhas e ficar só com as transversais. A Carris tem que ser fortalecida. Então, de que maneira o edital vai proteger essa empresa pública, também, que é de grande validade para nós?

Bom, consideramos um ponto importante e perguntamos se está apontado no edital a existência do Fundo Municipal do Transporte Público. Que venham todas as discussões, que todos os recursos sejam destinados ao transporte público, o que hoje não está sob a gestão do Município e que possa ser um fundo público e o rendimento revertido para a qualidade.

A lei federal também determina que tem que ter um capítulo da qualidade do transporte. E aí, não é só o ar-condicionado; o ar-condicionado é um detalhe dessa questão. São os assentos, o ar-condicionado, os horários dos ônibus, a frequência, banheiros nos finais

das linhas, os equipamentos públicos, paradas de ônibus e outros. Questiono se há um capítulo relacionado a essa questão da qualidade.

Por último, todos nós concordávamos, inclusive entendíamos, fizemos uma visita, antes do Desembargador Caníbal sair de férias, pedindo a prorrogação, e acho que todos fizeram esforço nesse sentido. Agora que saiu a prorrogação para o dia 27, a nossa sugestão é de que o conteúdo já produzido do edital possa se tornar público, para que nós possamos ajudar a fazer os ajustes necessários para que o transporte seja realmente público no Município de Porto Alegre. Muito obrigado, Sr. Presidente.

(Não revisado pelo orador.)

(O Ver. Reginaldo Pujol assume a presidência dos trabalhos.)

O SR. PRESIDENTE (Reginaldo Pujol): O Ver. Paulinho Motorista está com a palavra.

O SR. PAULINHO MOTORISTA: Boa-tarde, Sr. Presidente, Ver. Reginaldo Pujol; Vanderlei Cappellari, nosso Diretor da EPTC. Só para esclarecer essa situação de que o Secretário Vanderlei Cappellari não esteve na reunião de terça-feira da CUTHAB, da qual sou Presidente, e fiz um encaminhamento mediante a troca de ideias que fizemos na Comissão, com os cinco Vereadores que compõem a CUTHAB. Sempre resolvemos as questões trocando ideias, não é só minha que prevalece, mas a ideia de todos os Vereadores. Naquele dia – tenho que esclarecer porque ninguém diz o que eu tenho que falar aqui na frente; eu falo de forma transparente, olhando para as pessoas –, na terça-feira, o Diretor Vanderlei Cappellari mandou um ofício informando que não poderia estar presente porque tinha vários compromissos, com certeza, nas regiões de Porto Alegre, para esclarecimento no OP, com os conselheiros e delegados. E isso foi muito importante. Pouco antes da reunião, e até tenho que agradecer, porque eu sou bem transparente, o que eu tenho que falar, eu falo, tenho que agradecer porque ele acabou me ligando e dizendo que não tinha como vir à reunião, pois estava muito compromissado. Com certeza, comigo, ele sempre foi transparente. Nós precisamos das Secretarias. Os Secretários têm que ser transparentes conosco para que haja uma parceria, porque nós trabalhamos para a população e temos que ter, Ver. Mario Fraga, meu Vereador e meu amigo, Elton, do nosso Conselho Tutelar, parcerias com as Secretarias, porque, se o

Secretário nos atender, conseguiremos levar adiante as demandas trazidas pela nossa população. Se não fecharmos uma parceria, com certeza, nós estaremos perdidos e as nossas demandas não irão adiante.

Eu quero falar da licitação do transporte coletivo. Agora há pouco o Ver. Mario Fraga falou do nosso Belém Novo, do Extremo-Sul, moramos longe, o nosso Ver. Eng^o Comassetto também mora longe, no Lami, e sabemos o que passa a população dentro de um transporte coletivo. Recém foi falado no ar-condicionado. Protocolei há pouco um projeto para que haja ar-condicionado, sim, no transporte coletivo de Porto Alegre, porque eu acho essencial. Mas não é essencial só o ar-condicionado. Esse verão mesmo que passou, um passageiro dentro de um transporte coletivo, por aproximadamente uma hora e cinquenta minutos, sem ar-condicionado, para mim é inadmissível. E, com certeza, há várias coisas a serem feitas, como horários de ônibus melhores para serem cumpridos. Trabalhei como motorista e penso na população...

O SR. PRESIDENTE (Reginaldo Pujol): O Ver. Paulinho Motorista prossegue a sua manifestação, a partir deste momento, em Comunicação de Líder.

O SR. PAULINHO MOTORISTA: Obrigado, Ver. Reginaldo Pujol. Com certeza, a população precisa de mais qualidade no transporte coletivo. Espero que essa licitação venha para a melhoria do nosso transporte, no sentido de horários a serem cumpridos, no sentido de que os ônibus não andem tão superlotados na hora do pico. Eu mesmo trabalhei 24 anos e sei que, na hora do pico, às vezes, Ver. Marcelo, não cabe mais um passageiro e tu estás na metade do caminho da tua linha, e tu tens que levar o passageiro, caso contrário ele vai ter de esperar mais meia hora, 20 minutos até chegar o próximo coletivo. Então espero que essa licitação venha para melhorar, com certeza, o nosso transporte. Estaremos aqui sempre torcendo, fiscalizando e sempre contando com o apoio de todos os 36 Vereadores, independente de partidos ou não a gente trabalha aqui para a população que nos colocou aqui não pelo partido, mas colocou como pessoas que devem trabalhar para a sua população. Era isto que eu tinha que falar. Espero, de coração, que essa licitação não seja só uma licitação que não tenha uma melhoria, uma troca, porque a população está à espera dessa licitação para que haja mais qualidade no transporte. Para isso a gente está aqui com meus amigos rodoviários também. Com essa

licitação, espero que o serviço prestado para a população, que os nossos amigos rodoviários, pois me sinto da classe rodoviária também, tenham mais facilidade de concluir o seu trabalho, que não seja um trabalho tão estressante, com horários como aqueles horários de retorno do bairro, tão estressantes que o motorista não tem nem como descer para ir a um banheiro, já tem que fazer a volta e buscar viagem de novo, sempre atrasado, sempre atrás do horário, para que os horários sejam cumpridos, que sejam fiscalizados cada vez mais, para que meus amigos rodoviários ganhem com isso e a nossa população de Porto Alegre ganhe cada vez mais também e tenha o transporte coletivo que bem merece. Muito obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

(O Ver. Professor Garcia reassume a presidência dos trabalhos.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): A Ver.^a Sofia Cavedon está com a palavra para uma Comunicação de Líder, pela oposição.

A SRA. SOFIA CAVEDON: Sr. Presidente, Sras. Vereadoras, Srs. Vereadores, Presidente da EPTC, Vanderlei Cappellari, que hoje enfrenta esta jornada aqui na Casa, acho que é fundamental o diálogo para que esse tema tão complexo evolua. Quero agradecer às bancadas do PT, PCdoB e PSOL por poder falar nestes minutos. Começo com o questionamento que fez o Paulinho. Nós não entendemos que a licitação, se não alterar questões fundamentais – e certamente não é o tema do ar-condicionado, este é um detalhe –, poderemos ter um processo que apenas e tão somente regularize um atual serviço que é completamente insatisfatório na cidade de Porto Alegre. E aí tenho muita curiosidade, e quero ouvi-lo, sobre quais são alterações, de fato, na nova contratação desse serviço que a Prefeitura acredita. Vão transformar a realidade que estamos vivendo? Quais são as alterações? Nós sabemos, e não preciso repetir aqui: não é um problema só de ar-condicionado, a gente viveu um calorão e ficou muito pior, mas é um problema fundamentalmente da superlotação, da inadequação da quantidade de ônibus nos horários de pico, e da irregularidade nesse atendimento, a não previsibilidade, o não cumprimento dos horários, que têm uma causa, e a causa é os trajetos inadequados, os trajetos antigos, não possíveis de serem cumpridos no tempo previsto, e talvez um

processo de superlucro que as empresas buscam na superlotação. E aí a minha pergunta sobre esses problemas... Eu não falei da expansão do sistema, também gostaria de ouvir sobre a expansão da cobertura, porque a Zona Sul da Cidade é, tradicionalmente, uma zona muito indignada pelo isolamento que sofre pelo atendimento de ônibus, pelos enormes intervalos dos horários, pelo abandono e pelo limite de horas no final de semana. O sábado hoje em dia, na cidade de Porto Alegre, especialmente para a periferia, é um dia de trabalho, e o sábado é desprovido do atendimento de ônibus na quantidade necessária para a população. E no sábado e no domingo, o limite de horas... só tem ônibus até meia-noite, até uma hora – vejo aqui os Vereadores que moram na Zona Sul e sabem disso –, isso inviabiliza a vida de muitos cidadãos e cidadãs. Então a minha pergunta: nós vamos continuar pagando por passageiro por quilômetro ou vamos alterar o modelo? E aí pergunto ao Cappellari, mais uma vez, pois sei que o Presidente está conversando e não sei se ouviu: vamos manter o sistema que paga por passageiro por quilômetro, ou vamos incorporar, Presidente, como São Paulo fez, o sistema misto, que considera os quilômetros rodados e um percentual de passageiros por quilômetro? Ou como Curitiba, que considera quilômetros rodados, que exige que a empresa, portanto, tenha interesse em rodar e não ganhe por um ônibus parado nos corredores? Isso é um dos modelos que o Brasil já alterou, e nós entendemos que temos que criar mecanismos que as empresas se interessem em ter efetividade, em ter bom desempenho.

Uma das afirmações da população da periferia é: “Ah, é assim porque as empresas não têm concorrente mesmo, ninguém concorre com elas; ou a gente as pega, ou a gente fica a pé.” Portanto, sem concorrência não tem qualidade. Quais são os mecanismos que nós vamos incluir nessa licitação, Cappellari, que, de fato, vão fazer com que a empresa queira atrair o cliente, Lourdes, atrair o usuário, para que ela se dedique a prestar o serviço tal, que o ônibus seja desejado? Eu não sei quais são, eu gostaria que a Prefeitura nos dissesse. E essa alteração, pagamento não por passageiro, Ver. Tarciso, mas por quilômetro é experimentada em alguns lugares. E aí, bom, a empresa vai querer que ande, vai querer que se desempenhe, vai ajudar e contribuir para que isso aconteça. Pergunto sobre o tema BRTs. É um grande investimento da cidade de Porto Alegre. Vai se confirmar que nos BRTs a Carris não vai circular? Nós achamos isso impensável! Nós entendemos que a Carris deve ampliar a sua atuação, deve ser a que mais recebe aporte

pág. 35

de infraestrutura. Deve ser a Carris a empresa exemplar, parâmetro para o sistema, na mão da Prefeitura, para controle de gestão. E também será que nós vamos manter esse modelo das três bacias, que eu ouvi que sim? Porque houve um tempo em que foi positivo, foi uma construção. Antes era uma enormidade de empresas, depois construíram-se os consórcios. Parece-me que o modelo esgotou. Pergunto ao Secretário Cappellari: há um novo modelo? E nós vamos insistir nesse diapasão. Vamos apresentar o projeto para consulta pública, Ver. Sgarbossa, que o Comassetto aqui já levantou. Que bom que foi prorrogado o prazo, acho que temos que ter um período de conhecer o projeto de licitação para a sociedade inteira olhar no detalhe, para a gente acertar, para de novo, para de fato ser um divisor de águas no transporte público desta Cidade e não apenas uma legitimação do que aí está.

(Não revisado pela oradora.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Secretário Cappellari está com a palavra. Eu quero ressaltar que foram 19 Vereadores que utilizaram a tribuna e quero parabenizá-los, porque esse comparecimento mostra que os Vereadores, a Casa, como um todo, está atenta aos grandes assuntos da atualidade.

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Eu vou tentar resumir, Presidente, porque, se eu for responder a todos individualmente, vamos ultrapassar o limite das cinco horas da tarde. Isso também surpreende um pouquinho porque a nossa vinda aqui era para falar sobre modelo tarifário, mas o assunto foi praticamente unânime em relação à licitação do sistema de ônibus. Na verdade, hoje a tarifa está bastante consolidada, esclarecida, depois desse longo período da inspeção do Tribunal de Contas, do julgamento, da própria auditoria do Tribunal de Contas, que esteve aqui nesta Casa apresentando o resultado da auditoria. Então, talvez a tarifa tenha perdido o interesse exatamente porque hoje ela tem a garantia de ser correta, que atende à legislação e por isso há o desinteresse do debate da Casa em relação ao tema tarifa. Vou começar pedindo desculpas, Ver. Paulinho Motorista, por não ter podido comparecer à reunião da CUTHAB. Eu tenho um profundo respeito pela Casa, então sempre que convidado estarei presente, mas excepcionalmente nessa reunião da CUTHAB estávamos com uma emergência que era a questão da elaboração do edital de licitação. Então, realmente, não foi possível chegar até a reunião

da CUTHAB. Se eu já tivesse a informação de que o Desembargador Caníbal fosse rever a sua posição e estender o prazo até o dia 27 de março, com certeza eu teria estado presente aqui para poder ouvir e dar as informações que os Vereadores da CUTHAB merecem.

Em relação à questão da bilhetagem, é uma questão importante, hoje está a cargo das empresas de ônibus e, por decisão do Tribunal de Contas e por uma decisão política do Prefeito Fortunati, nós vamos tornar uma bilhetagem pública. Essa decisão já está tomada. Em 90 dias nós vamos apresentar um estudo e um cronograma tanto para o Prefeito como para o Tribunal de Contas de como será essa sucessão do sistema atual para o sistema de bilhetagem pública. Quero deixar claro que isso é um trabalho realmente gigantesco, nós pretendemos contratar uma consultoria especializada para que não haja nenhum risco de essa sucessão criar problemas para o sistema de transporte. Mas a decisão já foi tomada, então, a bilhetagem vai se tornar pública.

A questão da Lei de Mobilidade, a Lei nº 12.587, também levantada aqui. Realmente, é uma das leis extremamente importantes que foram aprovadas em nível de Governo Federal, que traz responsabilidades bastante grandes para o Município, uma delas é a montagem de um plano de mobilidade. Nós, da Cidade, tomamos a decisão de realmente montar um plano de mobilidade com a participação da população, com pesquisa de origem e destino, tudo isso dentro da melhor técnica para fazer um plano de mobilidade para a cidade de Porto Alegre incluindo todos os modais; incluindo, inclusive, a Região Metropolitana no impacto sobre a cidade de Porto Alegre, o que, até então, nunca foi feito. O investimento será de R\$ 5,5 milhões, e nós já estamos em fase de publicar o edital de contratação dessa pesquisa, que é fundamental.

Para vocês terem uma ideia, a última pesquisa de origem e destino foi feita em 2003. O que nós fizemos agora – e aí respondendo também alguns questionamentos – foi o estudo de demanda, que é basilar para que o planejamento, agora, da licitação do transporte no sentido de melhor atender a população. Esse estudo de demanda serviu, inclusive, para fazer as projeções do próprio metrô e a modelagem econômico-financeira do projeto do metrô. O estudo foi realizado em 2011, finalizado bem no final desse período, e já está à disposição da área técnica para utilizar os dados, que já foram utilizados agora para a elaboração do modelo operacional e ampliação da rede em cima da licitação do sistema de transporte.

Novamente aqui estou falando coisas que serão amplamente debatidas hoje à noite e apresentadas através de um modelo em que aparecerão, passo a passo, os modelos da licitação. Mas, para adiantar a questão da modelagem, da concorrência, atendendo a todos os critérios técnicos que serão inegociáveis – terão que ser atendidos integralmente –, a menor tarifa será a vencedora. E nós vamos pagar, Sofia, por passageiro transportado, não é o modelo atual, muda completamente. Então, realmente, o empresário vai ter que ter interesse em transportar as pessoas.

(Aparte antirregimental.)

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Compensação, que é natural...

(Aparte antirregimental.)

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Por bacia operacional, nós estamos fazendo o ajuste dentro das bacias. É importante, quem puder assistir à apresentação de hoje, vai ser feita no início da audiência pública. A gente vai poder, inclusive, mostrar o mapa da divisão das bacias. Mas é, mais ou menos, o que temos hoje, a participação dos quatro consórcios permanece como está, há apenas alterações operacionais. A Carris vai ter algumas linhas que ela não vai operar, vai assumir outras linhas sempre no modelo transversal. A Companhia Carris sempre foi idealizada para atender ao modelo transversal, e nós vamos ter linhas transversais que hoje não são operadas que vão ser operadas pela Carris. Ela vai manter o percentual dela, talvez ela tenha um pequeno acréscimo. O percentual hoje da Carris é 22,07%, e ela vai ter um pequeno acréscimo em termos de volume de passageiros transportados pelas linhas que ela vai assumir.

(Aparte antirregimental.)

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Vereador, venha assistir hoje à noite, junto com as pessoas, mas vamos ter tarifas individuais por bacias. O menor preço por bacia, por isso que a tarifa é por bacias.

A questão do incentivo à qualidade. Dentro do edital, nós vamos ter... Por exemplo, como eu falei, o empresário vai querer transportar o passageiro; se, por um período de um ano, a empresa do consórcio conseguir transportar, por exemplo, 3% a mais de passageiro efetivo, ela, a título de ganho de qualidade, vai ficar com 1,5% desse ganho, e 1,5% desse ganho vai para a tarifa. Então, nós vamos permitir que, através da gestão, da qualidade, da atração de usuários, a empresa sempre fique com 50% desse ganho de qualidade para que ela, cada vez mais, busque a sua qualidade.

Quero deixar claro aqui que a Prefeitura nunca solicitou aumento de prazo; a Prefeitura solicitou, através dos embargos, ao Tribunal de Justiça que se posicionasse quanto à lei federal de licitações. Nunca solicitou, e, se não houvesse agora a autorização do Desembargador Caníbal de prorrogar o prazo até o dia 27 de março, nós íamos publicar o edital, com todos os riscos, no dia 5 de março, como determinado pela liminar.

Quanto à solicitação de disponibilizar o edital agora, talvez já na próxima quinta-feira, eu tenho que avaliar com a Procuradoria-Geral do Município e com o jurídico da EPTC. Não sei se isso não quebra a questão de acesso ao edital. Se for dentro da legalidade, se isso não permitir nenhum tipo de embargo ou qualquer tipo de intervenção judicial para que haja um prejuízo com a licitação, não vejo problema. Nós vamos avaliar isso. Vou fazer uma consulta à PGM para que a gente não corra nenhum risco em relação a disponibilizar o edital, por exemplo, na Internet, alguma coisa assim. Quero deixar claro que esse edital já tem 4.100 páginas, então, é um edital bastante extenso, com um detalhamento profundo de todos os temas – tarifa, veículo, modelo operacional, operação linha por linha –, o que já vai gerar um grande volume de material.

É uma pena que o Ver. Cláudio Janta não esteja aí, mas merece uma resposta quanto à questão da publicidade nos ônibus. O Prefeito Fortunati já tomou a decisão, nós apresentamos os estudos para ele. É uma lei municipal que disciplina hoje a publicidade nos ônibus. Nós vamos enviar um projeto de lei a esta Casa para alterar esse modelo que é utilizado hoje. Hoje, da publicidade, 70% da arrecadação fica para a empresa que faz a gestão do sistema, e 30% vai para o plano de saúde complementar dos rodoviários. A nossa intenção é fazer uma gestão pública da publicidade, ou seja, uma licitação da Prefeitura, através da EPTC, para selecionar uma empresa que faça a gestão e o acompanhamento público direto. Desse fundo, 50% do que for arrecadado, vai para o

plano de saúde dos rodoviários, portanto, para a modicidade da tarifa; e 50% vai para o fundo de qualificação do transporte.

Já falei, no comentário da abertura, na apresentação, da questão da tarifa de 2013. A tarifa de 2013, quem acompanhou, ela realmente teve complexidade com todas as variáveis que houve ao longo do período, principalmente, de janeiro até junho, quando se consolida, então, a tarifa de R\$ 2,80, entre quatro desonerações, duas cautelares do Tribunal de Contas, mais liminar do Judiciário, que, depois, se tornou inócua em função das desonerações, da desoneração do ISSQN. Eu espero que a tarifa deste ano tenha uma tranquilidade.

Também quero deixar claro que não há nenhuma possibilidade de a licitação ser de cartas marcadas, não tem nenhuma possibilidade de que isso ocorra. O edital vai ter igualdade de concorrência, sejam empresas operantes de agora, ou qualquer empresa do País. Não tem nenhuma possibilidade de ter alguma vantagem para qualquer uma das empresas que vierem a apresentar propostas. Vai ser um processo muito transparente e, com certeza, vigiado pelo Ministério Público e pelo Tribunal de Contas. O Tribunal de Contas, na quinta-feira da semana que vem, recebe o edital completo e também o Ministério Público, para que possam fazer as suas avaliações e indicar alguma questão que possa ser alterada até o dia 27 de março. Não estou definindo a data da publicação, mas, pelo prazo que foi nos dado pelo Tribunal de Justiça, provavelmente o edital seja publicado no dia 27 de março. Mas, até lá, os dois MPs receberão cópia integral de todo o edital para que eles possam fazer a sua análise e, se quiserem fazer alguma sugestão de alteração, será muito bem-vinda, exatamente, para que possa ser corrigido e que o certame tenha completa transparência e equilíbrio entre os concorrentes.

A Ver.^a Lourdes fala da participação da Carris quanto à fiscalização das isenções. Vereadora, a Carris vai ter a mesma participação, um pouquinho mais do que 22,07%, se não me engano é 22,30% que ela vai ter. Mas quanto à fiscalização das isenções é um trabalho duro que a EPTC faz hoje, na participação das empresas, não do nível que eu gostaria que fosse. Como foi dito aqui, a tarifa hoje contempla qualquer ineficiência do sistema; se aumentarem os isentos, no final do ano a gente coloca na tarifa do modelo atual, mas o modelo da licitação, como disse, vai ter muitas alterações e vai incentivar muito a qualidade de gestão, e a atração de novos usuários do sistema de transporte.

Quanto à questão da frota e o nível de conforto que será colocado na licitação, nós tomamos uma decisão muito importante nesse sentido. Nós temos um modelo hoje que aceita até seis passageiros por metro quadrado. Então todo o planejamento da frota é feito com esse conceito. Nós tomamos a decisão de reduzir para quatro; Ver.^a Jussara, para a senhora ter uma ideia, essa medida aumenta em 70 ônibus a frota atual, mesmo com as especificações que já foram concluídas com o aumento do tamanho da frota que será obrigatória na assinatura do contrato, quando, obrigatoriamente, entrarão 420 ônibus novos. Os vencedores já terão que entrar com essa frota, já com ar-condicionado. E os 420 ônibus será a frota inicial obrigatória para os vencedores da licitação, porque são ônibus que na frota atual têm mais de sete anos e todos eles, obrigatoriamente, terão de ser substituídos. Isso já vai representar um ganho muito expressivo na qualidade e no conforto do usuário.

Estou tentando responder em bloco. Já respondi sobre a produtividade, incentivo que as empresas terão no sentido de tudo que ela ganha em qualidade e produtividade, ela ficará com 50% desse ganho e os outros 50% serão utilizados para a motricidade da tarifa.

Quanto à questão do lucro das empresas. Não existe nenhum empresário que eu saiba, neste País, que trabalha sem ganhar o seu lucro. Ele investe um capital, e se esse investimento não tiver um sistema atrativo de retorno, ele simplesmente não investe. Isso tem acontecido em vários locais. A gente sabe que muitas licitações têm ficado vazias, não tem tido empresas interessadas. Portanto, nós estamos definindo, como já foi muito bem ressaltado no relatório do Tribunal de Contas, que o lucro, a TIR, a taxa de retorno de capital é 7,5%. Fora disso, eu tenho absoluta convicção que nenhum empresário iria apresentar uma proposta para operar o transporte coletivo. Isso é o mercado. Não existe como querer empresários que venham trabalhar sem uma taxa de retorno, senão ele bota o seu dinheiro na caderneta de poupança e não precisa administrar empresa. Portanto, o lucro tem que acontecer, com toda a fiscalização necessária, e que a gente saiba exatamente o que cada empresa, cada consórcio teve de taxa de retorno do seu investimento. Isso será acompanhado pela nossa equipe que faz todo o acompanhamento das tarifas, e o desempenho das empresas, que, a partir da licitação, vai ter muito mais atividade para controlar a questão da qualidade.

Já foi falado aqui sobre a questão do GPS. Nós vamos medir o desempenho das empresas, inclusive como será feito na frota de táxi, através do projeto de lei que tramitou

nesta casa; em breve estaremos lançando o edital para selecionar empresa para implantar o sistema em toda a frota de táxi. Nós vamos ter um sistema que vai monitorar 24 horas por dia os ônibus, sua posição exata a cada minuto, dentro do seu itinerário. Vamos ter informação da telemetria desse ônibus, como o motorista está operando, se tem frenagens bruscas, se tem arrancadas, enfim, todo sistema de operação do ônibus. Além disso, propiciar informação para o usuário em tempo real. A partir disso, podemos ter totem nas paradas informando, podendo mandar, inclusive, por um sistema de mensagens via celular, via torpedos para quem quiser se cadastrar, sobre quanto tempo o ônibus vai passar na parada. Tudo isso vai ser possível a partir desse sistema de TS que já está sendo especificado e que vai constar que as empresas terão a obrigação de implantar a parte embarcada, e toda a parte de infraestrutura será por parte da Prefeitura. O Paulinho Motorista e o Mario Fraga falaram sobre o lotação da Restinga e Belém Novo. Realmente é preocupante, porque lançamos o edital no início de 2011, tentamos de todas as formas, até o momento, concluir esse edital das duas linhas, e até hoje ainda temos alguma dificuldade, porque a disputa, a briga entre os participantes tem sido muito forte. Duas liminares paralisaram o processo por um ano e 6 meses, espero que, no modelo ônibus, a gente tenha condições melhores para evoluir rapidamente o sistema do lotação. Presidente, eu tentei responder a todos. Hoje à noite nós teremos uma rodada importante, que é a audiência pública aqui nesta Casa, Presidente. Quero agradecer imensamente a sua disponibilização do espaço da Casa dos Vereadores, a Casa do Povo. Que a gente possa, então, realizar a audiência pública, cumprir a lei de licitação, e ter um processo tranquilo. Vamos ficar aqui até o último cidadão que queira se manifestar, não vai haver limite de inscrição. Nós vamos ficar aqui até o último inscrito. Apesar de o edital prever uma duração de três horas, nós vamos usar meia hora do processo inicial para dar as informações do edital e todo o restante do tempo vai ser para ouvir a população e tentar retirar desejos, vontades e reclamações da população. Já que aumentamos o prazo para publicar o edital, teremos um prazo adequado para analisar tudo isso, desde as rodadas do Orçamento Participativo até a audiência pública, com o intuito de contemplar todas as demandas que forem levantadas dentro da possibilidade técnica. Claro que nós temos limitadores, mas vamos analisar com carinho e com cuidado todas as sugestões que foram levantadas nas rodadas do OP, no Conselho do OP e principalmente hoje na audiência pública. Muito obrigado, Presidente, estarei sempre à disposição desta Casa.

(Não revisado pelo orador.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Secretário, Diretor-Presidente da EPTC, Vanderlei Cappellari. Quero dizer que foi muito gratificante; hoje tivemos 33 Vereadores presentes na Sessão, 19 usaram a tribuna. E agradeço a sua exposição sobre a metodologia de atualização do cálculo tarifário do transporte coletivo por ônibus de Porto Alegre. Claro que o assunto da licitação também entrou porque vamos ter audiência, e hoje, excepcionalmente em função da audiência pública, a Casa encerra as suas atividades às 17h – agora são 16h52min.

Encerramos a presente Sessão, convidando os Vereadores para a próxima quarta-feira, dia 5, e já temos acordado qual vai ser o primeiro projeto: o projeto do Hospital de Clínicas, que vais ser votado no dia 5. Muito obrigado pela presença. Bom carnaval a todos.

(Encerra-se a Sessão às 16h52min.)