
001ª SESSÃO ESPECIAL DA 002ª SESSÃO LEGISLATIVA 12ABR201
(Texto com revisão.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Convido a todos para irmos admirando o nosso lado esquerdo, a beleza da nossa orla de Porto Alegre, porque é exatamente este o objetivo desta nossa Sessão Especial: retomarmos a nossa relação com o local onde Porto Alegre nasceu, com o nosso lago Guaíba, a razão pela qual Porto Alegre nasceu – a relação da cidade com o lago. Nós, os agentes políticos da nossa Cidade, temos a tarefa de conduzir o olhar da sociedade porto-alegrense para as coisas importantes da Cidade.

Quero convidar para compor a Mesa: o Dep. Tiago Simon, representando a Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul; o Sr. Marcelo Soletti, Secretário Municipal dos Transportes e Diretor-Presidente da EPTC; o Sr. Hugo Eugênio Fleck, Diretor-Presidente da CatSul; o Sr. Amaury Marcial Gomes Júnior, Capitão de Mar e Guerra, e Comandante da Capitania dos Portos, a nossa autoridade portuária; o Tenente Coronel Luiz Carlos Neves Júnior, representando o Corpo de Bombeiros. Temos aqui também oficiais do Exército Brasileiro.

Nós estamos dando prosseguimento a um projeto nosso, da Câmara de Vereadores, o Câmara na Rua, e, hoje, para tratarmos do transporte hidroviário. Agradeço muito à nossa Mesa. Nós já estamos com um contingente significativo da nossa Câmara Municipal, está aqui a nossa Diretoria Legislativa, a Diretoria-Geral, toda a estrutura da Câmara, a nossa Segurança, a TVCâmara, a imprensa do Rio Grande do Sul, a quem quero agradecer. Esta é uma Sessão instalada do nosso Legislativo Municipal com os Vereadores: José Freitas, Sofia Cavedon, Alvoní Medina, Roberto Robaina, João Bosco Vaz, Cassiá Carpes, Mendes Ribeiro, André Carús, Comandante Nádia, Aldacir Oliboni, Felipe Camozzato, Mônica Leal, Mauro Pinheiro, Moisés Barboza, Adeli Sell, João Carlos Nedel e Reginaldo Pujol. A nossa pauta aqui é para discutir se é possível ou não, é viável ou não, a exploração do transporte hidroviário no nosso lago Guaíba. Hoje a CatSul explora esse serviço, fazendo a ligação da cidade de Guaíba para Porto Alegre. É viável? Economicamente, é possível? É possível se estimar o preço da tarifa? Quantas pessoas podem ser atendidas? É possível ligar o extremo Sul da Cidade com o extremo Norte,

com a Arena do Grêmio? Acho que esses questionamentos precisam de uma resposta. O Secretário Soletti tem por atribuição legal desenvolver essas questões. Quando eu fui Secretário de Urbanismo, também coordenei um trabalho sobre as hidrovias. Deixamos lá, naquele momento, sob a coordenação de um arquiteto, que está trabalhando hoje com o Ver. João Carlos Nedel, o Marcelo Allet, um trabalho arquitetônico de planejamento de 12 estações hidroviárias, estações modulares previstas desde o Lami, passando por Belém Novo, por toda a orla de Porto Alegre, indo até a Arena do Grêmio e as ilhas. Esse é um trabalho arquitetônico que está com o Marcelo Allet, e nós, obviamente, temos que fazer uma provocação de uma integração entre a EPTC com a estrutura de planejamento do Município.

E aqui eu convido os senhores para admirarem um dos patrimônios de Porto Alegre, o orgulho do Rio Grande! Aos colorados, eu solicito uma salva de palmas, por favor! (Palmas.) Quem não aplaudiu, já sabemos que está comprometido. Mas à tarde, vamos passar pela Arena do Grêmio também, o outro lado estará contemplado também.

Primeiramente, vamos ouvir o Dr. Hugo Fleck, que faz um serviço de valor inestimável para o Rio Grande do Sul, que é resgatar essa perspectiva, que muitos diziam não ser possível: a exploração do serviço hidroviário na nossa Região Metropolitana. Acho que a CatSul tem esse mérito, e a Câmara de Vereadores precisa reconhecer isso. Então vamos ouvi-lo. Ele explora esse serviço aqui e também na Amazônia, é quem está desenvolvendo essa modalidade. Depois vamos ouvir o nosso Secretário Soletti, para ver da parte do Município se nós podemos avançar nisso, se é possível uma parceria público-privada, uma PMI – Procedimento de Manifestação de Interesse, e como a Câmara pode ajudar nessa questão.

De imediato, passo a palavra ao Dr. Fleck, e agradeço mais uma vez por estar nos recebendo no Catamarã, por acolher os Vereadores, e por estarmos fazendo esta Sessão histórica hoje a bordo do nosso transporte hidroviário de Porto Alegre.

O SR. HUGO EUGÊNIO FLECK: Bom dia a todos, Exmo. Presidente Valter Nagelstein; autoridades já nominadas; convidados aqui presentes nesta reunião de trabalho. Quero expressar aqui o meu orgulho e prazer em receber neste Catamarã, produzido aqui no Rio Grande do Sul, nas nossas instalações, uma Sessão da Câmara de Vereadores, ou seja, receber os representantes de todos os cidadãos de Porto Alegre. Mais que um fato

inusitado, é uma ocasião para se comemorar o interesse dos senhores neste serviço, um serviço que ficou parado durante 50 anos, e que só com muito esforço e coragem pôde ser reativado. Foi nossa experiência no transporte hidroviário no Norte do País que nos deu essa coragem de aqui empreender. E por isso, peço licença aos senhores, para rodar um vídeo institucional do nosso grupo, onde ficará bem claro que a nossa especialidade é transportar pessoas, ou melhor, mais que uma especialidade, é a nossa paixão. Então, vamos pedir para rodar um pequeno vídeo que mostra algumas das coisas que a gente faz nessa área.

(Procede-se à apresentação de vídeo.)

O SR. HUGO EUGÊNIO FLECK: Obrigado pela paciência em assistir ao nosso pequeno informativo. Só a título de ilustração, nós não estamos fazendo a rota que o catamarã normalmente faz. Nós estamos fazendo uma rota hoje diferente, já passamos pelo Barra Shopping Sul; pelo Veleiros do Sul, pelo Jangadeiros; aqui estamos passando na frente da Vila Conceição; logo adiante é o Morro do Sabiá, onde tem o Colégio Rosário; depois Ipanema, Ponta Grossa, e vamos tentar chegar perto do Lami. Vamos fazer o roteiro que o tempo nos permite para voltarmos ao meio-dia, que é o horário acertado na Ilha do Pavão, no Grêmio Náutico União. Então, à medida que quiserem saber onde estamos, podemos passar as informações e vejam que é bem amplo o nosso litoral, muito bonito, com muitas árvores, é um tesouro que temos.

Mas como hoje é para falarmos de operação e de linhas, é importante colocarmos que a operação de Porto Alegre/Guaíba é uma operação pendular. Guaíba não é uma cidade dormitório, porque ela tem uma vida própria, é grande em função da indústria de papel e das indústrias que tem próximas a ela. Essa operação transporta em torno de 2.500 passageiros diários. Nós já fizemos essa operação praticamente há cinco anos, a pontualidade é de nível de excelência, dá para dizer quase que 100%. Neste equipamento, como tem dois motores, até hoje não tivemos alguma viagem que não se completou. Mesmo que tenha uma pane num motor, o outro motor funciona, e isso é importante pela segurança e confiabilidade. É importante ressaltar também que lá em Guaíba este não é um modelo de transporte solto no meio do Universo. Ele tem também uma integração com a empresa urbana e a empresa de Guaíba, onde distribui e capta

pág. 3

passageiros dentro daquela cidade para facilitar. E ele tem uma peculiaridade, que é um problema de custo: a demanda é sempre em um sentido, então ele opera hoje com uma ocupação média de 55%, porque mesmo quando está indo um barco lotado, está vindo um com 20 ou 30 passageiros. Por isso que esses modais pendulares, que atendem à demanda flutuante do dia, têm um problema de ocupação. Ele é um serviço considerado seletivo e, por ser seletivo, na própria concessão, ele não oferece gratuidades, até porque, se gratuidade oferecesse, ele seria inviável ou teria que custar, talvez, o dobro. Nem sempre nessa questão da gratuidade quem paga é quem usa. Existe, às vezes, uma ideia de que quem paga é a empresa. Não. A empresa não paga nada, a empresa tem que ganhar para ser viável. Uma gratuidade é paga pelo passageiro do lado, que, às vezes, tem menos poder aquisitivo até do que aquele que está indo de graça. Isso está - com o passar do tempo, nos últimos 15 anos, em todos os modais de transporte - na minha opinião, apesar de socialmente justo - penalizando aquele que paga o serviço. Isso é uma questão a ser pensada. Então, esse serviço, por ser seletivo, só tem pessoas sentadas, apesar de nós estarmos, agora, com alguns em pé, ele poderia ter, com segurança... A própria legislação da Marinha, em condições especiais, permite que se ande em pé, mas fazemos questão de que todo mundo vá sentado. Mas hoje aqui, por ser uma condição especial, não tem problema nenhum. Só na hora em que ele vai atracar ou parar, quando pode dar uma freada maior, o ideal é que as pessoas se segurem bem ou fiquem sentadas, porque na água, quando se tira a tração, a freada é grande. A água é um freio hidrodinâmico, que segura bastante a embarcação, e pode ocorrer um acidente. Então, quem estiver em pé deve ter sempre um cuidado.

Essa operação é consagrada, e o nosso objetivo aqui hoje é passar a nossa experiência. Este projeto se iniciou no Governo Yeda e terminou no início do Governo Tarso, apesar de ele ter achado o valor do investimento pequeno, à época. O ex-Governador Tarso perguntou: "Porque nós não fizemos antes?" Porque não tinha vontade de fazer, vontade política e também a vontade coletiva, tanto da sociedade como dos órgãos públicos. Mas acho que é importante ressaltar aqui, a gente nota, com a experiência que gente tem no transporte e hoje com a velocidade com que as coisas mudam, que a Câmara de Vereadores, os próprios reguladores, a EPTC, a Agergs, as agências reguladoras - que, infelizmente, até por cultura, são quase que mais reativas do que propositivas - que vocês estão passando pela atualização de toda essa questão do táxi, Uber e tudo. Hoje o

pág. 4

celular aproximou o cliente do fornecedor, então, isso é uma coisa extremamente rápida e seguramente, quando vocês terminarem de legislar sobre Uber e sobre isso, vai ter o Uber do Uber, vai haver uma mutação muito forte, e o transporte como um todo, a mobilidade urbana vai passar, nós próximos 10 anos, por mudanças que nós não imaginamos. Isso, graças ou não, alguns gostam, outros não, à eletrônica que vai mudar muito essa relação. Então, eu posso me colocar à disposição aqui porque, desde que nós implantamos este serviço, sempre a minha disposição foi desenvolver um conhecimento. Nós já tínhamos um conhecimento na Amazônia, onde nós operamos 15 embarcações, mas eu dizia antes ao Presidente: a nossa operação lá é um pouquinho diferente, são linhas maiores. Tem linhas com até 300 quilômetros. E como não existe estrada lá, a água é a estrada da Amazônia, então, são linhas não pendulares e linhas que têm a mesma demanda na ida e na volta. Então, a lógica é um pouco diferente e o uso do serviço. Lá tem uma cultura de utilizar o rio. Aqui nós, por vários motivos, viramos as costas para o rio. Além de virarmos as nossas costas para o rio, que é um tesouro natural em termos de beleza, de lazer, de mobilidade, ele tem uma série de vantagens que vocês vão ver, à medida que nós nos afastamos do Centro da Cidade, a beleza que é. Nós não vamos ter tempo de ir a Itapuã, mas eu acho que Itapuã, por água, muito poucas pessoas conhecem e aquilo também é um tesouro do ponto de vista turístico. É um gigante adormecido que está lá. O Estado investe, tem lá todo um sistema de guarda, e a visitação pública é mínima. Isso aí também é importante, porque o turismo numa cidade é importante, e eu acho que ele também pode ser visto pela Câmara de Vereadores como uma forma boa de investimento e de gerar emprego, renda e prazer para o lazer e para o próprio turismo. Isso aqui é um mundo. Nós estamos agora passando Ponta Grossa e já nos aproximando de Belém Novo.

Então, eu não sei qual vai ser a tônica, mas eu me coloco à disposição para responder perguntas que os senhores tenham interesse e dar a nossa opinião, baseada na experiência de cinco anos. Em princípio, nós estamos aqui, eu me sinto em casa com todos os senhores, o nosso objetivo é comum, é tentar fazer o melhor possível para a comunidade em que nós vivemos.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Dr. Fleck, muito obrigado. Agradeço e mais uma vez o cumprimento. Eu só queria chamar a atenção, antes de passar para o Secretário Soletti, para duas questões, que são as palavras-força utilizadas pelo Dr. Fleck. Uma delas é que nós viramos as costas para o nosso tesouro, que é o Guaíba. Tem coisas aqui, Dr. Fleck, que são objeto de discussão política e tem coisas que não podem ser objeto de discussão política, que têm que ser objeto de consenso, e eu acho que disso ninguém discorda. Nós, como sociedade, viramos as costas para um tesouro. E pior do que isso, transformamos o nosso tesouro em lixo. Então, eu acho que este é o objetivo da Câmara. E a outra coisa é a vontade política; as coisas acontecem se há vontade política. Mas para que haja vontade, é preciso a gente construir o consenso. Acho que um dos grandes legados que a gente pode deixar hoje aqui é o consenso. A implementação de um transporte hidroviário em Porto Alegre depende muito do Executivo e especialmente da Secretaria. Portanto, eu quero, desde já, botar a batata quente no colo do Secretário para dizer que depende dele, depende da vontade política dele, depende da EPTC. Estive falando com a Metroplan e com o Deputado Tiago Simon também, e, para Porto Alegre ter o transporte hidroviário, não precisa da Metroplan, precisa só Porto Alegre querer. E me aprece que as condições estão aí. Um privado pode fazer uma PMI, pode propor, fazer um estudo, mas, desde que a Secretaria Municipal dos Transportes e a EPTC concordem fazer isso.

Então, Secretário Soletti, já lhe provocando nesse sentido, queria lhe passar a palavra, mas antes eu queria pedir uma salva de palmas à Comandante Nádia, que está oferecendo a todo mundo aqui os docinhos que estão sendo servidos. Muito obrigado, Comandante, pela gentileza. (Palmas.)

O Sr. Marcelo Soletti está com a palavra.

SR. MARCELO SOLETTI DE OLIVEIRA: Bom dia, Presidente Valter; Sr. Hugo Fleck, da CatSul; Comandante Amaury; Dep. Tiago Simon; Sr. Luiz Carlos, Coronel dos Bombeiros; Líderes do Governo, Vereadores Moisés e Mauro Pinheiro; a todos os Vereadores presentes; imprensa e demais pessoas que acompanham esta Sessão Especial. Quero agradecer o convite. O transporte hidroviário é de muito interesse do Município. Quero deixar claro que o Prefeito cobra muito a EPTC e a SMIM – hoje temos a Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade –, e é uma demanda nossa. Hoje estamos priorizando também

o hidroviário e, dentro do pacote de legislação que já foi encaminhado no ano passado, um deles foi debatido ontem, que é o dos aplicativos. Há, sim, uma preocupação bastante grande em relação ao transporte, especialmente o transporte coletivo, o serviço por lotação, o táxi, o aplicativo, o escolar e o hidroviário. Então, a gente tem feito um trabalho com as equipes técnicas. Trouxe uma apresentação da situação atual do hidroviário para apresentar a vocês e queria dizer que a EPTC, juntamente com a SMIM, tem buscado esses dados técnicos, essas informações de viabilidade econômica, de demanda, de busca de *feedback* do mercado, de retorno das empresas que operam no norte do País, na travessia Rio/Niterói, da própria CatSul. Vou apresentar para vocês a situação atual, uma atualização, o que a gente já identificou de oportunidades, o que vem sendo feito nos últimos anos, e o que a gente pretende por em prática nos próximos meses.

(Procede-se à apresentação em PowerPoint.)

SR. MARCELO SOLETTI DE OLIVEIRA: O serviço hidroviário foi resgatado através da CatSul. E aqui quero deixar um elogio, acompanho bastante o serviço da CatSul, muita informação a gente busca com o diretor de operações, o Carlos Bernaud - a gente ficou bastante enciumado que, no primeiro ano de operação da CatSul, houve apenas uma reclamação. Então, isso é um transporte de excelência, como o Dr. Hugo falou. (Palmas.) É um modelo de transporte, um transporte seletivo de alta qualidade, e o que vocês estão vendo aqui é um transporte confortável, seguro, com um público cativo e que merece ser expandido. Então, há, sim, esse interesse, e a gente está buscando essas alternativas. Em 2010, começou a travessia Porto Alegre/Guaíba saindo do Armazém B3, onde estávamos, indo até a cidade de Guaíba. Já se justificou na Cidade um incremento bastante grande na relação comercial rodoviária e hidroviária de Guaíba. Então, foi um crescimento bastante grande para a cidade de Guaíba. Com o tempo, começamos a verificar a demanda, especialmente da Ilha da Pintada, onde existe um apelo da comunidade local para que se faça esse transporte hidroviário; a Zona Sul também clama, especialmente Belém Novo, e aí algumas paradas no meio do caminho, também pelo transporte hidroviário. Nós temos a possibilidade do Sport Club Internacional, que tem um projeto de marina que pode contemplar o transporte hidroviário; da própria Arena do Grêmio, que fica a 350m do rio, que também poderia ser utilizado o transporte hidroviário.

Com isso, fizemos uma manifestação de interesse, lá em 2011, e se autorizou em 2014 uma operação experimental. E como o Presidente Valter falou, o Município pode autorizar, independente da Metroplan; fizemos a autorização de um ano, que foi um sucesso, e acabou a Metroplan, a Agergs autorizando, e a própria CatSul assumindo aquela travessia BarraShoppingSul/Guaíba. Então, é um *shopping* a 14 minutos da cidade de Guaíba para uma cidade que tem 100 mil habitantes. É um potencial bastante grande, e acho que deu um retorno bastante satisfatório para a operadora, especialmente para a população de lá. Em 2016, foi feita uma licitação para travessia Ilha da Pintada/Armazém B3, e ela restou fracassada, teve apenas um interessado, e ele não tinha condições de fazer essa travessia. Com isso, a gente buscou retorno do mercado, fomos a Manaus, buscamos informações com os operadores da Viação Tapajós, que também é do grupo Ouro e Prata: fomos a Niterói, já que a travessia Niterói é uma das mais antigas, senão a mais antiga do Brasil, e ela também passa por dificuldades econômicas, é um transporte limpo, ótimo, bem utilizado, mas também depende de demanda de passageiros. Nós buscamos conversar com Amyr Klink, que é um navegador com ampla experiência mundial em travessias, em conhecimento, em demandas inclusive de transporte hidroviário. Veio a Porto Alegre, já conversamos. Então, a gente buscou o máximo de informações possíveis, por quê? Uma coisa que o Prefeito cobra muito, dentro da linha de buscar uma parceria público-privada, é buscarmos alternativas para fazer esse transporte. E a grande cobrança se iniciou em 2015, quando ingressaram os aplicativos, especialmente aqui em Porto Alegre. Em 2016, a licitação de ônibus iniciou a operação em fevereiro, hoje já está sofrendo um impacto bastante grande pela recessão econômica, pela segurança, e pelos aplicativos. O lotação está passando por sérias dificuldades, inclusive a licitação feita em 2012, para o lotação Belém Novo/Restinga, hoje passa por dificuldades. Transporte acessível, táxi acessível, passa por dificuldades. O que acontece? O Dr. Hugo fez uma colocação: quando a gente terminar de votar a lei do aplicativo, já terá outra evolução que a gente não consegue acompanhar. A demanda do transporte no mundo está sofrendo uma transformação tão grande, que a gente não está conseguindo acompanhar, e o Poder Público, especialmente, não tem conseguido. Então, em cima disso, buscamos o maior número de informações, estudar a viabilidade econômica, a técnica, como fazer. Tem uma série de atores nesse processo: a antiga SPH, hoje Superintendência de Portos de Rio Grande; Marinha; os órgãos municipais,

estaduais, meio ambiente. Então, o transporte hidroviário passa por uma série de questões, de legislações, e aí o que é transporte, o que é turismo. Então, é bastante complexo esse caminho, e o que a gente pretende é, quando logo adiante a gente lançar uma proposta, que ela se sustente e fique de pé. Também falamos dos impasses jurídicos, e aí vamos apresentar o dado. Hoje o sistema de concessão pode ter um prazo que pode ser de 5 mais 5 anos, ou 10 mais 10, ou 20 mais 20. Por exemplo, a concessão da travessia Rio/Niterói é de 20 mais 20 anos. Hoje é difícil se projetar uma concessão para 20 anos, quanto mais para 40 anos na questão do transporte. Existe a possibilidade de ser uma concessão e uma autorização. Em cima disso, a gente tem feito todo esse levantamento de riscos, prós e contras de cada uma das possibilidades; as responsabilidades; o investimento; como a gente pode buscar, então, a operacionalização desse serviço. Aqui temos alguns *slides* de como é o serviço hoje. Ali onde a gente estava, o Armazém B3, de responsabilidade do Cais Mauá e própria CatSul, a infraestrutura que temos atual, ali o terminal hidroviário de Guaíba. Esse terminal hidroviário de Guaíba mudou completamente o cenário da orla de Guaíba, ele deu um *plus* econômico para a cidade e para aquela região, gerando emprego, renda, foi bastante importante essa travessia resgatada pelo Estado lá em 2010. Aqui o terminal que foi feito em 2015, experimental, e que hoje se mantém lá, o transporte hidroviário Guaíba/BarraShoppingSul chega a representar, se não me engano, em torno de 30% da operação da CatSul. Então, é um ponto bastante atendido. Aqui a Colônia de Pescadores Z5, na Ilha da Pintada. Essa é uma área para onde se tentou fazer uma licitação, que restou fracassada, em 2016, de atendimento para a colônia de pescadores. É uma demanda e, no Prefeitura nos Bairros, o Prefeito disse: “Mas quando vai chegar esse barco aqui?”. Então, a gente tem essa ânsia em colocar, em fazer essa linha o quanto antes. Ali tem demanda, e a gente pode avançar.

Aqui são estruturas que a gente visitou em outros lugares, por exemplo, em Manaus, a Viação Tapajós, do grupo Ouro e Prata. Aqui outros lugares do mundo. A gente buscou, inclusive, a questão das estações. Tem estações que a gente pode fazer, estações flutuantes, o que é muito mais em conta do que fazer em terra, muitas vezes, e ter uma estrutura muito grande. Tem situações que tu podes buscar, como os píeres flutuantes, que são mais em conta, mais baratos, reduzem o custo na hora do investimento e viabilizam esse serviço. Aqui é a hidroviária existente hoje, acho que muito mais a

Marinha pode explicar essa tela. Aqui a questão da sinalização náutica. Tem toda uma especificidade em relação a esse transporte. Nós temos uma técnica lá, a Tiele, que conhece muito essa área, uma geógrafa, gosta dessa questão e ajudou muito. Desde 2011, ela vem trabalhando nessa área. Aqui são as estações que a gente entende como identificadas para o transporte em Porto Alegre: o Centro, o B3, a Ilha da Pintada e o BarraShoppingSul. Onde se verifica que poderia haver demanda? O Centro, a Orla do Gasômetro, o Beira-Rio, a Vila Assunção, Tristeza, Ipanema e Belém Novo. Nessas é que a gente tem focado o estudo em cima de demanda e viabilidade econômica. Isso aqui é só um comparativo entre rodoviário e hidroviário que a gente tem em relação à Ilha da Pintada, mostrando que há viabilidade e há ganho para o passageiro, especialmente em relação a tempo. Hoje demora mais de 45 minutos a vinda até o Centro, e, com o hidroviário, a gente poderia estar fazendo entre 15 e, no máximo, 20 minutos essa travessia. O foco foi feito já no passado, só que o modelo que foi feito não foi viabilizado. Esse é um panorama da situação atual, deixando claro que há o compromisso e a cobrança do Prefeito em relação a implementarmos o transporte hidroviário em Porto Alegre.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Obrigado, Secretário Soletti. Acho que a gente pode observar que o transporte é muito rápido. Nós fomos até a Ponta Grossa, passamos por Ipanema, e não nos apercebemos. E pode levar, hoje, quem mora no Extremo-Sul de Porto Alegre, ou quem mora na Restinga, por exemplo... Uma coisa que a gente defende, Secretário Soletti, é uma integração com o transporte rodoviário, uma linha coletora. Por exemplo: tem 150 mil pessoas que moram na Restinga. A Restinga está a sete quilômetros do Lami. Se nós pudéssemos pegar essas pessoas, levar até o Lami, num píer; às vezes, eu vejo que está faltando o urbanismo desse projeto das estações, que são contêineres, na verdade, são estações modulares, sessenta e poucos metros, é uma bilheteria. Vocês viram a beleza daquela estação em que a gente embarcou ali. Não precisa muito mais. São três contêineres, uma bilheteria, uma salinha de espera, uma *bombonière*, espaço bom como este aqui, com boas poltronas para as pessoas aguardarem, e a gente pode fazer isso, 12 é o que a Secretaria de Urbanismo havia planejado. Eu quero lhe pedir o seguinte: o Soletti tem esse trabalho, ele está

trabalhando com o Ver. Nedel, mas o trabalho é do Município, porque foi produzido por ele, com o arquiteto da Secretaria de Urbanismo. Eu acho que a EPTC tem que buscar isso para integrar com o seu trabalho. Já deixo esta demanda, como Presidente do Parlamento, que haja essa integração, Ver. Nedel, para a gente incluir isso no trabalho, no planejamento da EPTC. Coloco a palavra à disposição dos Vereadores.

O Ver. Roberto Robaina está com a palavra.

VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL): (Saúda os componentes da Mesa e demais presentes.) Eu acho que esse tema é importante, porque nós estamos dispostos, e o Valter se referia a isso, à produção de um grande consenso político para que, de fato, se concretize o transporte hidroviário. É uma necessidade, as condições são propícias para isso, e não é possível que a Câmara de Vereadores não seja um fator político de pressão para concretizar esse avanço para a cidade de Porto Alegre e para o Estado. Infelizmente, é um tema que está muito atrasado. Já nos anos 1980, o atual Deputado Estadual Pedro Ruas, quando era Vereador, pautou a necessidade do transporte hidroviário. Isso, infelizmente, está paralisado. No Governo Municipal passado, Soletti, acho que tu integravas também a equipe técnica da EPTC, o transporte hidroviário da Ilha da Pintada para o Centro chegou a ter data de inauguração anunciada no Diário Gaúcho. Isso há mais de seis anos! Olha o nível de desrespeito nesse caso, foi anunciando o dia da inauguração! Nós, infelizmente, ainda estamos parados. Eu acho que esta reunião, e é propício que seja neste lugar simbólico, tem que produzir essa pressão. Há duas formas de haver um tipo de investimento desses: o investimento estatal direto e o investimento privado. Já existe uma experiência de investimento privado que tem um nível de excelência. É óbvio que, nesse caso, todo nível de excelência leva a um tipo de serviço seletivo, como o próprio Dr. Hugo explicou, e a demanda é mais do que seletiva. Então, eu acho que existe demanda, embora eu saiba que também, como disse o Soletti, existe uma certa contradição entre os modais. Eu não sei, Soletti, até onde existe, hoje, pressão por parte do sistema de ônibus para que não haja avanço nesse modal hidroviário. Porque, é óbvio, que a demanda existe, mas ela é limitada pela capacidade de mercado, pela solvência, e tem uma demanda geral, absoluta. Então, há concorrência entre os modais. O que deve pautar, na minha opinião, a Prefeitura e a Câmara, é o interesse do consumidor, é o interesse do servidor, o interesse do serviço público de um modo geral.

Esse esforço deve ser feito. É importante, eu não posso deixar de perguntar – e aqui a gente tem o espaço limitado de falas – qual é, do ponto de vista empresarial, a disposição da CatSul, por exemplo, de fazer esse empreendimento. Porque o Poder Público, eu sei, não tem condições de entrar com o poder, com a capacidade de fazer esse tipo de investimento. Mas o investimento do Poder Público tem que ser feito também, ele é mínimo, é de infraestrutura, eu sei que ele deve ser feito, mas, infelizmente, nesse caso, a capacidade do público é limitada. É preciso, sim, ter um investimento privado, e nós precisamos discutir como esse investimento se concretiza, para que haja o atendimento a essa demanda. Eu me recuso a acreditar que a questão do transporte privado de ônibus tenha sido um impedimento para que isso ocorresse. Eu acho que a essa pressão o Governo não pode se submeter.

Eu ouvi a sua fala, Soletti, achei que ainda está muito genérica, levando em conta que já faz seis anos que foi anunciado que o transporte hidroviário existiria. Não é possível que a EPTC não possa avançar mais e dar algo mais concreto, uma estimativa mais concreta para a população, para que a gente possa ter esse serviço em funcionamento o quanto antes. É isso.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Obrigado, Ver. Robaina. O Ver. João Carlos Nedel está com a palavra.

VEREADOR JOÃO CARLOS NEDEL (PP): Quero saudar a Mesa e ser bem objetivo. Eu entendo que o transporte hidroviário, sem os subsídios, não subsiste - no meu entendimento. Fica uma pergunta ao Soletti. E queria dizer ao Presidente Valter que o projeto do transporte hidroviário já está nas mãos do novo Secretário Maurício Fernandes. Eu queria fazer uma pergunta ao Fleck sobre o assoreamento do Guaíba. Eu soube que em alguns lugares o próprio catamarã tem algumas dificuldades para chegar. Era só isso, Sr. Presidente. Obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

SR. HUGO EUGÊNIO FLECK: Bem, o assoreamento é uma realidade. Como todos os senhores sabem, a dragagem de toda essa bacia é praticamente muito limitada. Esse

passeio aqui é um pouco rápido para olhar com um pouquinho mais de calma. O ideal, e eu e a Secretária, se os senhores quiserem, nos colocamos à disposição para, numa manhã ou numa meia tarde, virmos conhecer de perto – porque é diferente enxergar a Cidade da água do que enxergar estando dentro dela. Então, é importante para ter uma visão mais geral. Mas voltando ao assunto do assoreamento, em Ipanema, Belém Novo, Itapuã, o catamarã não chega. Vai ter que ficar uns 500 metros de distância. Para vocês terem uma ideia, no nosso canal, onde a gente entra em Guaíba, que é uma concessão autorizada, tem toda uma legislação facilitando, faz dez anos que nós - inclusive, nós, empresa, porque não é papel do operador tratar da via - estamos tentando conseguir que seja feita uma dragagem, ali, de 400 metros. Quando tiver uma seca, vai inviabilizar, e o transporte vai parar. Já foi falado com todas as autoridades, a pilha de papel é enorme, o custo é altíssimo para fazer, e, agora, eu ouvi uma informação de que esse tipo de autorização seria mais da Secretária Municipal do Meio Ambiente. É de extrema necessidade, não sei se seria via Vereador, Câmara, ou se a própria Secretária poderia mapear os canais de interesse que podem ser usados pela navegação privada – recreio, esportiva, ou a de transporte de pessoas –, para fazer essas dragagens e que a autorização seja permanente. É muito mais fácil dragar 500 metros de via fluvial do que fazer cem metros de rua. É baratíssimo! Depende mais da vontade de desburocratizar isso. E o dano não é pegar essa areia e levar para não sei aonde; é só tirar do canal e jogar para a vazante do rio. Pronto! Um pequeno areeiro faz isso, pois não é um canal que tem sete, oito metros de profundidade; é um canal de dois metros. Praticamente, todas as embarcações que aqui navegam têm condições de chegar próximo ao píer. Eu acho que este seria, talvez, o primeiro papel das Secretarias: tentar desburocratizar isso, claro que dentro da regra, dentro da lei.

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Hoje, à tarde, estará conosco o Diretor da SPH, que trata disso, que é a autoridade dessa questão da dragagem, então, é uma oportunidade para nós conversarmos sobre este assunto. E dizer mais: Porto Alegre tem sentido falta de areia para o conserto das suas ruas. Essa areia que sai, às vezes, está obstruindo o Jacuí. Essa areia que pode ser retirada dos canais de dragagem pode servir para fazer o asfaltamento da Cidade, um problema que a gente está vivendo atualmente. O Ver. Felipe Camozzato está com a palavra.

VEREADOR FELIPE CAMOZZATO (NOVO): Obrigado, Presidente, na sua pessoa quero cumprimentar todos da Mesa e gostaria de fazer, especialmente, um agradecimento ao empresário Hugo Fleck por, primeiro, proporcionar esse serviço para a cidade de Porto Alegre, por ter sido pioneiro nessa questão. E também quero parabenizá-lo, Ver. Valter, pela iniciativa de fazer esse encontro aqui no catamarã e proporcionar essa discussão. Eu acho que essa reflexão que a gente está construindo, agora, inicialmente, é muito importante. O sistema de transporte público está falido, acho que a exposição do Diretor Soletti ficou muito clara, seja o transporte coletivo, sejam o lotação, os táxis da nossa Cidade, seja, inclusive, o transporte hidroviário, que, apesar de ser muito recente, também apresenta dificuldades, como é o caso de Niterói, que tu apresentaste. O que fica claro em todas essas questões, e acho que a fala do Fleck nos deixa evidente, é o papel do empresário. Eu não sei o que é preciso, mas o fato é que algo precisa ser feito para que a gente possa entrar com o serviço. O Ver. Valter, muitas vezes, fala do papel do parlamentar sob a ótica de Roberto Campos, no sentido de que a gente tem o papel ecológico de produzir um meio ambiente adequado para que os serviços, os produtos possam florescer. E, no caso do Poder Público, no que diz respeito ao transporte, a gente não tem produzido esse meio ambiente adequado, por isso não é à toa que há muitas dificuldades em prestar um serviço hidroviário, pois, por muitos anos, nós deixamos de fazer. Então, é totalmente responsabilidade do Poder Público, que inviabilizou. Uma vez que fosse facilitado e que houvesse um indicativo para o setor privado de que existe a possibilidade de ser feito, de que há liberdade disso ser realizado, haveria interesse. O próprio setor privado trata dos estudos de viabilidade econômico-financeira, não precisaria a EPTC fazer estudo de viabilidade econômico-financeira se o empresariado, que tem experiência nesse setor, tivesse a certeza de que pode trabalhar nesse setor e de que poderia empreender com facilidade nele. Mas hoje não se tem essa certeza. Aliás, não se tem certeza alguma. Inclusive, foi muito difícil conseguir fazer um plano-piloto nesse trabalho. E a gente fala sobre vários pontos de parada. Muitas vezes, quando chega o projeto na Câmara para votar – e, agora, muito claramente, fazendo uma associação à votação dos aplicativos e à dos táxis –, a gente começa a estipular todo tipo de regra, de como deve ser prestado o serviço, e, para cada regra que nós colocamos, e eu tenho

batido nisso, nós estamos inviabilizando determinados modelos de negócios, encarecendo preços e burocracias.

Esse modelo que nós temos aqui hoje é o modelo de uma linha de volume alto de passageiros. Eventualmente, para aquela ilha de pescadores, o modelo poderia ser feito, e é viável economicamente, por lancha, com quatro, cinco passageiros por vez, com um preço maior a ser cobrado. Ou seja, existem “n” possibilidades que, nós, enquanto legisladores, não temos como imaginar quais seriam, mas o empresário pode exercer a sua criatividade de pensar em modelos de negócio e oferecer isso para a Cidade, desde que ele saiba que aquele dinheiro investido em estudo de viabilidade econômico-financeira poderá ser retornado em viabilização do negócio. Agora, se ele não tem uma sinalização do Poder Público de que existe a possibilidade de fazer o estudo de viabilidade, para depois concretizar um empreendimento, ele não vai gastar esse dinheiro, e aí resta apenas grandes *players*, como a Ouro e Prata, que têm condições de se aventurar, muitas vezes, num estudo, e aí conseguir viabilizar uma linha. Então, a gente precisa desburocratizar, sim, e eu espero que este momento de hoje sirva para refletir. O nosso sistema de transporte público está falido, eu disse isso antes, e esse é o momento em que a gente pode iniciar os debates sobre como a gente deve consertar isso, e começa pela forma de organização do transporte, onde deve haver um incentivo claro. E como o Ver. Robaina muito bem disse, as empresas de transporte coletivo não têm interesse que se estabeleçam outros modais de transporte, porque sairiam prejudicadas com isso, e elas teriam cada vez mais prejuízo. Ou seja, enquanto temos um modelo de contratação, de licitação, onde os incentivos estão colocados de maneira a que quem está no mercado não tenha interesse que existam outros modais, inclusive o Poder Público protege os seus licitados, estaremos reféns de um modelo de transporte falido e brigando para oferecer novas proteções a táxis, a aplicativos, dando garantias que não podemos dar, porque não sabemos que tecnologia teremos amanhã. É esta reflexão que queria propor. Muito obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Obrigado, Ver. Felipe. Gostaria de perguntar ao Dr. Fleck se ele sente, como operador, que há um *lobby* ou uma articulação

da ATP ou das empresas de ônibus que impossibilitam ou inviabilizam essa inteiração ou a viabilização do transporte hidroviário aqui.

SR. HUGO EUGÊNIO FLECK: Isso aí na cidade de Guaíba foi muito falado, mas é lenda. O transporte quanto mais eficiente, mais ele induz a renda, induz o movimento. Hoje os nossos parceiros, que fazem a integração em Guaíba, são as empresas de ônibus de lá. Tem espaço para todos, o transporte tem uma demanda reprimida de oferta, de bons serviços. Então, isso é desculpa para não sair, até porque o empresário de ônibus não define que linha será feita; quem define isso é o Poder Público, ele que é dono do sistema e que diz se vai ou não fazer. Isso é lenda. Então, o que deve fazer, sim, é simplificar. O Secretário falou daquela licitação aqui para a Ilha da Pintada, que é um serviço simples, e com uma simples autorização da Prefeitura, os interessados que quiserem fazer, dentro de uma regra preestabelecida de segurança, de qualidade, de tempo e a um preço competitivo, apareceriam. Eu, particularmente, para transporte não acredito nesses contratos de longíssimo prazo, com regras totalmente engessadas, quando as coisas mudam rapidamente, e aquilo que parecia ótimo hoje, daqui a cinco anos, estará inviável. Acho que nenhum de nós hoje, com a velocidade de mudança das coisas, tem competência ou tem certeza ao afirmar que as coisas daqui a cinco anos vão ser feitas desse jeito. Então, a Lei nº 8666 foi feita em 1988, na Constituição, e a gente pode ver o seguinte: licitações no Brasil, da forma como foram feitas, se não forem mudadas, são um fracasso para obra, para serviço público. Alguma coisa deve ser feita, mesmo na compra do dia a dia a gente vê. Temos uma série de prefeituras com que trabalhamos, e é um engessamento para comprar qualquer coisinha; alguma coisa tem que ser feita. E a nossa sugestão é a seguinte: se a Secretaria vai fazer alguma coisa, que faça alguma coisa rápida. Se o operador não serve, tira ele e bota outro - pronto -, com uma autorização ou algo assim. As coisas hoje são dessa forma, precisam ser rápidas e eficientes.

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): O Ver. Reginaldo Pujol está com a palavra.

VEREADOR REGINALDO PUJOL (DEM): Quero, antes de tudo, saudar todos que compõem a Mesa e para ser objetivo, não vou nominá-los, já foram devidamente

referenciados. É fácil compreender que alguém com 78 anos de idade, singrando, mais uma vez, as águas do rio, que não é rio, fica um tanto nostálgico. Realmente, esta caminhada pelo rio, entre Porto Alegre e Guaíba, mais precisamente com a Praia da Alegria, com a Praia da Florida, foi algo que há 60 anos eu fazia com muito prazer aos domingos. Quando não existia a *freeway*, era mais fácil a gente chegar aqui em Guaíba a levar quatro, cinco horas para chegar em Tramandaí. Hoje tudo mudou. E agora que as coisas mudaram, nós também temos que mudar alguns dos nossos enfoques. Então, quero agradecer os Vereadores que me antecederam, porque eles, de certa forma, deram um fundo para a minha manifestação. Porque aqui perguntam com frequência: “Por que não evoluiu a ideia do melhor aproveitamento do transporte hidroviário no sistema de transporte público em Porto Alegre? Por quê? Onde está a grande frente impeditiva?” Uns dizem que são os empresários; outros dizem que é o problema econômico, e o Ver. Nedel, inclusive, vai mais fundo, dizendo que sem subsídio não é possível sequer cogitar este assunto. Quero, com toda clareza, sem nenhuma forma de subterfúgio, colocar um ponto inicial nesta discussão: afinal de contas, será que o transportador hidroviário iria conceder essa quantidade de gratuidade, que hoje o transporte coletivo em Porto Alegre concede, e com isso teria sustentabilidade econômica para poder trabalhar? Será que isso aconteceria? Será que os idosos iriam ser transportados gratuitamente? Será que as professoras iriam ser transportadas gratuitamente? Será que seria dada meia passagem para o transporte escolar? Será que seria concedido o benefício da cidade de Porto Alegre, impensável em outras cidades do Brasil? Será que isso aconteceria?

Então, senhores, acho que transporte coletivo de massa em Porto Alegre precisa ser encarado de forma mais objetiva. Nós mesmos estamos aqui diante de um transporte com todas as características de transporte seletivo – todos sentadinhos, todos bem servidos, todos bem encaminhados. Como seria um transporte dessa natureza, na hora do pico, em Porto Alegre? Caberia num equipamento como este a quantidade de pessoas que teriam que ser transportadas da Zona Sul de Porto Alegre, da minha Restinga até Porto Alegre, seriam cem, duzentas, quatrocentas mil pessoas? São coisas que temos que refletir. Por isso, meu caro Presidente, quero dar nota 10 para V. Exa. na iniciativa de apertar o botão e conflagrar este debate. Nós temos que olhar Porto Alegre com mais realismo, com mais celeridade, até porque o Ver. Camozzato, que agora é o Lava Jato, já deixou claro: como podemos querer convencer os empresários a ter um trabalho semelhante ao que foi

realizado, se somos inimigos do resultado das empresas? Nós queremos que as empresas todas façam o seu trabalho e não cobrem por esse serviço. Então, a base econômica que deve presidir, necessariamente, à instalação de um sistema como este tem que ser devidamente estudada. E como o Prefeito de Porto Alegre é hoje o Sr. Nelson Marchezan e amanhã poderão ser tantos outros, inclusive alguns que estão aqui dentro deste barco - por que, não? -, e quando isso puder acontecer, acho que temos que apertar o botão do realismo, colocar as coisas devidamente. Todos têm razão no que disseram. As transportadoras de Porto Alegre estão quebradas, a Carris está quebrada, o sistema é inviável do jeito que está colocado. Então, choque de realidade é do que precisamos, além de reconhecimento àqueles empresários competentes, como é o caso do empresário que bancou esta organização e não cobrou, porque até mesmo as coisas que são de graça neste País não são integralmente de graça. O rio que dá passagem de graça precisa ser calado, precisa ter condições para que os barcos desenvolvam com tranquilidade, e isso é economicamente criador de despesa, e se cria despesa, acaba com a gratuidade. Muito obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Obrigado, Ver. Pujol. Agradeço as suas palavras. Apregoo o Requerimento de autoria do Ver. Felipe Camozzato, que requer volte a ser denominado Ver. Felipe Camozzato e não mais, como ontem, Ver. Felipe Lava Jato. Apregoadado o Requerimento, devolvo à Diretoria Legislativa. O Ver. Adeli Sell está com a palavra.

VEREADOR ADELI SELL (PT): Bom dia a todos. Aos nossos dignos representantes desta Mesa quero começar dizendo, Valter, que foi uma ideia magnífica. Tenho compartilhado com o Valter algumas iniciativas e creio que poderei compartilhar outras tantas, na medida em que temos preocupações com o cotidiano da cidade de Porto Alegre. Quero dizer ao Fleck que a ousadia faz parte de homens vitoriosos. A sua empresa, essa sua garra, essa sua determinação são fundamentais. Soletti, muito cavalheiro como sempre, foi cuidadoso nas suas palavras, e eu entendo, porque, se tivesse sido realista como eu quero ser, talvez alguns se atirariam aqui nas águas sujas do Guaíba.

O sistema de transporte de Porto Alegre está falido. Nós vamos ter crise. Eu já pedi uma audiência com o senhor na próxima semana, porque eu quero discutir isso com todo o rigor com que necessita ser discutido. Nós temos que autorizar o serviço, desburocratizá-lo. A Lei nº 8666/93 pode ter sido importante na época, até foi – o Deputado Pont que o diga. Hoje é uma lei ultrapassada, engessada, mas tanto Parlamentares da direita, da esquerda e do centro são conservadores, porque querem manter uma lei retrógrada, atrasada, que não nos ajuda no combate à corrupção – viu, Camozzato? –, não resolve os problemas. Absolutamente, não resolve os nossos problemas. Portanto, assim como nós discutimos autorização para o táxi, que estamos discutindo que os aplicativos são um serviço de utilidade pública, nós temos que fazer serviços autorizados – eu falo por mim, tem um voto, não sei os outros 35, e faço inclusive essa provocação –, e eu votarei nos serviços autorizados e que as pessoas respondam com a sua responsabilidade ao assumirem essas questões, como, por exemplo – eu estava falando com o Maurício Fernandes esta semana –, não vai ter mais essa necessidade de pedir licença para botar uma plaquinha na frente da loja. É o seguinte: a loja tem tantos metros, a placa pode ser no máximo de tantos, o cara põe. Se um dia alguém reclamar e o fiscal for lá, ele crava uma multa para o cara não ser sacana. Agora, o cara não vai ficar esperando abrir a loja para alguém autorizar uma placa. Então nós temos que ser consequentes, mas aqui não tem esse papo de que tem um setor, porque, ideologicamente, é para cá ou para lá que é mais ou menos burocrático. É um problema do Parlamento, é um problema da sociedade brasileira! Esse é o problema, é real, vou ser realista! Então nós queremos acabar com essa história. Todas as medidas que nos forem apresentadas pelo senhor ou outro cidadão, Fleck, que quiser fazer inovações na questão do deslocamento de pessoas, nós vamos fazer de tudo e conversaremos com o senhor, sem papas na língua: é possível, não é, é para o bem público. O que tem que vingar, Valter, é o interesse público. O resto é papo furado, é demagogia, é sensacionalismo, é busca de voto fácil. Eu não sou Vereador para fazer isso, sou Vereador para construir uma nova Cidade. Porto Alegre foi uma das cidades mais modernas, mais avançadas. Há 160 anos surgiu a Associação Comercial em Porto Alegre, que iniciou, exatamente, discutindo como os barcos, os navios chegavam de Rio Grande para acessar Porto Alegre, e depois foram eles que fizeram, com grana deles, o trem até São Leopoldo. Que isso continue, uma grande mobilização, uma integração da sociedade civil organizada. Inclusive, se precisar fazer campanha para

algumas atividades que o Poder Público não possa fazer, nós vamos fazer. Eu sou um cara que tem uma posição política, que tem uma posição ideológica, mas nunca fui cretino; muito menos sou demagogo. Obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): O Ver. José Feitas está com a palavra.

VEREADOR JOSÉ FREITAS (PRB): Sr. Presidente, na sua pessoa quero cumprimentar a Mesa e parabenizá-lo, Ver. Valter Nagelstein, pela iniciativa. Acho que nos temos que fazer isso mais vezes, a Câmara na Rua, pelo menos uma vez por mês.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

VEREADOR JOSÉ FREITAS (PRB): Os que não vieram vão ficar com ciúmes depois. Nós temos visto, pelo que foi falado até agora aqui, que essa modalidade não evoluiu por causa de entraves, na verdade. A gente acompanhou isso no Governo passado, o quanto foi difícil até implementar. Então temos que vencer todos esses entraves. Unir os órgãos do Município e do Estado e avançar, porque dentro do que o Sr. Hugo falou, não é tão caro. São mais entraves. Nós, Vereadores, temos que unir forças para avançarmos nessa modalidade. E eu não vejo que essa modalidade venha a atrapalhar as outras; pelo contrário, tem cliente para tudo, tem passageiro para todas as modalidades. Eu encaminhei uma emenda em que me preocupo com essa modalidade. Essa emenda não representa nada perto do que tem que se fazer, mas é para demonstrar uma preocupação de que nós temos de avançar nessa modalidade.

Acho que o Ver. Alvoní Medina encaminhou um pedido, ali na estação do Mercado Público não tem acessibilidade, a entrada não tem acessibilidade.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

VEREADOR JOSÉ FREITAS (PRB): Que bom que já estão pensando. Então era isso, Sr. Presidente.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Obrigado. Ver. Freitas.

Eu pedi para parar, porque vamos chegar às 12h30min. no Grêmio Náutico União, nosso horário. Se nós seguíssemos ali, nós chegaríamos muito antes e teríamos que atracar no Cais e sair. Então eu pedi para o Capitão que paremos um pouco aqui para fazermos a foto dos Vereadores todos, porque lá não pegaremos Porto Alegre. Aqui teremos Porto Alegre e o Gasômetro ao fundo.

O Ver. Alvoni Medina está com a palavra.

VEREADOR ALVONI MEDINA (PRB): Bom dia a todos, ao Presidente Valter e aos demais. O Ver. José Freitas já roubou a minha fala. Na verdade, a minha pergunta era sobre a acessibilidade aqui e no Cais do Porto, porque a Vereadora de Guaíba, a Fernanda, no final do ano passado, nos procurou e tem até uma matéria da situação do cais, da dificuldade de o cadeirante se locomover ali. Então, fica muito difícil também para a pessoa com deficiência visual, e nós queríamos que tivesse um olhar carinhoso, porque essas pessoas querem vir a Porto Alegre, mas não têm condições, infelizmente. Isso o senhor falou com relação à Z5, que é um local também muito importante. Temos uma ligação importante com o presidente da Z5, o Seu Vilmar Coelho. Se o senhor precisar de alguma coisa, estamos à disposição, porque vai trazer bastantes pessoas para Porto Alegre além da Z5. Eu quero agradecer o carinho de todos. Obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Muito obrigado, Ver. Alvoni Medina. A Ver.ª Sofia Cavedon está com a palavra.

VEREADORA SOFIA CAVEDON (PT): Bom dia a todos e todas. Eu também quero parabenizá-lo, não só por este momento, quando começaste com o Câmara na Rua, eu o louvei e louvo, todos sabem que acho necessária essa iniciativa, nós fizemos, em 2011, toda a semana, Câmara na Comunidade, do início ao fim do ano, e foi muito significativo. Cumprimento todas as autoridades, para não repetir. Há duas questões sobre o transporte, entendo pouco, mas quero, Hugo Fleck, parabenizar, acho que é uma prova de que é possível, em desburocratizando, tirando barreiras, quando o Governo não

incomoda é possível acontecerem coisas. Mas quero lhe dizer claramente que nós precisamos ter o transporte público, precisamos ter financiamento, por exemplo, para que os estudantes possam chegar à escola, é de outro mal que estamos falando, por isso eu acredito que todos, para todos os modais, como dizia o Alvoni, tem público. Então nos interessa muito que tenha esse transporte para a Zona Sul, até para tirar carros, Ver. Pujol, nós tiraríamos carros individuais das ruas de Porto Alegre, porque quem tem condições de pagar um transporte seletivo para menos pessoas, pagará, gostará de curtir uma paisagem. Claro que aqui já foram colocadas todas as implicações, mas eu quero saber do Secretário da EPTC se há objetivamente uma pesquisa de interessados, se nós temos números, se a EPTC já fez isso, pois é uma parceria que, de repente, a Câmara pode fazer com a Prefeitura para identificarmos a demanda. O segundo ponto que eu queria, para aproveitar as autoridades da Marinha e do Corpo de Bombeiros, do Comandante Amaury, porque, na linha de que o Governo, às vezes, atrapalha, nós temos o Grêmio Náutico União aonde iremos agora, vocês ouvirão, com certeza, da direção do Grêmio Náutico, não sei quem vem, que havia várias complicações para manter o seu transporte, o transporte, especialmente de jovens remadores, para fazer a prática esportiva lá na Ilha do União. Aliás, agora, estão com problema, porque a primeira barca do União é às sete da manhã e a última, da noite, porque os remadores treinam final da tarde, depois do trabalho, e eles não podem mais passar aqui pelo portão da entrada do Cais, tem que passar pelo vão que tem por baixo da rodoviária, e é inseguro, não tem segurança, não tem guarda, não tem nada, e a juventude está pedindo socorro. Então, o tema de quanto, às vezes, o Governo atrapalha ao fazer concessões e não olhar o todo, as iniciativas especialmente privadas, que está colocado na Mesa. Queria ouvir um pouco também dos Bombeiros, porque a nossa preocupação é olhar o todo; qual é o destino que vão dar aos Bombeiros? Nós defendemos que os Bombeiros permaneçam de frente para o rio, nós precisamos de vocês atuando aqui, aproveito a presença do Deputado, Presidente, para valorizar essas duas presenças dentro do contexto que é o mesmo contexto, nós precisamos dessa segurança para o transporte fluvial, precisamos da segurança e do atendimento que os bombeiros fazem no nosso Delta. Muito obrigada pela iniciativa.

(Não revisado pela oradora.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Obrigado, Ver.^a Sofia. O Ver. André Carús está com a palavra.

VEREADOR ANDRÉ CARÚS (PMDB): Bom dia a todos colegas Vereadores, assessorias, imprensa, Presidente Valter, saúdo pela iniciativa e continuidade desse projeto importante que é o Câmara na Rua, Dr. Fleck, que é o empreendedor que garantiu que nós pudéssemos tornar realidade uma primeira experiência no transporte hidroviário em Porto Alegre, demais autoridades, Soletti, Dep. Tiago; a primeira questão que eu acho importante salientar, e que não foi dito aqui, é o fato de que este é um transporte sustentável e que garante benefícios ambientais para uma metrópole como Porto Alegre, na medida em que as pessoas se deslocam, ainda que num trajeto que integra a Região Metropolitana, pela hidrovia, nós deixamos de emitir os gases poluentes que o transporte convencional faz numa Cidade que tem diversas atividades como essa. Então essa é uma questão importante de se colocar - eu vou pedir só um minutinho aqui -, isso é importante salientar, porque a expansão do transporte hidroviário é que vai garantir também que Porto Alegre tenha uma política local de incentivo ao turismo, Ver. Nedel, e também de redução dos gases poluentes atmosféricos, uma vez que nós temos também metas mundiais de contenção das mudanças climáticas, e o transporte hidroviário contribui decisivamente para isso. Um segundo ponto que eu quero colocar, e o material apresentado pelo Soletti aqui, e as palavras do Dr. Hugo Fleck evidenciam isso, os municípios são os que mais pagam pela burocracia e pela centralização dos recursos, nós temos só 18% de todo o bolo tributário que é arrecadado, que vem para os municípios, e a Lei nº 8.666, e seus entraves, é uma lei lá do século XX, essa lei expõe os seus efeitos mais negativos e lentos, justamente nas investidas que são feitas pelos municípios. E aqui nós temos um exemplo: o transporte hidroviário que se tentou licitar, do Centro até as Ilhas, foi deserto, a experiência que se fez, por um ano, do Centro até a Zona Sul, depois não teve as consequências, também sabemos que por razões burocráticas. Existe o estudo urbanístico, o Presidente Valter referiu aqui, das estações regionalizadas, e acho que não há nenhum conflito, não há nenhuma lógica adversarial entre o transporte coletivo, entre os outros modais, até mesmo o transporte individual do Uber, dos táxis e também dos lotações. O Ver. Pujol colocou que esse transporte aqui tem todo perfil de um transporte seletivo, então ele não conflita em absolutamente nada com o transporte dos

ônibus, muito pelo contrário, a lógica tem que ser da integração, os diferentes modais têm que conviver entre si. Nós temos que trabalhar pela integração para que um bilhete único faça com que o cidadão escolha como ele quer se deslocar, se ele quer sair da Restinga, quer sair da Zona Sul até o Centro, pelo meio hidroviário, ele que o faça, ele não pode usar o meio hidroviário para ir até a Zona Norte, então ele tem outras tantas opções, e é assim que nós temos que trabalhar, pela lógica da integração; o cobertor do orçamento público é curtíssimo, e, com as dificuldades que nós estamos enfrentando, isso se torna ainda mais agudo. Mas, então, as tão apregoadas parcerias público-privadas que já são reguladas no nível federal, estadual e também municipal, são caminhos, existem cinquenta modalidades de PPPs, e boa parte delas, inclusive, não prejudica o controle público sobre essas atividades, e é aí que nós temos que trabalhar. A Câmara, sem dúvida nenhuma, tem que dar consequência a isso, eu só quero resgatar um ponto, fugindo rapidinho desse tema do transporte hidroviário, o primeiro Câmara na Rua, que foi uma visita ao Viaduto Otávio Rocha, nós continuamos aguardando as providências, não com relação ao destino ou encaminhamento ou abordagem dos moradores de rua, mas nenhuma resposta foi dada a nenhum questionamento que o conjunto dos Vereadores, sejam eles da oposição, da situação ou independentes fizeram. Então nós aguardamos e esperamos, o Soletti está aqui, que as conclusões deste encontro hoje, no que diz respeito ao transporte hidroviário e, à tarde, nós vamos debater o tema da qualidade da água com o DMAE, a Prefeitura leve em consideração. Obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Ver. Mauro, o senhor seria o próximo inscrito, nós vamos zarpar daqui, logo em seguida, estamos fundeados aqui na frente do Gasômetro e iremos até a Ilha do União, daqui a dez ou quinze minutos, no final, nós vamos ouvir o Dep. Tiago Simon e, à tarde, nós iremos ouvir a Marinha, o Comandante do Corpo de Bombeiros e a SPH. Quero pedir aos Vereadores, por favor, e ao fotógrafo da Câmara, para tirarmos uma foto. Logo em seguida, o Ver. Mauro fará uso da palavra.

(Procede-se ao registro fotográfico.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Vamos retomar a nossa Sessão, por favor, quero convidar todos para nos encaminharmos aqui, muito obrigado. O senhor vai falar por nós lá na ilha do Grêmio Náutico União, Ver. João Bosco Vaz? No almoço, o senhor nos representa?

(Aparte antirregimental do Ver. João Bosco Vaz.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): O Ver. Mauro Pinheiro está com a palavra.

VEREADOR MAURO PINHEIRO (REDE): (Saúda os componentes da Mesa e demais presentes.) Quero parabenizar o Ver. Valter, nosso Presidente, pela iniciativa, e também parabenizar os servidores da Casa que conseguiram colocar a Câmara funcionando até dentro do Barco. Em nome do Sr. Luiz Afonso, cumprimento a todos os servidores da Casa – diz a Ver.^a Sofia: “Capitão Luiz Afonso”, com todo respeito às autoridades militares.

Brincadeiras à parte, quero dizer que todos nós concordamos que é essencial para nós a melhor utilização do rio Guaíba, o que nós sabemos é que existem vários entraves e nós temos a obrigação de ajudar a diminuí-los para que as pessoas, os empresários possam fazer os investimentos necessários, como até mesmo o Ver. Robaina nos falava aqui, que não temos dinheiro público para fazer esse tipo de investimento. Então é a iniciativa privada que precisa fazer esse tipo de investimento, e nós precisamos somente não atrapalhar, Felipe. Nós, pessoas públicas, temos que ajudar a diminuir os entraves e não atrapalhar o privado para que possa sair essa integração. A minha opinião é que nós temos que buscar a integração de todos os modais possíveis para melhorar o nosso transporte público, que é hoje um transporte falido no Rio Grande do Sul, Dep. Tiago. E nós precisamos fazer isso não somente entre os modais, mas também com a integração, e aí já é um desafio maior ainda, a integração metropolitana. Hoje o transporte público, se não for integrado em toda a Região Metropolitana, fica mais difícil de conseguirmos viabilizá-lo. Não dá mais para que o ônibus que vem de Alvorada não possa pegar passageiro em Porto Alegre, o que vem de Canoas não integrar com Porto Alegre. Nós temos que integrar o transporte público, em primeiro lugar, entre toda a Região

Metropolitana e depois integrar os modais. Acho que esse é o grande desafio para nós melhorarmos o transporte público da nossa Porto Alegre. Nós não podemos pensar Porto Alegre como única, todo o seu entorno faz parte da Cidade e do transporte público. Então, a integração da Região Metropolitana e a integração dos modais é essencial. A gente está discutindo o transporte hidroviário em Porto Alegre, mas eu gostaria de fazer um desafio, se não seria possível não só integrar o hidroviário até Belém Novo, que vai beneficiar a Zona Sul, como em direção a Canoas, em direção à BR-386 pelo Rio Jacuí, como se faz essa integração? Será que é possível fazer essa integração para diminuir ainda mais o transporte através dos ônibus? Como a gente pode fazer? É possível? Pergunto ao empresário: há condições? Será que teria público para essa integração com a Região Metropolitana além de Porto Alegre? E, depois, a integração com os demais modais. Também precisamos buscar alternativas, e acho que essa é uma grande alternativa, e temos que fazer essa pesquisa, não sei se teríamos condições. Ver. Nedel, seria possível esse transporte hidroviário interligando a Região Metropolitana com São Jerônimo pelo Rio Jacuí? Quem sabe, poderíamos desenvolver o nosso turismo em Triunfo e em outras regiões. Então, acho que esse é o debate que nós temos que fazer não só em Porto Alegre, mas em toda a Região Metropolitana, e nós já temos o nosso Parlamento Metropolitano ao qual podemos levar essa discussão e também aproveitar o nosso Deputado para nos ajudar junto com a Assembleia Legislativa a fazer esse debate da Região Metropolitana. Muito obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): O Deputado Tiago Simon, que nos acompanha em nome da Assembleia Legislativa, está com a palavra. Quero agradecer a sua presença, Dep. Tiago Simon.

O SR. TIAGO SIMON: Muito obrigado, quero agradecer e também parabenizá-lo, Valter, pela iniciativa importantíssima de trazer o Parlamento Municipal aqui para o rio, para o lago Guaíba, é uma questão fundamental. A união de todos os Vereadores em torno dos temas estratégicos para o desenvolvimento da nossa Cidade é condição *sine qua non* para superarmos os desafios que nós temos. Eu vejo que há algumas grandes pautas em Porto Alegre, que essa União federativa inclusive tem possibilitado o desenvolvimento. Eu

quero citar o Aeroporto Salgado Filho, que era uma questão fundamental para a competitividade da nossa economia, eram R\$ 2 bilhões por ano de perda econômica. Fizemos uma concessão, ele está em expansão; a questão da ponte do Guaíba; a questão do próprio Cais, a revitalização; então são pautas importantes. Mas esta pauta, especialmente, Valter, do transporte hidroviário é uma pauta estratégica para a nossa Cidade. E não só o transporte de passageiros. O Rio Grande do Sul é o Estado com o maior percentual de transporte rodoviário do Estado; o transporte de carga hidroviário do nosso Estado representa apenas 6%, ou seja, nós temos um potencial de expansão hidroviária fantástico em função das nossas malhas. E o que eu vejo? Nós vemos aqui um trabalho, Dr. Fleck, excepcional, nós temos aqui, depois de 50 anos, desde 2011, essa empresa fazendo um trabalho de excelência, com mais de 3 milhões de passageiros, um trabalho que realmente tem orgulhado a todos nós. E temos, neste momento, um desafio que aqui a EPTC está trazendo, que é essa equação que precisa ser construída entre a viabilidade econômico-financeira, que possa atrair investidores, e a necessidade do usuário. E é nessa composição que fica o interesse público. Ou seja, a gente sabe que é um momento de crise, não é fácil atrair investidores; o transporte coletivo é uma tarefa que não é simples, é uma tarefa complexa, conversava aqui, há modalidades de parceria de autorização de concessão, o Dr. Fleck apontava as dificuldades de uma parceria de longo prazo engessada, essa é uma questão que tem alguns condicionantes, mas eu quero finalizar dizendo, Valter, que nós temos um potencial fantástico. Eu moro aqui na frente do Guaíba, em cima do Iberê Camargo, eu vejo todo o nosso esporte náutico, nós temos aqui os nossos clubes. Nós temos um potencial de turismo náutico fantástico, de esportes náuticos fantástico. Temos o cais Mauá, temos a revitalização. Então, eu não tenho dúvida de que Porto Alegre entrou em uma rota que não tem mais volta. Quero te parabenizar, é realmente um momento importantíssimo o dessa discussão que está sendo deflagrada aqui, ela tem que ter sequência, ou seja, não podemos ficar indefinidamente esperando. E eu tenho certeza de que o nosso Prefeito e a EPTC vão apresentar modelos de parceria para dar sequência a esse processo, e eu quero realmente parabenizar a todos os Vereadores que estão unidos nesse propósito, eu acho que hoje é um dia em que Porto Alegre sai ganhando. Muito obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Obrigado, Deputado. Obrigado pela presença do Dep. Tiago Simon, acho importante essa integração com a Assembleia Legislativa, nossa bancada federal e o Parlamento da nossa Cidade. Eu agradeço muito e vamos tentar aumentar inclusive isso. Peço aos Vereadores que talvez, nas próximas vezes, nós tragamos os deputados das nossas bancadas estaduais e federais para promovermos isso. Vamos encaminhar a conclusão. Eu quero devolver a palavra ao Dr. Hugo Eugênio Fleck para fazermos as considerações finais e, ao fim, ao Secretário Soletti, convidando novamente, nós vamos almoçar no Grêmio Náutico União e depois, à tarde, vamos ouvir o nosso Capitão de Mar e Guerra Amaury, Comandante da Capitania dos Portos; o nosso Corpo de Bombeiros e a Superintendência de Portos e Hidrovias. Por último, antes de passar, eu quero informar aos Srs. Vereadores, Ver.^a Mônica Leal, nossa Vice-Presidente; Ver. Mauro Pinheiro, Ver. José Freitas que, em nome da nossa Mesa Diretora, eu vou propor aqui, como Presidente da Casa, que a Casa conceda o Troféu Câmara Municipal de Porto Alegre à empresa CatSul pelo trabalho que vem fazendo e também em agradecimento por esta gentileza de nos receber hoje aqui. É uma distinção do nosso Parlamento, e quero dizer aos Vereadores que obviamente tem custo, a empresa está nos recebendo hoje aqui e ela está deixando de operar o seu transporte, está gastando combustível exatamente numa missão pública de ajudar a Cidade em pensar o modal do transporte hidroviário.

O Dr. Fleck está com a palavra para as conclusões, agradecendo-o mais uma vez.

SR. HUGO EUGÊNIO FLECK: Muito obrigado pela deferência, mas fazer transporte, antes de tudo, é uma obrigação. Quero, em nome da nossa empresa, agradecer a todos, e dar os parabéns ao Presidente, e no seu nome também dou os parabéns a todos os Vereadores por esta iniciativa. Nós, em nome da empresa, nos colocamos à disposição da Câmara de Vereadores, da Secretaria, da Prefeitura e dos órgãos interessados, inclusive, do meio ambiente e outros para conhecerem mais de perto os nossos técnicos e ter acesso às informações, como números, dados, a questão toda técnica, como operar, como fazer. Antes de tudo, é uma obrigação nossa, como cidadãos de Porto Alegre, fazermos isso; e sentimos que isso é uma obrigação, um dever de participarmos e tentarmos, dentro do possível, desenvolver esse modal, entre outros aqui no Rio Grande do Sul.

Então, em nome da nossa empresa, em meu nome – foi muito bom, revi muitos amigos aqui que há muito tempo não via –, o nosso muito obrigado e estamos à disposição. O tempo do passeio foi curto, talvez, um dia poderemos fazer uma coisa um pouco maior para conhecer, inclusive, os tesouros que ainda estão escondidos do nosso turismo, que é uma ferramenta e é um nicho bem grande para desenvolver a nossa Cidade. Obrigada e um abraço a todos. (Palmas.)

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Obrigado. Secretário, o senhor tem várias perguntas aí e eu só agrego mais uma: é possível uma PMI para que as empresas desenvolvam, ao invés da EPTC, o estudo de viabilidade econômica?

SR. MARCELO SOLETTI: São várias perguntas, vou responder grande parte delas. O Hugo Fleck, inclusive, me ajudou a responder algumas. Respondendo a questão que o Robaina colocou, se havia pressão das empresas de ônibus, não há pressão das empresas de ônibus, mesmo que houvesse, isso não atrapalharia em nada a vontade que o Prefeito e a Prefeitura tem em relação a ter o serviço hidroviário, que é muito bacana, quem conheceu hoje viu o quanto é importante para a Cidade. A Sofia e outros falaram sobre a questão do público: tem público, sim, para o transporte seletivo, para o transporte hidroviário, que é diferente do ônibus. Conseguimos, sim, avançar, e tem público. A gente tem estudos de demanda, a gente está terminando os estudos de viabilidade econômica, inclusive em relação ao investimento. Por quê? A sinalização não é barata, a questão da dragagem, há assoreamento, muitas vezes, da hidrovía.

Então, há uma série de burocracias, o Felipe aqui falou, o Hugo acabou colocando sobre a burocracia. Tenho certeza de que tem situações ou linhas que a gente vai precisar de mais de 10 carimbos, desde carimbo em nível federal ao municipal. No municipal, mais de um, no estadual são cinco ou seis. Então, envolvem Sema, Fepam, meio ambiente do Município, Superintendência de Portos, vai para a Marinha, vai para o Rio de Janeiro, volta, quer dizer, a burocracia infelizmente é um entrave, e a Lei nº 8.666 é responsável, o Carús ainda citou, e outros também citaram. É importante a participação dos Vereadores na construção. Queria agradecer especialmente ao Nedel e sua equipe, com o Marcelo Allet, o qual não é parceiro somente na questão do hidroviário, mas em outras demandas

de mobilidade. Eles têm sido parceiros, têm trazido o conhecimento, o Marcelo por ser funcionário do quadro, por ter trabalhado inclusive na antiga SMURB.

De modo geral, uma pergunta que o Freitas trouxe aqui, que era uma demanda do Alvoni: quem faz a acessibilidade no Cais ali é a operadora, a Prefeitura, o Estado, ou a União? Agora se definiu... Uma simples acessibilidade já é uma dificuldade de resolver uma demanda desse tamanho. Então, o hidroviário precisa do apoio, e o entrave é muito mais legislativo, legal, o conjunto de leis que envolvem esse tipo de serviço aqui, infelizmente, é um dos entraves. Então, acho que o que a gente conversou hoje aqui vai bem na linha do que vocês identificaram, o próprio Adeli, em relação à Lei nº 8.666. O Carús também deu os exemplos do que aconteceu no ano passado. Então, de modo geral, é isso.

Só para finalizar, o Mauro Pinheiro trouxe uma questão bem importante, que é a questão da integração. Já há uma avaliação, inclusive, pela Metroplan, com a parceria da EPTC, de Triunfo, de São Jerônimo e também até São Leopoldo da possibilidade dessa integração. Temos que ver qual é a viabilidade desse estudo. E uma das pautas de enfrentamento que a gente precisa sentar e fazer avançar é a integração Metropolitana, aí não é somente pela água, mas especialmente terrestre, como os corredores de ônibus, a irracionalidade na operação atual. Esses são enfrentamentos necessários para podermos retomar a questão do transporte coletivo, o próprio transporte hidroviário. Esses enfrentamentos estão dentro das metas da Prefeitura.

E chamando mais um tema polêmico: a questão da isenção. Já foram encaminhados projetos de lei, a bola foi passada para a Câmara de Vereadores para debatermos essa distorção em cima da isenção de Porto Alegre em relação ao Brasil. Porque nada é de graça, acho que foi o Pujol que falou: este serviço aqui é por excelência, o serviço é seletivo, não tem isenção, mas, se nós tivéssemos isenção aqui, alguém teria que pagar essa conta, e geralmente é o usuário.

Respondendo ao Valter sobre a PMI: saiu um decreto já da Prefeitura, a Secretaria de Parcerias Estratégicas já tem um modelo de PMI. Então, Porto Alegre avançou no sentido de que o empreendedor não precisa que o Município diga o que quer, porque o empreendedor que tem mais *know-how*, conhecimento, pode fazer a proposta e aí sim o Poder Público avaliar. Porque, muitas vezes, o Poder Público não consegue acompanhar a capacidade do empresário, do empreendedor em fazer esse serviço, então, é sim viável

a PMI. E a equipe da EPTC e da SMIM, através agora do Secretário Luciano, está à disposição para mais dúvidas. Então, obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

(A Ver.^a Mônica Leal assume a presidência dos trabalhos.)

PRESIDENTE MÔNICA LEAL (PP): Agradeço a todos componentes da Mesa, aos Vereadores, às assessorias, enfim, fazer aqui meu registro, principalmente ao Hugo, que é um amigo de infância. Quero dizer que as Sessões Plenárias deveriam ser, de vez em quando, assim, nada de monotonia, muita vista para a gente apreciar a nossa Porto Alegre. Vou suspender a Sessão por algumas horas para almoçarmos e, depois, retomaremos a Sessão desta quinta-feira aqui no catamarã.

(Suspendem-se os trabalhos às 12h35min.)

(O Ver. Valter Nagelstein reassume a presidência dos trabalhos.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): (14h15min) Estão reabertos os trabalhos. Está conosco aqui a Adriana Hilbig, que tão gentilmente nos cede este espaço, e da mesma forma, hoje de manhã, que eu encaminhei a questão que tenho certeza de que conta com o apoio de todos, de distinguirmos e homenagearmos o catamarã. Eu queria, desde já, me dirigir aos Vereadores e aos integrantes da Mesa para que possamos reconhecer e distinguir esse trabalho que o Cisne Branco faz. E lembrar que, há dois anos, Ver.^a Comandante Nádia, Ver. Felipe Camozzato, Ver. Mendes Ribeiro, Ver. Cassiá, Ver. Pujol, Ver. João Bosco Vaz, Ver. Mauro, Ver. André Carús, Ver. Adeli Sell, Ver.^a Sofia, o nosso Cisne Branco, infelizmente, naufragou aqui junto ao nosso Cais, adernou, na verdade, e que pelo esforço maravilhoso que a Adriana e sua família empreendeu, ele foi recuperado e voltou a prestar esse serviço inestimável para Porto Alegre. Então, acho que é um apoio, tenho certeza, de todos nós, de oferecermos o Troféu Câmara Municipal de Porto Alegre, me atrevo aqui, em nome da Mesa, dos 36 Vereadores, para reconhecer o Cisne Branco como patrimônio da nossa Cidade. Então, desde já, queria convidar a todos, por favor, para compormos a Mesa. Nós vamos fazer

um passeio lindo, mas, na verdade, não é um passeio, é uma reunião de trabalho, quero agradecer à imprensa que está aqui e quero deixar isso bem claro: os Vereadores não estão passeando hoje aqui, nós estamos tendo um olhar estratégico sobre um patrimônio da Cidade, que é o nosso Guaíba, e a nossa relação como Cidade com o Guaíba. Quero agradecer aos diretores que estão aqui e, em nome da Diretoria Legislativa, do Diretor Luiz Afonso, agradecer aos demais diretores e a todos os funcionários e servidores da Câmara Municipal de Porto Alegre o apoio que estão nos dando, o setor da imprensa, todos os jornalistas que aqui estão também. Passo, de imediato, ao nosso Capitão de Mar e Guerra Maury Marcel Gomes Júnior, para as suas considerações, para falar um pouco para nós o que é a Capitania dos Portos aqui e a sua jurisdição, suas atribuições. Logo em seguida, vamos ao Corpo de Bombeiros, depois, ao DMAE e depois à Capitania dos Portos, porque Porto Alegre continua com a operação portuária muito importante para a economia da Cidade. O Capitão de mar e guerra Maury Marcel Gomes Júnior está com a palavra.

SR. MAURY MARCEL GOMES JÚNIOR: Obrigado, inicialmente, gostaria de cumprimentar aqui o Presidente, Ver. Valter Nagelstein; a Mesa aqui composta pelo Tenente-Coronel Luiz Carlos Júnior; o Sr. Bruno Almeida, Diretor de Portos Interiores; Sra. Adriana Hilbig, gestora aqui do Cisne Branco; o Comandante da embarcação que está nos conduzindo, o Sr. Noé Silva da Cruz; e o Ver. João Carlos Nedel, presidente da Frentur, presente aqui na Mesa, e o representante do DMAE. Além disso, gostaria de cumprimentar todos os Vereadores que estão prestigiando esta Sessão Especial muito importante, todos os convidados, os senhores e senhoras, membros da imprensa. E eu gostaria de fazer uma menção especial aos escoteiros do mar que estão presentes aqui no Cisne Branco, e também ao Clube Veleiros do Sul, representado aqui nesta Sessão. É importante, nas minhas palavras iniciais, comentar que a Marinha do Brasil é muito percebida com as questões do mar. Quando se fala em Marinha do Brasil, pensamos em navios de guerra, no mar, no oceano, mas poucas pessoas pensam na Marinha quando falamos em rios, lagos, lagoas e represas, sobre o que a Marinha tem com as águas que chamamos de pluviais, hidrovias e canais de navegação. Isso não é de grande conhecimento do público. Porém, a Marinha do Brasil tem um papel importantíssimo na questão das hidrovias, das águas pluviais, através dos seus comandos dos distritos

navais aqui no Rio Grande do Sul e Santa Catarina. O Comando do 5.º Distrito Naval, o Comandante é o Vice-Almirante José Renato de Oliveira, e das Capitânicas espalhadas, Capitânicas, delegacias e agências por todo o Brasil, para orientar, fiscalizar, normatizar, fazer cumprir a Lei de Segurança de Tráfego Aquaviário, fazer cumprir as normas de segurança de navegação, orientar. Isso, inicialmente, mas o papel da Marinha não é só fiscalizar e normatizar, embora seja muito importante, mas há um outro papel que ela desempenha muito grande, que eu acredito que a maioria aqui presente talvez desconheça, bem como a maioria da sociedade, que é o papel social. São várias vertentes, por exemplo, os navios da esperança, lá no rio Amazonas, levando auxílio, alívio, assistência médica às populações ribeirinhas, aos indígenas. E aqui no Sul, o que a Marinha faz aqui? A Marinha tem um papel não só no Sul, mas em todas as regiões do Brasil, de fazer a formação dos aquaviários, por exemplo, é uma capacitação profissional. Hoje, por exemplo, aqui, o Sr. Noé Silva da Cruz, Comandante desta embarcação, ele foi formado pela Capitania Fluvial de Porto Alegre. A Capitania Fluvial é um agente da autoridade marítima, que é a Marinha do Brasil. Todas as Capitânicas do Brasil, a Capitania Fluvial é um órgão de formação de ensino. Então, nós fazemos essa capacitação profissional. Todos esses marinheiros aqui que os senhores e as senhoras viram, de uniforme branco, são aquaviários, receberam uma capacitação profissional e eles são formados nas Capitânicas, um curso de três meses. Formação em diversas áreas: marinheiros de convés, marinheiro de máquinas, cozinheiros, enfermeiros, técnicos de enfermagens, garçons. Para trabalhar em navios como este, por exemplo, ou de maior porte, Marinha Mercante, tem que fazer um curso na Marinha do Brasil. E, com isso, gera uma capacitação profissional para pessoas humildes, pessoas, muitas vezes, procurando uma posição no mercado de trabalho e, através dessa capacitação profissional pela Capitania, conseguem se profissionalizar e entrar no mercado que abrange o Brasil inteiro. Além disso, nós temos aqui as colônias de pescadores, a colônia Z5, Z7, por exemplo. Os pescadores profissionais são formados por mim, pelas Capitânicas, todas as Capitânicas e delegacias possuem essa atividade. Na época do Defeso, eles vão na Capitania, fazem um curso que dura três semanas, e eles saem profissionalizados, com uma carteira de trabalho profissional específica para aquaviário. E essa carreira de pescador profissional, de marinheiro fluvial de convés é acompanhada pela Marinha ao longo de toda a carreira deles. Então, o marinheiro fluvial de convés que começa a

trabalhar aqui pode ser promovido a contramestre fluvial, a mestre fluvial, a piloto fluvial e a capitão fluvial, é uma carreira de 30 anos. Então, a Marinha forma para a iniciativa privada. Isso é iniciativa da Marinha, faz parte da missão da Marinha do Brasil orientar a Marinha Mercante. Isso aqui onde nós estamos hoje é turismo, mas é Marinha Mercante também. O transporte de passageiros, como nós vimos hoje de manhã, também é Marinha Mercante. E tudo isso é orientado, fiscalizado, controlado pela Marinha do Brasil e suas Capitânicas. Além disso, existe a questão ambiental, que é onde gostaria de chegar agora, que foi muito falada, ouvi alguns comentários, a questão da poluição. O nosso País é signatário de diversos acordos internacionais que são internalizados por leis no Brasil, nós somos aderentes a normas e acordos internacionais. Existe a Organização Marítima Internacional, em que o Brasil, através da Marinha, tem assento permanente, em que somos signatários da Convenção Internacional para a prevenção da poluição causada por navios, é a MARPOL, e também a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, a OPRC/90. Então, tudo isso orienta a formação de leis no Brasil. Por exemplo, a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e LESTA, que regulamenta a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário. Todos os que operam nas vias fluviais devem conhecer essas leis. E a Marinha, através das suas normas – normas da autoridade marítima –, faz cumprir esses acordos internacionais e as leis.

Além disso, existe especificamente a Lei nº 9966/00 que revogou a antiga Lei do Óleo – não sei se é de conhecimento de muitos aqui –, a Lei nº 5357, de 1967. Essa lei de 2000 atualizou e estabeleceu novos parâmetros, novos paradigmas e requisitos. Rapidamente, para citar aqui: ficou uma atribuição dos órgãos federais, estaduais e municipais do meio ambiente, dentro das suas respectivas esferas de competência, além da responsabilidade pelo licenciamento ambiental, a fiscalização da poluição ambiental provocada por instalações portuárias, quer dizer, os portos, terminais, dutos não associados a plataformas marinhas e instalações comunitárias. Por quê? A parte terrestre esses órgãos fiscalizam. E a Marinha fiscaliza e executa ações de prevenção da poluição hídrica em navios, marinas, clubes náuticos, plataformas fluviais e marítimas. A Marinha realiza essa fiscalização através de suas Capitânicas, dos seus navios distritais, fazendo a patrulha na nossa costa.

A Marinha tem esse papel. Durante as inspeções navais que a Capitania realiza... É importante dizer que há um retorno para a sociedade, as inspeções navais atuam no sentido da segurança da navegação, para impedir que aquelas pessoas alcoolizadas, não habilitadas, embarcações em condições deploráveis naveguem causando prejuízos. Também há a fiscalização da poluição hídrica. Um outro papel importante é a parceria da Marinha do Brasil com os Bombeiros. E, aqui no Sul, aqui em Porto Alegre, a Capitania atua em estreita parceria com os Bombeiros, especialmente o CEBS - Companhia Especial de Busca e Salvamento. Em diversas ocasiões, atuamos juntos em busca de embarcações perdidas, de pessoas desaparecidas nas nossas águas do rio Guaíba e da Lagoa dos Patos. Em diversas ocasiões, trabalhamos de forma coordenada, trabalhamos juntos. Também trabalhamos juntos com a Brigada na questão da Patrulha Ambiental.

As instalações portuárias devem possuir o Plano de Emergência Individual. Através da Lei nº 9966, existe o Comitê Nacional de Contingência, criado pelo Decreto nº 8127, de 2013, composto por autoridade nacional, comitê executivo, grupo de avaliação e comitê de suporte. Quem integra o comitê executivo? Ministério do Meio Ambiente, Ministério de Minas e Energia, Ministério dos Transportes, Secretaria de Portos, Marinha do Brasil, IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis –, Agência Nacional de Petróleo e Gás, Secretaria Nacional de Defesa Civil. Então, a questão ambiental exige a existência de um Comitê Nacional de Contingência, bem como o Plano Nacional de Contingência. Na questão específica da Marinha do Brasil, através das suas normas, a Marinha do Brasil compõe esse Comitê, participa da confecção do plano, fiscaliza os planos de emergência individuais das marinas, clubes náuticos e dos navios mercantes que navegam aqui na hidrovia.

É importante dizer que só o porto organizado de Porto Alegre tem um movimento de carga anual de 1,1 milhão de toneladas de carga, sem contar os terminais privados. Pelos dados estatísticos que nós temos, consolidados até 2015, as hidrovias do Sul transportam 4,5 milhões de toneladas de carga, e houve um crescimento, em relação ao ano de 2016 para 2017, se não me engano – Bruno, corrija-me se eu estiver enganado –, de 14%, 12% de aumento de transporte de carga. Transporta-se muita carga pelas nossas hidrovias, e Porto Alegre, através do seu porto organizado, é o segundo porto no Estado do Rio Grande do Sul –, é beneficiária, isso permite geração de emprego. O que interessa à Marinha Mercante, que é a atividade portuária, a formação de portuários é uma atividade

orientada pela Marinha do Brasil. No ano passado, eu formei seis turmas de portuários, são estivadores, operadores de guindaste, maquinaria em geral, num curso realizado pelo Órgão de Gestão de Mão de Obra.

Os navios que atracam aqui em Porto Alegre, os terminais privados... Temos diversos terminais privados, Porto Alegre possui três, se não estou enganado: Serra Morena, Sindareia e o Tergasul – são os três. Além dos outros terminais: Santa Clara, Celulose Riograndense, entre outros. Só de clubes náuticos temos mais de 14 só em Porto Alegre: late Clube Guaíba, Sava Clube, Clube dos Jangadeiros, Veleiros do Sul, Marina Refúgio, Marinha da Conga, Marina das Flores, Marina Píer 340, Marina Sul, Marina Malibu, Marina do Lessa, Marina Datelli, Marina Cayman, Marina de Itapuã, Grêmio Náutico União – onde nós almoçamos, na Ilha do Pavão, é uma sede. Então, há uma integração muito grande com o rio Guaíba através dos seus clubes náuticos, e a Marinha fiscaliza tudo isso. A Capitania tem uma área de jurisdição, senhores e senhoras, de 359 Municípios, 72% dos Municípios do Estado do Rio Grande do Sul. A capitania fluvial de Porto Alegre é a maior capitania fluvial em número de Municípios no Brasil, uma responsabilidade muito grande, e nós cumprimos a missão. Na Operação Verão 2016-2017, nós inspecionamos 885 embarcações em 76 dias. Na Operação Verão 2017-2018, em 59 dias, nós inspecionamos mil embarcações. Isso é o retorno que a Marinha dá para a sociedade do Brasil, especialmente o nosso caso, a sociedade do Rio Grande do Sul, deste grande Estado.

As normas da Marinha estabelecem a missão da nossa Capitania Fluvial de Porto Alegre, das demais Capitánias, agências, delegacias, que é de fiscalizar o Guaíba, orientar a navegação, prevenção da poluição hídrica, salvaguarda da vida humana e o ensino profissional marítimo.

Quero agradecer mais uma vez ao Presidente o convite de estar aqui presente neste grande evento, nesta Sessão Especial, é uma honra para a Marinha do Brasil, para a Capitania, para o Comando do 5º Distrito Naval. Quero colocar a Capitania Fluvial de Porto Alegre à disposição de todos os Vereadores aqui presentes, para nos visitar, tomar um café da manhã conosco, um almoço, conhecer a nossa pequena grande Capitania Fluvial de Porto Alegre, que faz sua missão com muito orgulho e tem um papel importante, está inserida na cidade de Porto Alegre, é uma entidade que complementa tudo o que foi falado aqui, que é uma entidade integrante da sociedade civil de Porto

Alegre, porque nós prestamos esse serviço a Porto Alegre. Eu quero agradecer mais uma vez, muito obrigado, Sr. Presidente, a todos aqui presente. (Palmas.)

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Muito obrigado. Chamo atenção dos Srs. Vereadores de que ao nosso lado está a Colônia de Pescadores Z5, na qual está prevista uma das estações hidroviárias do sistema de transporte hidroviário de Porto Alegre e aquela que o Secretário falou hoje pela manhã, que foi feita licitação, e deu deserta. O que nós estamos defendendo, ou o que eu vou junto com os senhores procurar defender, é esse sistema que compõe uma estação hidroviária para o pessoal que mora aqui nas Ilhas, para os pescadores da Colônia Z5. Obrigado, nosso Capitão de Mar e Guerra, Comandante da Capitania Fluvial de Porto Alegre, nosso respeito, nossa continência à Marinha do Brasil pela sua história. O Brasil é devedor da Marinha do Brasil, da Batalha do Riachuelo, da defesa do Rio Janeiro quando Capital do Império. Enfim, em vários momentos, a Marinha do Brasil faz parte da nossa história e escreveu com letras de sangue a história da defesa do Brasil. O senhor receba, do Parlamento de Porto Alegre, mais uma vez, a nossa continência e o nosso agradecimento. Obrigado.

O Sr. Darci Nunes dos Santos, Diretor-Geral do DMAE, está com a palavra. Com o DMAE nós temos um tema importante aqui também que é a nossa água, que diz respeito a todos nós. Eu ousou aqui pautar sobre a qualidade da água, sobre o gosto da água, a questão da captação da água do Jacuí, a possibilidade disso ou não, enfim, a questão da relação do Guaíba com o porto-alegrense.

SR. DARCI NUNES DOS SANTOS: Boa tarde a todos. Acabamos de passar pela estação de tratamento de água da Ilha da Pintada, um pouco depois do clube de pescadores. Eu tinha preparado uma apresentação com tela, mas por alguns problemas técnicos eu vou pedir para a minha assistente mostrar algumas figuras aqui na frente para a apresentação. Peço licença para levantar. Agradeço a oportunidade. Vou falar um pouco sobre a qualidade da água em função do impacto do esgoto. Posso abordar o assunto que o Vereador solicitou a respeito da qualidade da água e da possível captação ou não no Jacuí.

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Podemos falar também sobre o Socioambiental, do que isso representa, do que está faltando.

SR. DARCI NUNES DOS SANTOS: Sim, podemos.

(Procede-se à apresentação.)

SR. DARCI NUNES DOS SANTOS: Essa figura inicial é só uma foto aérea do manancial. Esse manancial gigantesco que nós temos aqui, cuja vazão média oscila acima de mil metros cúbicos por segundo e dos quais, para abastecer com água toda a população, não demanda mais do que seis metros cúbicos. Então, a gente usa uma parcela muito pequena e a fonte é infinita para os porto-alegrenses, que têm essa facilidade. O DMAE, para abastecimento integral da população, possui 300 mil ligações que são os seus clientes, ou seja, onde tem o abastecimento de água. Essa ligação pode ser uma pessoa individualmente, pode ser uma habitação unifamiliar, pode ser uma habitação coletiva, um prédio comercial, industrial... São 300 mil clientes cadastrados comercialmente com ligação de água que representam 700 mil economias. Esse é o número mais significativo dado o tamanho da população. Economia pode ser uma sala comercial, um *office*, pode ser uma casa, pode ser um apartamento, pode ser para cada unidade sanitária de indústria, então isso é uma economia, e são 700 mil economias. Certo? Pode passar.

Ainda falando da água, nós temos seis estações de tratamento, uma na Ilha e as outras cinco dentro da área territorial da Cidade. Quatro delas captam água diretamente no Guaíba e uma capta no Jacuí, que é a da Ilha da Pintada. Essas quatro captações do Guaíba, uma é simultânea tanto para a São João como o Moinhos de Vento; as outras são Menino Deus, Tristeza, Belém Novo, que compõem as cinco estações que têm na Cidade.

Quanto à questão da qualidade da água, é o que eu vou mostrar nos próximos *slides*. Pode passar. Essa apresentação talvez eu possa fornecer e remeter a vocês, são poucos *slides* e têm um panorama geral do sistema de esgoto e de água. Eu acho que vai facilitar para todos. O sistema de esgotamento sanitário tem na região norte, que deságua mais para o Rio Gravataí, o sistema Sarandi e o sistema São João Navegantes. E os demais sistemas deságuam o esgoto direto no Guaíba. Esgoto onde não tem estação de

tratamento, ou efluente tratado, onde tem. Então, do sistema Ponta da Cadeia, que é no Centro, do arroio Dilúvio para o sul, todos eles deságuam no Guaíba, sejam as regiões que têm esgotamento com sistema completo e tratamento, ou as regiões, casas que, por ventura, não têm ou não estão ligadas. Hoje o parâmetro que se usa para quantificar o quanto por cento – sempre há esse debate – já foi tratado de esgoto, quanto nós tínhamos, quanto o Programa Pisa prometeu chegar a 80% e nós não temos 80%... Então é o seguinte: antes do Programa Pisa, que foi o programa que eu trabalhei inclusive, nós tínhamos a capacidade instalada industrial, estações de tratamento com capacidade para tratar 27% dos esgotos gerados no Município. Depois do Programa Pisa – e o Sistema Sarandi - nós temos 80% de capacidade instalada. O que ocorre é que nem todos os bairros têm as redes coletoras completas para levar o esgoto até a estação onde se trata. Então, há uma indústria aguardando o esgoto chegar e tem bairros que não têm a rede coletora. Ou tem bairros que têm a rede coletora, mas nem todas as casas estão ligadas. Então, o índice que a gente trabalha hoje, o parâmetro que estamos trabalhando para afinar... Porque a dificuldade do esgoto é que a água se mede no hidrômetro de casa a casa, não se mede o volume de esgoto que é saído, não há essa medição. Então, criar esses parâmetros de controle, de avaliação é difícil. Hoje a combinação de quantidade de redes que nós temos, casas ligadas, economias ligadas, a gente trabalha que tem 55% de atendimento. Ou seja, nós temos 80% de capacidade instalada para tratar, mas nós só temos 55% chegando nas estações. São oito estações. Então, o nosso desafio é continuar ampliando as redes coletoras nos bairros que ainda não têm e nos bairros que têm, efetivar a ligação das casas que não estão ligadas no sistema.

Essas barras em azul são a quantidade de oxigênio que se poupou no Guaíba ao longo do tratamento de esgoto antes do Pisa e do Programa Sarandi. Então, está na faixa de três mil a quatro mil toneladas por ano. Então, antes do Programa Pisa e do Sarandi, a gente economizava do Guaíba três mil toneladas de oxigênio por ano. O que é isso? Isso é o oxigênio que o Guaíba consumiria para depurar a carga orgânica do esgoto lançado, esgoto sanitário. Depois do programa Pisa e Sarandi, com um investimento de R\$ 480 milhões, hoje nós estamos já com nove mil toneladas poupadas de oxigênio, em 2017, e o manancial teria que consumir para depurar o esgoto. A parcela maior é ali na Ponta da Cadeia, junto ao Gasômetro, porque o deságue do esgoto bruto ali, que era remanescente da década de 1960, gerava uma mancha de contaminação do esgoto

sanitário que se estendia até a Ponta Grossa, em medidas terrestres dava uns 13 quilômetros, mais ou menos, essa mancha que percorria ao longo do Guaíba para ser dissolvida. Esse esgoto foi todo redirecionado para a estação Serraria. Então essa mancha está se desmanchando, e naturalmente o Guaíba vem melhorando a qualidade nos pontos que estão ao sul desse lançamento. Tem um outro gráfico ali, aquele das cargas, aquele da tabelinha a gente não botou? É esse aí. Bota pra lá. Eu vou passar, acho que é bem importante. Tem quatro pontos de controle da qualidade – tem vários, mas quatro principais para o DMAE em relação ao tratamento de esgoto - que são: junto ao Gasômetro, junto à captação do Menino Deus, junto à captação da Tristeza e junto à Ponta Grossa. Todos eles tiveram uma diminuição muito grande de concentração de coliformes, de carga orgânica, de fósforo e de amônia, que são os parâmetros de controle. Alguns mais de 50% de remoção de contaminação. Isso de 2014 para cá, depois que o programa Pisa entrou em funcionamento.

Quanto à qualidade da água, Vereador, a gente vinha, desde dezembro, janeiro, início de fevereiro, comemorando muito que as algas não estavam aparecendo. Pela estiagem que se apresentou já desde dezembro e pelo nível em que o Guaíba estava se encontrando – chegou à cota 0,33, que é bastante baixo, chegou a 0,30, a 0,27 um dia -, a gente estava imaginando uma floração de algas já em janeiro muito alta, porque as algas vivem da fotossíntese, da iluminação; elas vivem do nutriente, da carga orgânica que está presente na água. Nós estávamos comemorando muito. Quando chegou em meados de fevereiro, lá pelo dia 10, começou a aparecer, e a gente não pôde comemorar. De qualquer forma, a gente tem um indício muito forte de que essa floração deveria ter sido muito mais forte já em dezembro, e ela só veio a ocorrer em meados de fevereiro.

Há a possibilidade de buscar água no Jacuí? Nós temos um projeto sobre isso. Projeto, mesmo. Não é ideia, não é plano, não é uma coisa imaginada. É uma coisa projetada. Nós não temos recursos para isso. Agora, eu, tecnicamente, como engenheiro, não tenho muita certeza em empreender esta obra por conta de que ela melhora a qualidade da água apenas de São João e Navegantes. Eu gostaria de fazer uma solução definitiva para melhorar a água de todos: do Menino Deus, de Belém, da Tristeza, da Zona Sul, por completo, que é a que mais sofre. Belém é a que mais está sofrendo agora com as algas. Eu não vou anunciar nada. A gente estuda tecnicamente lá, mas nós temos algumas ideias para qualificar o tratamento de água com técnicas avançadas e, talvez, não adotar

esta solução de buscar água no Jacuí, que é uma solução boa, mas que só atende uma parcela, que é só as regiões Centro e Norte da Cidade.

É isso o que temos para falar. Agradeço a todos pela oportunidade. O DMAE está à disposição. (Palmas.)

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Muito obrigado. A palavra fica à disposição dos Srs. Vereadores, depois, para perguntas ao Engenheiro Civil Darcy Nunes dos Santos, que falou pelo DMAE a respeito da nossa água, das Estações de Tratamento, da questão do Socioambiental, da questão da captação do Jacuí. Eu acho que, depois, seria interessante, num segundo momento, nós ouvirmos a respeito das PPPs e da água do Extremo-Sul, da Estação de Tratamento de Águas de Belém Novo, se o DMAE tem recursos próprios, o que ele acha de uma locação de ativos ou de alguma outra modalidade de parceria público-privada, porque, como ele nos disse, uma captação do Jacuí resolveria só parte do problema da Cidade, e ele disse que o maior problema está no Extremo-Sul. Uma das questões que está no horizonte aí é a Estação de Tratamento de Belém Novo, que fica lá no terreno que foi cedido em função de um empreendimento que sairia lá e que, hoje, é objeto de uma medida liminar, que está trancado. É o projeto da Ponta do Arado, que é a doação daqueles 20% da área, para quem conhece, da antiga fazenda do Breno Caldas, que foi dono do Correio do Povo, que sediará essa Estação de Tratamento lá em Belém Novo, que enfrentaria o problema de Belém Novo, da Restinga, da Pitinga, da Lomba do Pinheiro e daquela região toda do Extremo-Sul da Cidade.

De imediato, passo a palavra ao Tenente-Coronel Luiz Carlos Neves Junior, que representa o nosso Corpo de Bombeiros, recém-emancipado da nossa Brigada Militar, que vai nos apresentar a relação do Corpo de Bombeiros com o nosso Guaíba. Cel. Luiz Carlos, muito prazer e muito obrigado.

SR. LUIZ CARLOS NEVES JUNIOR: Obrigado, Presidente. Gostaria de cumprimentá-lo pela iniciativa desta Sessão. Como cidadão de Porto Alegre, fico muito feliz em saber que os Vereadores da nossa Casa Legislativa debatem o assunto dentro do próprio assunto. Eu sei que, muitas vezes, isso não é possível, mas, quando é possível, como cidadão, fico muito satisfeito com esta iniciativa. Meus cumprimentos ao senhor e a todos os

Vereadores. Gostaria de cumprimentar o Comandante Maury pelo seu trabalho, um brilhante trabalho. Nós temos atuado juntos em várias situações, não só o Corpo de Bombeiros, mas como os demais órgãos de segurança, em vários eventos que ocorreram recentemente em Porto Alegre, e a Marinha sempre foi uma parceira pela segurança da Capital. Cumprimentando o Ver. João Carlos Nedel, eu gostaria de cumprimentar todos os Vereadores aqui presentes e todos os funcionários dessa Casa Legislativa. Sra. Adriane, realmente é indissociável eu falar sobre o Guaíba sem falar do Cisne Branco, e indissociável falar do turismo, também, sem falar do Cisne Branco. Meus cumprimentos pela distinção concedida pelo cumprimento. Sr. Darci, meus cumprimentos pelo trabalho do DMAE. Cumprimento o Bruno, da Superintendência de Portos.

Bem, sou o Tenente-Coronel Luiz, Comandante do 1º Batalhão de Bombeiros Militar, sediado na Capital, responsável pela prevenção e combate a incêndios, atividades de busca e salvamento e execução de atividades de defesa civil em toda a Capital.

Represento neste ato o Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros, o Sr. Cleber; ele se encontra em São Paulo; está retornando hoje e pede desculpas por não poder comparecer a este evento; me acompanha aqui o Capitão Romisch, Subcomandante da Companhia Especial de Busca e Salvamento, e é sobre esta parte do Corpo de Bombeiros – Companhia Especial de Busca e Salvamento – que nós vamos tratar.

Bem, a Companhia Especial de Busca e Salvamento é uma unidade especial do Corpo de Bombeiros, que tem equipes de mergulho que atendem não só à Capital, mas a todo o Estado; atende a ocorrências com produtos perigosos, a salvamentos em altura e também atende àquelas ocorrências dentro do lago Guaíba, seja na busca de pessoas desaparecidas por afogamento ou por embarcação por naufrágios. Agora, quando nós estávamos passeando aqui, se vocês perceberam, nós tínhamos alguns meninos tomando banho. Isso ocorre em vários pontos do Guaíba, e nós, por medida preventiva, também fazemos este acompanhamento em alguns pontos do Guaíba onde ocorre este banho. Nós temos pontos de grande profundidade próximos ao Gasômetro, próximos ao Parque Marinha, onde já ocorreram óbitos. Temos atuado no sentido de tentar prevenir. Nem sempre é possível, mas, com as nossas embarcações, fazemos patrulhamentos e retiramos essas pessoas da água. Com esta nova configuração para o Cais do Porto, a nossa Companhia Especial de Busca e Salvamento precisa ser realocada. Na data de ontem, nós estivemos com o Secretário de Segurança Pública Municipal, o Cel. Kléber

Senisse, apresentando um local que atende às nossas necessidades operacionais e iniciamos tratativas para que ali se construa um novo quartel. É necessário que este quartel permaneça na orla, porque nós temos todos os anos enchentes nas ilhas, e a enchente depende muito do volume de água que é precipitada na cabeceira dos vários afluentes do Guaíba. Quanto mais água for precipitada em um Município muito distante daqui, mais rapidamente ela vai chegar aqui e menos tempo nós vamos ter para socorrer as populações ribeirinhas. O nosso local proposto é um local próximo à Rótula das Cuias e estamos em tratativas iniciais junto à Secretaria de Segurança Pública Municipal. O recurso para a construção desse quartel será suportado pelo permissionário do Cais Mauá, a construção vai ser toda com recurso privado. E nós temos aí que somar esforços, e nós contamos com esta Casa, para encontrarmos o local e darmos a agilidade necessária para que esse quartel seja brevemente construído e continue atendendo à população da Capital. Presidente, era isso.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Muito obrigado. Agradeço muito ao nosso Cel. Luiz Carlos Neves Júnior e também ao Major Ingo Vieira, que veio acompanhando o nosso Tenente-Coronel.

Passo a palavra ao Bruno Almeida, representante da Superintendência do Porto de Rio Grande - peço que transmita um abraço ao Janir Branco, que é nosso amigo, ex-Prefeito de Rio Grande, ex-Deputado Estadual, que atualmente é Diretor da Superintendência do Porto -, que dirige o Porto de Porto Alegre, que é tão importante para todos nós. O Porto, aqui, ao que me consta, tem dois cais operacionais, que são o Cais Marcílio Dias e o Cais Navegantes, e é um equipamento fundamental para a economia da Cidade, e grande parte da nossa produção é escoada por aqui, das indústrias de fertilizantes que se localizam em Porto Alegre e também de outras indústrias daqui do Rio Grande do Sul. Precisamos fazer um esforço, como Câmara, para viabilizar a dragagem do nosso Guaíba e permitir que navios de maior calado possam operar aqui, que também é uma cadeia produtiva importante e que gera muito emprego aqui. O Bruno, então, está com a palavra.

SR. BRUNO ALMEIDA: (Saúda os componentes da Mesa e demais presentes.)
Primeiramente, eu gostaria de justificar a não vinda do Janir, ele se encontra em Brasília

tratando da dragagem de Rio Grande, que é uma obra muito importante para o Estado, que vem prejudicando, de certa forma, a nossa economia. Então, ele está em Brasília, na Secretaria Nacional de Portos, tentando viabilizar o início dessas obras.

Quero me apresentar, sou servidor da extinta Superintendência de Portos e Hidrovias, agora Superintendência do Porto de Rio Grande. A Superintendência do Porto de Rio Grande teve uma ascensão às atribuições da SPH com a extinção da SPH em abril do ano passado. Então, a Superintendência vem cuidando dos portos de Porto Alegre, Pelotas, Cachoeira do Sul, Rio Grande e toda a malha hidroviária do Estado.

Dentro disso, eu queria aproveitar esta oportunidade para focar no Porto de Porto Alegre exatamente. O primeiro paradigma que a gente tem que esclarecer é que as operações portuárias são privadas, não são públicas. A autoridade portuária, a Superintendência do Porto, faz a gestão dos contratos e a fiscalização das atividades. As empresas que operam dentro do porto são privadas.

O porto de Porto Alegre é dividido em três cais: o Mauá, que está destinado à revitalização; o Navegantes, que é puramente operacional; e o Marcílio Dias, que além de ser operacional, hoje abriga o Batalhão da Brigada Ambiental, Polícia Federal, clubes náuticos, temporariamente está abrigando o canteiro de obras da nova ponte e tem o espaço já cedido para a Marinha do Brasil, que vai construir, dentro de alguns meses, a patromoria dela ali no Cais Marcílio Dias.

É importante destacar que o porto de Porto Alegre tem um perfil que a gente considera um porto de final de rota, porque todas as mercadorias que vêm ao porto de Porto Alegre eles fazem alívio de carga. Então, elas vêm de fora do País, aliviam em Paranaguá, Rio Grande, até chegar aqui. Cerca de 90% da nossa carga é de granéis sólidos e de importação.

Não sei se vocês notaram que na saída para a reunião estava desatracando um navio, aquele navio é oriundo da Antuérpia, veio a Porto Alegre buscar transformadores da GE de Canoas, e está levando para os Estados Unidos. Dentro desse perfil importador, é importante destacar que num raio de cem quilômetros daqui da Capital temos a concentração de mais ou menos 55% do PIB do Estado. E essas empresas, essa indústria de transformação que está alocada nessa região, vendem insumos, principalmente sal e fertilizantes, insumos para fertilizantes.

De carga geral, a gente tem os transformadores, como eu falei, as torres eólicas; há torres eólicas que saem aqui pelo porto de Porto Alegre. E existe uma empresa instalada no porto, no Cais Navegantes, de guindastes para plataformas, eles atenderam, algumas plataformas estão com dois guindastes prontos, prestes a embarcar, e finaliza as suas operações no porto por conta do declínio do polo naval.

Voltando a uma questão que o capitão levantou, eu estava vendo aqui nas minhas anotações, fizemos uma análise de nove anos do porto de Porto Alegre, e, tirando 2009, 2011 e 2014 – quando houve um declínio –, conclui-se que a movimentação dele foi crescente nesse período, a gente é responsável por aproximadamente 20% da movimentação das hidrovias, e isso gira em torno de R\$ 5 milhões a R\$ 6 milhões, por conta da CNPC, e tende a aumentar para R\$ 7,5 milhões e até R\$ 8 milhões.

Um ponto importante que eu até me passei aqui, a classificação do porto. O porto tem características fluviais, mas por uma classificação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o porto da Capital é considerado marítimo por receber cargas de longo curso. Então, a gente costuma dizer, na Superintendência, que é um porto marítimo de características fluviais, porque realmente pelas características geográficas é estranho.

Quero destacar que a gente recebe navios de carga oriundos da Argentina, Estados Unidos, Bélgica, Noruega, Alemanha, Argélia, Israel e China.

Sobre os nossos resultados, nesses últimos três ou quatro anos, nós tivemos um crescimento de número de atracções, de 2015 em relação a 2017, de 30%. O que é isso? São os navios de carga e os navios de navegação interior que atracam no porto para fazer abastecimento, troca de tripulação. Porque o porto serve de base para esse tipo de navegação entre os terminais privados da hidrovia.

Uma outra principal competência aqui da Superintendência é a manutenção das hidrovias; nós mantemos lagoa dos Patos, Guaíba, rios Jacuí, Gravataí, Caí, Sinos. Ao todo são 758 quilômetros de hidrovias navegáveis. Para isso, nós desenvolvemos na Superintendência, desde a extinta SPH, e mantido o Deprec, os serviços de dragagens, batimetrias e sinalização náutica. O serviço de dragagens, hoje, em que a gente atua é em dragagens pontuais, de pequeno volume, onde a iniciativa privada não tem interesse. Tudo realizado com corpo técnico e equipamento próprios. Se o Deprec hoje faria mais de 60 anos, então vocês podem imaginar que os nossos equipamentos são bastante antigos, e é com eles que a gente tem feito as dragagens aqui da bacia do sudeste.

Possuímos ecobatímetros para fazer as batimetrias, e, recentemente, em convênio com a Secretaria de Estado do Meio Ambiente, um ecobatímetro multifeixe foi adquirido pela Secretaria para fazer o zoneamento ecológico econômico do Guaíba e vai servir também para a Superintendência poder fazer as batimetrias categoria alfa, exigida pela Marinha, para fazer a cartografia dos canais. Então, isso foi um grande avanço, um equipamento caro, e pelo que a gente sabe somos o único porto da região sul a ter esse ecobatímetro no rol de equipamentos.

Eu trouxe alguns dados importantes sobre a matriz logística do Estado, que passo a explicar para os senhores. A matriz logística do Estado, hoje, está dividida em modal rodoviário 85%; ferroviário 8,8%; hidroviário 3,6%. Então, se o transporte de cargas tem essa distribuição desigual, imaginem o transporte de passageiros, que hoje eu posso dizer que se resume a grandes travessias, que são bastante utilizadas: Guaíba/Porto Alegre e São José do Norte/Rio Grande – que são travessias geridas pela Metroplan.

Outro dado importante que eu trago é o custo de infraestrutura para se fazer uma hidrovía, uma ferrovia, uma rodovia. A hidrovía tem o custo de um quilômetro de hidrovía de U\$ 34 mil; a ferrovia, de U\$ 1,4 milhões; e a rodovia, U\$ 440 mil. O consumo de combustível para uma tonelada de carga movimentada em mil quilômetros pela hidrovía é de 4 litros; na ferrovia, 6 litros; e na rodovia, 15 litros. Emissão de dióxido de carbono: na hidrovía, 1 milhão de toneladas para mil quilômetros; 74 gramas, na hidrovía; e 104 gramas para ferrovia; e 219 gramas para rodovia. Então é inegável que o transporte hidroviário é mais barato, tem menor consumo de combustível, menor impacto no meio ambiente e possui menor custo logístico. Atualmente, dentro da Superintendência, a gente também é responsável por algumas travessias do... São travessias precárias intermunicipais de cargas e veículos, e as de passageiros, os municípios que não estão afetos à lei de conglomerados humanos, que este fica a cargo da Metroplan. Então o papel da... nessas travessias pequenas é de poder concedente, de outorga, fazer outorga por licitação ou autorização precária e a fiscalização dos serviços. Acho que, de repente, também é importante, pela manhã o representante da EPTC deve ter falado sobre as rotas, mas a Metroplan fez um estudo recente, de três anos para cá, que é o Plano Metropolitano Hidroviário, que previa, mais ou menos, a ligação de 15 municípios aqui da região por hidrovía. Eu tenho um recado para deixar, é que de nossa parte, pela infraestrutura, a *freeway* das águas está pronta. É só a gente utilizar e fazer essas

ligações com as rotas e tudo também depende do volume de passageiros, enfim, do estudo de viabilidade que for apresentado e o modelo. Mas a infraestrutura principal está pronta. O Guaíba está dragado, está sinalizado, a gente tem um projeto de sinalização 24 horas do Guaíba, ou seja, a gente vai sinalizar de Itapuã até o porto de Porto Alegre com sinais luminosos. Alguns, hoje, já são luminosos, mas não em sua totalidade, e isso pode permitir a segurança da navegação noturna e quem sabe a gente poder, também, liberar as embarcações de grande porte para navegar noturno pelo Guaíba. Era esse o recado do que a gente faz no dia a dia na Superintendência. (Palmas.)

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Muito obrigado, Bruno. Eu acho que são impressionantes as informações que nós recebemos aqui, todas elas, e eu quero, de imediato, abrir a palavra aos Vereadores. Eu solicito ao Ver. Mauro Pinheiro que assuma a presidência, por favor. Primeiro, eu passo a palavra ao Ver. João Carlos Nedel, logo em seguida para o Ver. Adeli Sell, e as inscrições estão abertas.

(O Ver. Mauro Pinheiro assume a presidência dos trabalhos.)

VEREADOR JOÃO CARLOS NEDEL (PP): Bom, meus amigos e meus colegas, nós estamos aqui para ver como é que a gente pode aproveitar essa beleza, esse tesouro que é o nosso rio, lago, estuário Guaíba e seus afluentes, no chamado turismo náutico. O turismo náutico já é desenvolvido através dos barcos náuticos, onde nós estamos, aqui no Cisne Branco. Os barcos náuticos têm uma associação chamada Associação dos Transportadores Náuticos, a Atun, que é presidida pelo Vilian. Então nós temos nossos barcos, o Cisne Branco, que nós estamos nele, o Porto 10, o Noiva do Caí, que são dois, e outros pequenos barcos que já fazem esses passeios e roteiros turísticos pelas ilhas. Registro a presença do Sr. Vilian Veloso de Oliveira. Fique aqui para o pessoal te conhecer. Ele é o comandante do turismo náutico aqui de Porto Alegre através da Atun. (Palmas.) Eles já fazem um grande trabalho transportando passageiros, turistas de Porto Alegre, do Brasil e do exterior que por aqui passam. Nós temos também os esportes náuticos que ainda tem pouco aproveitamento, por quê? Porque a gente não conversa, a gente não dialoga, a gente não divulga. Nós temos aqui grandes patrocinadores dos

eventos dos esportes náuticos, por exemplo, os clubes náuticos, como o que nós estivemos há pouco, o União. Vocês se lembram que o União, teve uma época, acho que pouca gente se lembra, acho que só eu e o Vilian, porque temos cabelo branco, mas o União tinha campeões de natação, campeões de remo, campeões de basquete, eu acho que ainda tem, mas a divulgação é muito pouca. Nós temos os outros clubes náuticos, o Veleiros, o Jangadeiros que promovem regatas internacionais e para as quais vêm turistas, vêm competidores de todo o mundo. Semana retrasada teve aqui o pessoal de Cuba fazendo um torneio: Cuba, Venezuela, Chile. Foram visitar o Ver. Adeli Sell. Então falta divulgação. Eles fazem espetáculos sensacionais, com grandes atrações, mas às vezes a gente não fica sabendo, Ver. Freitas. E também eles têm outros esportes além das regatas, dos seus barcos, dos seus veleiros, dos seus *hobie cats*. Ontem eu recebi um capitão que é o coordenador dos *hobie cats*. Marcelo, se pudeses distribuir aqui para a turma olhar. É uma beleza de barcos especiais e de grande visual! E já se colocaram à disposição para, na inauguração da orla Moacir Scliar – não é, meu Presidente? (Assentimento do Sr. Presidente.) –, eles fazerem um espetáculo paralelo de elevado visual, embelezando a cerimônia. (Palmas.) Nós temos então, como falei – *hobie cat*. Nós temos também as canoas havaianas, *stand up paddle*, os *jet skis*, *windsufs*, caiaques, *ski aquático*. É uma lagoa, é uma beleza! Então dá para fazer esses esportes aqui. Também tem ainda os outros esportes, como a natação. Quantas vezes nós vimos a travessia do Guaíba a nado? Não tem ocorrido. Temos o remo. Podemos estimular, Ver. Adeli Sell, o senhor que é forte. E ainda, o Presidente falou que nós passamos pela colônia de pesca Z5, as competições de pesca, campeonatos mundiais de pesca podem acontecer aqui em Porto Alegre. Então nós temos essas possibilidades imensas aqui. Falta divulgação, falta apoio. Acho que a Câmara, através da TVCâmara, da sua imprensa, pode começar a divulgar esses eventos que aqui ocorrem. Nós temos algumas dificuldades. A balneabilidade já melhorou muito com o Pisa e com esses projetos de tratamento do esgoto cloacal de Porto Alegre. Mas isso em Porto Alegre, ainda falta o tratamento do Rio dos Sinos, do Gravataí, do Caí, do Jacuí. Então, nós temos de tratar disso. A Metroplan tem estudo, mas, às vezes, não tem verbas para fazer esses trabalhos. O outro problema que nós temos, e que o Fleck falou pela manhã, é o assoreamento do lago Guaíba. É impressionante. O Internacional quer fazer uma travessia para o seu novo CT, que vai fazer ali em Guaíba, mas não pode atracar barco lá, porque tem 60 cm de água ali junto

ao Beira Rio. Veja que dificuldade nós temos. E essa dificuldade é maior, porque o Sindicato dos Areeiros querem fazer desassoreamento, mas eles querem ficar com a areia e comercializar essa areia, mas a legislação federal não permite a comercialização de areia de desassoreamento. O Cassiá conhece bem o Rio Uruguai. Então, temos essa dificuldade. A mineração no Guaíba ainda está proibida? Veja, Já não temos mais lugar para retirar areia, só no Jacuí, onde já está se esgotando essa possibilidade. E é necessário. Nós temos de, realmente, conseguir a liberação dos projetos de mineração, que são importantes também para a liberação dos canais navegáveis aqui em Porto Alegre. A Frentur tem trabalhado. Nós dialogamos, estimulamos um turismo, porque a Câmara não tem essa parte executiva, mas ela pode estimular. Nós estamos tratando, por exemplo, da recuperação do trapiche da Ilha da Casa da Pólvora. Já fomos visitar, junto com o nosso Presidente Valter e com o nosso Caco Pacheco, para fazer um projeto educativo lá - ele é proprietário da Escuna Sabiá -, para levar estudantes para conhecer a Ilha da Casa da Pólvora, que tem uma grande paisagem, visão da Ilha para Porto Alegre. Dessa Ilha se vê Porto Alegre. Nós estamos, também, tratando com Guaíba para que, finalmente, se faça um trapiche na Ilha das Pedras Brancas, que nós passamos hoje pela manhã, que também é apelidada de Ilha do Presídio. E ainda não temos trapiche lá. Estamos em contato com a SEMA para autorizar. Também tentamos estimular os esportes náuticos. E estamos articulando e estimulando todos os projetos, em andamento, para elevação do nosso turismo em Porto Alegre, dos quais incluo o término da nossa revitalização da Orla Moacyr Scliar, do embarcadouro, que ainda tem alguns problemas. Estamos estimulando e acompanhando o Caís Mauá, o Aeroporto Salgado Filho, o nosso centro de eventos, que seja uma realidade, finalmente. Estamos discutindo isso há mais de 10 anos. Também estimulamos o turismo religioso. Agora, no dia 22, teremos o segundo caminho de Porto Alegre, que é uma caminhada pela orla até o Santuário de Schoenstatt, e, finalizando no santuário de Santa Rita. Quero ver se o Adeli, pelo menos na chegada, esteja lá. Então, agora, dia 22, teremos a segunda edição dos caminhos de Porto Alegre. Estão todos convidados. Estimulamos também as nossas festas religiosas. Temos várias festas que podem ser objeto de incentivo do nosso turismo. Estamos já finalizando, e já temos o parecer favorável da SMAM, o heliponto público aqui na nossa orla. Em parceria com o Ver. Mendes Ribeiro, finalmente, vai

acontecer o heliponto público. Como vocês vêem, meus amigos temos muito trabalho pela frente, e conto com vocês todos. Muito obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (REDE): O Ver. Adeli Sell está com a palavra.

VEREADOR ADELI SELL (PT): Colegas, em primeiro lugar, queria louvar o trabalho da Adriana, uma heroína do Lago Guaíba, porque, para levantar o barco, depois do desastre, tem de ser uma pessoa muito ousada e corajosa. A todos vocês que estão aqui a minha saudação. Ao Corpo de Bombeiros, digo que eu espero, com o desmembramento, agora, que a gente consiga fazer alguma coisa com menos amarras e com mais agilidade. Sou solidário com as demandas que foram aqui colocadas, e podemos trabalhar juntos. A questão dos portos. O trabalho colocado pelo nosso representante da Marinha, Capitão, excelente, nenhum reparo a fazer. Todo o trabalho feito tem uma contradição com a gestão pública. Não é essa gestão, são as gestões públicas. Tem um estudo da hidrovia do Mercosul, e nós podemos ligar Estrela até a cidade de Rosário, Santa Fé, na Argentina, por dentro. Existe um projeto da hidrovia do Mercosul. Há uma incapacidade político-administrativa, falta de vontade. E temos de juntar o Poder Público, em nível Federal, Estadual e dos municípios, e fazer uma interligação com o Mercosul para resolver essa questão. Queria falar para ti, que representa aqui o Porto do Rio Grande, hoje o nosso Porto de Porto Alegre. Você sabe a quem pertencia o Porto de Estrela em 2013? Pertencia a Docas do Maranhão. O Prefeito corajoso de Estrela veio, pressionou o Governo, e eu o acompanhei por umas 10 secretarias. Todo mundo jogando as coisas para outro, e era o Governo do PT, do Tarso Genro. Uma incompetência de quem cuidava dessa questão. Não vou dizer quem era. Era uma incompetência astronômica. Foi resolvido. Eu quero te desejar aqui uma gestão profícua nesse sentido. Acho que tem de pegar o touro a unha e fazer essas coisas acontecerem. E nos temos de ajudar, sem burocracia. Tem mais, chama o DMAE. O Valter e eu ousamos, não somos técnicos, falamos da questão da captação aqui no Jacuí. Concordo com as tuas preocupações também. Mas vamos saber quanto custa, quem vai pagar a conta, como vamos arrumar esse dinheiro. Agora o Governo vem com a história das PPPs no DMAE. Eu já falei, não

tem 24 votos na Câmara. Esqueçam! Não tem, então, porque ficar enchendo a paciência das pessoas. Não tem 24 votos. Tirem isso da cabeça. Agora, o seguinte, o Valter deu a saída. Por que não se discute um aluguel de ativos? Vamos fazer uma precificação de uma das três, quatro, cinco obras que o DMAE tem que fazer, faz um aluguel de ativos. Não precisa pedir licença para a Câmara, é como se vocês fossem alugar outro prédio para o DMAE. É assim, é tão simples, para quê ficar com essa coisa? Essa questão da Lei Federal, Nedel, me desculpe, sou um defensor das PPPs como qualquer um aqui, sou parceiro, temos que fazer PPP onde for possível fazer. Esse negócio da Lei Federal: Não pode! Temos que mudar! Onde estão nossos Deputados? Onde está a Bancada gaúcha? Onde estão nossos três Senadores? Gente, é uma lei estúpida! Temos que fazer compensação: o cara vai tirar areia, nós não pagamos nada, dá uma areia para ele, vamos espalhar no meio do rio... Isso se chama estupidez! Nós temos que ir a Brasília, temos que pegar os senadores aqui, quando eles baixarem no aeroporto, vamos no cafézinho do aeroporto: Olha, temos esse problema. Estou contigo, Nedel, vamos tocar esse barco para frente.

Presidente, muito bom a gente sair daquele castelo encantado do Aloísio Filho, vir para o Lago Guaíba e poder pensar de forma um pouco mais arejada. Juntos somos fortes, diz o jargão, e tem gente que acha que não. Ninguém faz nada sozinho!

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Estamos pensando um pouco fora da caixa.

VEREADOR ADELI SELL (PT): Pensando um pouquinho fora da caixa. Vamos fazer esse negócio juntos, e está aqui o Governo do Estado, está aqui o Governo do Município, buscamos nossos parlamentares, e mãos à obra. Viva o Lago Guaíba, viva Porto Alegre, viva o futuro. Obrigado. (Palmas.)

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (REDE): Parabéns, Ver. Adeli. O Ver. Reginaldo Pujol está com a palavra.

VEREADOR REGINALDO PUJOL (DEM): Olha, pessoal, é o seguinte: um pouco de calma não faz mal para ninguém. Tenho uma atração pelos rios, em especial, pois nasci há 60 metros da barranca do Rio Quaraí, e a minha maior alegria foi quando, num esforço extraordinário, nadei 30 metros e fui até a ponta da ilha, que ainda até hoje está lá, debaixo da ponte internacional construída no Rio Quaraí. Então quero dizer o seguinte, com toda a tranquilidade e inclusive o compromisso a todos aqui presentes que enfocaram várias circunstâncias que indiscutivelmente envolvem a nossa vinculação, nosso relacionamento com a orla e com esse glorioso rio que não é rio, lago que não é lago, mas que é o nosso Guaíba. Permitam-me, já que provocado, Cassiá, dizer ao comandante do glorioso Corpo de Bombeiros que algumas notícias nos jornais que dizem que a Comissão de Educação, Cultura, Esportes e Juventude é contrária à fixação do novo prédio do Corpo de Bombeiros junto ao CETE, exageram na colocação. O que queremos e vamos conseguir, e sei que todos vão colaborar, é um melhor esclarecimento a respeito do assunto, porque a mídia está indo muito adiante, está falando na venda de determinadas áreas do Estado que acabam não sendo mais vendidas porque houve uma abertura e uma tentativa de comercialização que foi malsucedida. Mas isso me permite que eu faça, meu presidente, em lhe cumprimentando pela ousadia da iniciativa, colocar um pontinho a mais de tudo o que o nosso querido Nedel no Grande Expediente colocou: o turismo é como um polvo, tem vários braços que atinge, e tem um, o único, não lembrado pelo Nedel, que é o maior de todos, que é o lazer. Como é que vamos vender essa maravilha para o mundo se não a vendemos para a nossa Cidade? Quantos gaúchos, porto-alegrenses que aqui nascem, crescem e fenecem, morrem sem conhecer essa maravilha? Eu diria que, percentualmente, chega a perto de cem. Então acho que mais do que tentarmos atrair turistas de outro lugar, é dizer aos porto-alegrenses que não fiquem correndo riscos de enfrentar estradas mal sinalizadas e repletas de automóveis, com congestionamentos de toda ordem, e fiquem no verão, em alguns finais de semana, na nossa querida Porto Alegre, que tem tudo isso para oferecer a eles e algo mais, entre os quais o conforto de saber que eles estão aqui muito próximos de sua residência. Eu diria, meu caro Oliboni, muito vinculado ao Morro da Cruz, até simbolicamente: quanta gente lá no Morro da Cruz já teve oportunidade de ter um passeio como esse? Se teve um ou dois, é muito. Então, uma das coisas que podemos, como Vereador, pugnar, e certamente podemos fazer, Comandante, é criar, estimular, propor, programas de lazer

para os porto-alegrenses, dentro dessa maravilha que é o Delta do Jacuí. E para isso não precisa mais do que fazer alguns discursos, algumas entrevistas entusiastas, e se possível, alguma contribuição material para que isso se realize. E não é muito difícil fazer. Aliás, mil perdões, eu devia começar por elogiar a senhora, um exemplo de competência, e o que mais precisamos neste País de hoje é eficiência e competência. Recuperar esse barco no prazo que recuperaram, na crise em que vivemos, só os competentes e as competentes conseguem. Meus parabéns. (Palmas.)

Finalmente, em um derivativo, eu não sei por que ainda, meu querido Prefeito, e meu diretor do DMAE, nós não começamos a buscar água para beber em Porto Alegre fora do Rio Gravataí e não vamos aqui no Rio Jacuí. Vamos fazer esse projeto de uma vez por todas sair do papel. Aliás, minha Tinga está livre disso porque bebe água lá do final, daquele projeto que está com alguma dificuldade hoje, e que nós todos temos que nos comprometer a resolvê-lo. O DMAE, que todos querem que seja público, quero que além de ser público, seja da sociedade de Porto Alegre, prestando o mesmo serviço que prestou até agora, e quero que seja melhor ainda, vencendo alguns entraves burocráticos que estão ali impedindo o desenvolvimento, e pelo qual nós todos podemos contribuir e haveremos de contribuir. Queremos boa água em Porto Alegre, desta maravilha que é o Delta do Jacuí, que nós estamos visitando no dia de hoje. Um abraço a todos.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (REDE): O Ver. José Freitas está com a palavra.

VEREADOR JOSÉ FREITAS (PRB): Boa tarde a todos. Quero cumprimentar a Adriana. Você comentou que vamos até General Câmara?

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

VEREADOR JOSÉ FREITAS (PRB): Hoje não. Para quem não sabe, meu nome de verdade é José Amaro, de guerra é José Freitas, mas sou de General Câmara.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

VEREADOR JOSÉ FREITAS (PRB): Não, ele foi buscar uma prenda em General Câmara, eu vim buscar uma prenda em Porto Alegre no ano de 1985, quando Porto Alegre me adotou. Falando sobre turismo, temos que explorar Triunfo. Inclusive Prefeitos e Vereadores de Triunfo estiveram procurando em Porto Alegre a Câmara de Deputados também, para explorar essa cidade histórica. E General Câmara tem o distrito, que é Santo Amaro, que é 18 quilômetros de General Câmara. Nasci no dia de Santo Amaro, meu nome é José Amaro Freitas. É uma cidade histórica, tem a igreja barroca ali, de mil oitocentos e quarenta e poucos, então tem muita coisa para explorar para cá pelo turismo. Mas, presidente, estamos com tudo nas mãos, todas essas questões estão sendo discutidas dentro da Frentur. Temos que unir forças, aqui temos uma mesa com autoridades estaduais, federais e municipais. Enfim, temos que agregar forças e tocar todos os projetos que na verdade é só ampliar, porque na verdade já está tudo posto, nós temos que unir as forças para tirar do papel. É isso aí, um abraço do tamanho de General Câmara. E para quem não sabe, Porto Alegre é a extensão de General Câmara, não é mesmo?

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (REDE): O Ver. Cassiá Carpes está com a palavra.

VEREADOR CASSIÁ CARPES (PP): Presidente, parabéns pelo evento, esta integração aqui, visto pela Mesa, não tem preço, parabéns, ao Nedel também, nosso Colega, quero saudar a Adriana, parabéns, nos receber aqui com esta simpatia, com esta educação, com esta belíssima embarcação aqui que é orgulho para todos nós. Eu quero começar aqui, deslumbrar algumas coisas sobre os bombeiros. Até porque fui Deputado e um dos que lutei junto com vocês para fazer a separação porque entendíamos, naquele momento, e temos e continuamos com a certeza de que vocês são a entidade mais, quem sabe, querida do Brasil, naturalmente, nós temos que apoiar. Agora, o CETE não é lugar para outra coisa. Cinco blocos ali é demais, essa é a nossa...Há várias áreas na Capital. É lógico, quem não gostaria de ir para ali dentro do CETE? E aí, complemento com o Nedel, eu conversando a moça ali, de 18 anos, veio de Minas Gerais, fica o dia inteiro praticando remo. Quando fui Presidente da Fundergs, quem dava dinheiro, para o Grêmio Náutico União e para várias entidades para incentivar o esporte, era a Fundergs. Porque ela tinha

verba da Lei Pelé. Vinha em torno de R\$ 1,2 milhão por mês, mas ia tudo para o caixa único do Estado. Terminou extinguindo a Fundergs, devendo para ela mais de R\$ 5 milhões, para vocês terem uma idéia. Então, falei do esporte. Quero contemplar a Marinha aqui, acho que a Marinha é muito importante para nós. Sem a Marinha aqui, nós não teríamos, Presidente, essa liberdade de falar. Mas tem certas coisas, falar em areia, eu fui um Deputado que oportunizou ao Ministério Público vir aqui, *in loco*, olhando a dragagem, aqui os areeiros têm um setor de zoneamento, muita gente não sabe, Presidente, mas isso não quer dizer que aquele que não pertence ao zoneamento vá lá, tire areia e extraia. Mas a informação que eu tenho – gostaria que se não me der essa informação hoje, mas em algum momento mais apropriado – que essa licença, é uma pessoa que tem a licença de contornar isso em todo Estado, não é o sindicato, não é ninguém, é uma pessoa, desde a época da ditadura – nada contra a ditadura, só citei porque era à época. Uma pessoa, essa pessoa que dá licença e essa pessoa está muito rica. Então, eu gostaria que vissem isso para nós, porque isso é grave, e estamos num tempo em que isso não é mais permitido pela circunstância que nós temos que abrir esse diálogo neste sentido. Quero aqui entrar na questão do DMAE. Eu fui Secretário de Obras da Capital, vários Vereadores foram Secretários, em várias repartições. Por que eu sou contra o caso específico do DMAE ser privatizado ou ser PPPs? Porque nós vamos entregar o filé, o filé, para a iniciativa privada. Não sou contra a iniciativa privada, se me perguntarem tu és contra a privatização, não, não sou contra. Mas tem caso específico, no caso o DMAE, que eu sou contra, algumas outras, eu sou a favor. Portanto, hoje não se fala em privatização, se fala em desestatização. Como vão mudando as nomenclaturas para enganar, ou não assumir a responsabilidade de quem quer privatizar. Então, eu não sou contra a privatização. O DMAE - e aí vem a explicação depois, gostaria como o Presidente suscitou, PPPs -, tem um benefício, que isso dificilmente uma empresa privada terá. O DMAE, por ser autarquia, não paga Cofins, etc. Quer dizer, pode pegar financiamento sem pagar impostos, aí nós vamos entregar para iniciativa privada esse filé, aí vai ter que pagar imposto e, automaticamente, isso vai vir para quem? Para o bolso do cidadão, cobrando tarifas mais altas em Porto Alegre. O DMAE arrecada, como disseram aqui, mais de 700 mil residências. Então, poucas cidades são municipalizadas, poucas, me atrevo a dizer aqui: Porto Alegre, acho que Novo Hamburgo, Bagé. Certa vez, eu Presidente de um partido, veio o Prefeito de lá, o Deputado Federal “ olha, por que

estás contra mim?” Como assim, contra ti? “Eu quero privatizar a água lá em Santa Cruz.” Não, quem sabe o senhor municipaliza? Quebrei com ele. “Ah, mas aí eu tenho que contratar gente.” Bom, tu queres o quê? Se não tiver gente, não tem empresa. Darci, as tuas explanações aqui foram muito boas, mas aqui tu podes notar, eu não sou do Partido do Adeli, a Câmara em si não tem um consenso sobre isso, de vários partidos. Automaticamente, é uma questão da Cidade, é nossa, do Vereador, e nós entendemos que o DMAE arrecada bem, agora, tem que ter boa gestão e, automaticamente, devolver à sociedade. É isso que nós queremos. E não querer empreender, querer sucatear o DMAE, pode ser uma estratégia ruim para a Cidade, e é isso que estamos vendo no momento. Essa integração, Presidente é muito boa e peço, pela experiência que temos, que façamos uma parceria com a Assembléia, porque lá eles podem colocar leis com integração conosco, e nós também aqui procurar leis que possam esse intercâmbio que foi proposto aqui. E parabéns, mais uma vez, é bom para todos nós, é bom para Porto Alegre, é bom para o Rio Grande, é bom para o Brasil. Um abraço a todos, parabéns a todos. (Palmas.)

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (REDE): O Ver. André Carús está com a palavra.

VEREADOR ANDRÉ CARÚS (PMDB): Boa tarde a todos, Presidente Valter, reitero os cumprimentos pela iniciativa, tanto na parte da manhã, como agora à tarde, os componentes da Mesa, Ver. Mauro, que preside os trabalhos, Ver. Nedel, Eng. Darci que responde pelo DMAE; primeiro, quero fazer uma colocação específica sobre a responsabilidade que o cidadão, o Poder Público e o setor privado têm pela preservação do Guaíba. Nós temos uma matriz também que tem que ser compartilhada. E essa responsabilidade não recai só sobre o DMAE, ela também recai sobre a fiscalização dos órgãos ambientais. O desmatamento e o descuido com as nascentes têm uma influência muito séria na qualidade da água da Cidade também, muito séria. E nós não temos perna, muitas vezes, o órgão ambiental do Município, e aqui nós estamos dentro de uma área do Parque Delta do Jacuí, que é monitorado como órgão do Estado, nós não temos perna, nem recursos humanos para que essa fiscalização de fato aconteça. A ONU, agora, quando comemoramos o dia mundial da água, no dia 22 de março, e lá fizemos um

evento, até pelo nosso mandato na Câmara, tratando sobre os desafios para Porto Alegre, ficou muito claro: os recursos aplicados em infraestrutura têm um limite, para que as políticas públicas de saneamento aconteçam. Também é preciso se levar em consideração os cuidados ecológicos e os cuidados com a natureza, e o exemplo da preservação das matas ciliares, das nascentes; e também da não poluição e do não descarte daqueles resíduos nesses locais tem uma influência muito forte nisso. Fiz questão de fazer essa referência. Segundo ponto, o Ver. Nedel, não desta Legislatura, mas de outras tantas, é um eterno lutador pelo turismo da nossa Cidade. Lógico que nós temos hoje uma necessidade, e votamos por isso, decidimos isso, que era preciso reduzir a máquina pública, e entrou nesse diapasão a extinção da Secretaria Municipal do Turismo, infelizmente. O turismo náutico hoje, talvez seja responsável, o Ver. Mendes foi Secretário-Adjunto do Turismo na gestão anterior e sabe do que eu estou falando, eu não sei responder, não sei quantificar percentualmente qual a participação econômica que teria o turismo náutico frente aos outros seguimentos da Cidade, mas tenho certeza pelo manancial que nós temos, que é um dos principais. Foi uma luta, inclusive, com os órgãos ambientais, com o órgão ambiental do Município para colocar um trapiche lá na orla em Ipanema, o senhor lembra? Iniciativa da Atun, Associação que aqui participa. O que aconteceu com aquele trapiche? Não existe mais. A ABEP, que é a Associação Brasileira dos Esportes de Praia, fazia eventos na orla de Ipanema que nós estamos acostumados a ver no Nordeste, no Rio de Janeiro ou até no litoral catarinense. Resultado: não se autorizou mais eventos daquela envergadura que atraíam pessoas do interior e, inclusive, de fora do Estado para participar, ou seja, nós puxamos para baixo o incentivo ao turismo na Cidade! Puxa-se para baixo, porque se morre numa burocracia e numa acomodação de que tem sempre que fazer as mesmas coisas, tem sempre que tomar o chimarrão no mesmo lugar, tem sempre que praticar as mesmas coisas, no mesmo parque, na mesma praça, e nós temos que frequentar os mesmos lugares por uma, por duas, por dez ou por vinte décadas, e acaba que a gente fica nessa letargia de incentivar o turismo na nossa Cidade. Não estou dizendo aqui que o Poder Público tenha que subsidiar o turismo, botando recurso público; não precisa, muito pelo contrário! Se há uma atividade que não demanda recurso público, é o turismo, mas tem que acelerar os negócios da Cidade. Porto Alegre é uma capital que tem perfil econômico de serviços, não se pode achar que

nós vamos atrair um turismo de negócios que não sejam voltados para os serviços, por exemplo.

Para finalizar, a questão do DMAE. Eu não vou entrar no mérito se tem ou não os votos suficientes para aprovar a emenda à Lei Orgânica que o Executivo propôs. Hoje, no Jornal do Comércio, tem uma opinião que eu expressei ontem, na Sessão, a respeito disso – nós tivemos uma reunião com o Prefeito. Eu não entendo que seja necessário alterar a Lei Orgânica; a PPP tem uma série de modalidades, e nós temos, sim, que recorrer a PPP sem tirar a prerrogativa do controle público sobre a gestão da água e do saneamento com o DMAE. Deixa com o DMAE, se faz uma parceria público-privada que preserve o DMAE como órgão gestor dessa PPP da água e do saneamento da Cidade, porque o texto hoje, Presidente, enviado, admite que se crie uma nova entidade municipal sem fazer qualquer referência ao DMAE. Então, é isso. Aí fica uma queda de braço: “Não! Agora que apresentamos, temos que votar e temos que ganhar”. Não é isso. Tem espaço para uma convergência enorme nesse tema, e, convergindo nisso, quem ganha é a Cidade. O Pisa nos levou para 66% do esgoto tratado, e quem ganha com isso são os cidadãos e a qualidade de vida, porque, como disse o Presidente Valter mais cedo, o nosso lago é também o local onde depositamos tudo aquilo dos nossos dejetos diários que vão pelas redes. Entendo que nós temos que convencer o Poder Executivo de que há uma convergência nesse tema e não uma queda de braço, porque a Cidade precisa, sim, uma gestão firme no saneamento, e o DMAE é um órgão de excelência, reconhecido em nível nacional e internacional, e assim deve ser preservado.

(Não revisado pelo orador.)

(O Ver. Valter Nagelstein reassume a presidência dos trabalhos.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Obrigado, Vereador Carús; obrigado Ver. Nedel, que encerrou aqui muito do que estamos pensando. Eu queria propor, como encaminhamento, o seguinte: que nós tiremos um documento com o que foi expressado hoje de manhã e agora à tarde, com o conhecimento que todos nós adquirimos aqui – tenho certeza de que foi grande – e com os direcionamentos estratégicos. Muitas vezes o que se acusa a política de um modo geral é de discutir muita coisa e ter muito pouco resultado. Eu acho que o resultado objetivo, prático, por óbvio, não é responsabilidade do

Parlamento, o cidadão tem que saber disso, é o Executivo que tem que fazer, mas nós temos que colocar, usando o jargão popular, o guizo no gato; nós temos que apontar quem tem responsabilidades e cobrar de quem tem responsabilidades, para que as coisas aconteçam. Então eu vou, junto à Diretoria Legislativa, buscar a síntese do que nós tratamos no dia de hoje, produzir um documento, que eu gostaria que fosse assinado por todos os Vereadores, encaminhando às respectivas partes e pedindo um posicionamento das partes e prazo para fazermos essas coisas. De algumas, nós podemos cobrar prazos; outras não são instâncias nossas, mas eu acho que é um encaminhamento positivo que nós podemos deixar.

Eu quero, mais uma vez, me dirigir à Adriane e dizer que a gente sabe que há custos aqui, que tem custo de colocar o barco à disposição, de investir em combustível, gastar com a tripulação, portanto compreendemos isso como um gesto grandioso de interesse público e doação para o Município no propósito de discutirmos as coisas importantes. Então, em nome do Parlamento de Porto Alegre, do Poder Legislativo, quero te agradecer muito, e dizer que, se nós tivéssemos de todo e qualquer cidadão, assim como tivemos dos políticos que vieram aqui, esse tipo de desprendimento e de interesse para tratar das coisas que são do coletivo e que não são do interesse particular de cada um, a gente construiria uma sociedade muito melhor. Ao Cisne Branco, a ti, a tripulação e ao Capitão deste barco o nosso reconhecimento e o nosso agradecimento.

Há alguma questão que precise ser esclarecida? (Pausa.) Passarei a palavra, depois encerraremos às 16h, o tempo regimental – obviamente podemos ir um pouquinho além -, depois, no retorno, vamos curtir um pouco essa maravilha. Aqui em baixo tem ar-condicionado, em cima tem um *deck*, onde a gente pode vislumbrar essa linda paisagem e, em torno das 17h, chegaremos em Porto Alegre. Então, ainda temos uma hora para nos deleitarmos com esse passeio maravilhoso.

O SR. DARCY NUNES DOS SANTOS: Tendo em vista as manifestações dos Vereadores – Ver. Cassiá, Ver. André, Ver. Adeli, demais Vereadores – e do Presidente Valter, especialmente na questão dos investimentos do DMAE, dos desafios, das necessidades, dos sistemas de água e dos sistemas de esgoto, gostaria de me manifestar. O DMAE tem uma saúde financeira bastante positiva, na minha opinião: o DMAE é superavitário, sim, o DMAE consegue andar com pernas próprias, sim, mas os

desafios de investimento para os próximos quatro anos – que considero 2018, 2019, 2020 e 2021, que seriam os do PPA – correspondentes a essa gestão são muito acima da capacidade de recursos disponíveis em caixa. Se os investimentos serão buscados com financiamento, com ingresso de dinheiro de capital privado, pagos através de locação de ativos, se serão pagos através de parceria, nós podemos estudar várias modalidades; agora, em números gerais, precisamos de um investimento, para sistema de água, de R\$ 440 milhões, e, para sistema de esgoto, R\$ 500 milhões, nos próximos quatro anos, e a disponibilidade de caixa não passa de R\$ 300 milhões. Então, eu preciso R\$ 900 milhões e só tenho R\$ 300 milhões. É muito claro isso, temos um panorama dos investimentos do DMAE, a necessidade premente, urgente é o abastecimento de água do Extremo-Sul. Quem acompanhou na imprensa, em dezembro eu assumi como interino, e fizemos um *tour* pela imprensa, esclarecemos, avisamos a população que o abastecimento no Extremo-Sul, Restinga, Lomba do Pinheiro, Lageado, Hípica e bairros adjacentes não seria fácil no verão, apesar disso, os contratemplos até foram menores do que nós imaginávamos, mas o sistema está no limite da capacidade. Nós temos o projeto do sistema de abastecimento da Ponta do Arado, o projeto foi finalizado em 2014, tem um grupo de trabalho atualizando o projeto e o orçamento, ele está inscrito num programa de financiamento do Ministério das Cidades cujo resultado vai ser anunciado em maio, nós já passamos na primeira etapa, que foi em dezembro, e temos trabalhado muito forte para que se consiga esse financiamento, que vai dar capacidade de iniciarmos as obras imediatamente para o sistema de água do Extremo-Sul, mas nós temos desafios para o abastecimento de água no Extremo-Norte e em outros diversos pontos, ao longo da Cidade, para adotar o abastecimento de melhor qualidade de água e de melhor oferta equilibrada de água.

O que o Governo tem proposto no Projeto de Emenda à Lei Orgânica nº 10 é uma autorização legislativa para fazer investimentos no sistema de esgoto, deixar o DMAE capitaneado com recursos próprios e com financiamento - já que o DMAE tem plena capacidade de pagar o financiamento -, o sistema de água, e buscar na parceria – que não é a entrega do DMAE, não é a venda das estações do DMAE, não é a venda dos equipamentos do DMAE, não é a demissão dos funcionários do DMAE –, buscar capital de outra forma, buscar o investimento para poder alavancar o investimento em quatro anos.

O Plano Municipal de Saneamento, que tem um horizonte de 20 anos, preconiza um investimento paulatino e pede, para sistema de esgoto, mais de R\$ 1 bilhão. O DMAE não vai ter capacidade de recurso financeiro, com caixa próprio, de fazer isso. É superavitário, sim, tem saúde financeira, sim, mas não nessa magnitude. Então o meio que o Governo busca é esse: fazer uma parceria público-privada ou concessão administrativa, ou outra forma de contratação de buscar dinheiro não fazendo empréstimo direto, para fazer o esgoto; e deixar o empréstimo direto no recurso próprio para fazer a água.

Buscar empréstimos também não é fácil, porque o DMAE é uma autarquia saudável, tem a receita da tarifa como garantia, tem o caixa próprio, o CNPJ próprio, como garantia; entretanto, como é uma autarquia – não é uma sociedade de economia mista, não é uma empresa pública –, ele não pode buscar o financiamento sem o aval da Secretaria da Fazenda e das contabilidades do Município, que não são boas. Então uma coisa é a contabilidade do DMAE, outra coisa é a capacidade financeira do Município. O tomador de empréstimo não é o Município; e, aí, o DMAE, muitas vezes, fica prejudicado, porque poderia ter contratado o financiamento, mas não consegue. Então, em linhas gerais, é isso. Eu estou sempre à disposição.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

SR. DARCY NUNES DOS SANTOS: Esse foi um problema, em 2013, em 2016.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

SR. DARCY NUNES DOS SANTOS: Sim, R\$ 262 milhões, em número absolutos, mas, se atualizar, vai dar R\$ 300 milhões. Também fruto de uma dificuldade financeira da Administração, que é uma realidade que a gente não pode negar. Não sei se esclareci a dúvida de alguns, se está claro, mas é esse o caminho que o Governo busca: buscar parceria para o sistema de esgoto e deixar a água para ficar para a próxima.

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Obrigado, Engenheiro Darcy.

O Capitão de Mar e Guerra Amaury Marcial Gomes Júnior, Comandante da Capitania dos Portos, está com a palavra.

SR. AMAURY MARCIAL GOMES JÚNIOR: Presidente, só para ilustrar um pouco a questão da patente, na Marinha existe uma tradição naval secular, a patente é de origem portuguesa, capitão de mar e guerra. Durante as viagens de descobrimento de Portugal os comandantes das caravelas tinham que combater, tinha que navegar suas caravelas, chegar a um porto seguro, e, às vezes, chegando a determinados locais, determinados portos, na Índia, na África, tinham que também combater na localidade, então eram capitães de mar e guerra. Em Portugal é assim, e, tradicionalmente, na tradição naval, ficou assim na Marinha do Brasil.

Eu pedi a palavra aqui, rapidamente, só para esclarecer essa questão do Sindiareia, da mineração de areia, que é uma questão econômica importante e ambiental também e de segurança de navegação, quer dizer, é multidisciplinar. Na parte que afeta a Marinha do Brasil, a Marinha do Brasil não autoriza, não é competência - só para deixar claro, porque isso pode não ter ficado claro aqui na palavra -, a Marinha do Brasil não autoriza a mineração; isso é competência de órgãos ambientais, em nível estadual provavelmente aqui. Eu, particularmente, não conheço a pessoa; acredito que seja a Fepam, em nível estadual, que autoriza essa criação do zoneamento. Isso resolveu um problema antigo, porque há anos havia muitos problemas na mineração de areia no passado. Parece que, hoje, está um ponto pacificado, especialmente quanto à segurança da navegação, que é o que afeta a Marinha. Hoje, as dragas possuem sinalizadores GPS, antenas GPS que dão o tempo real, a posição em que essa draga está no Rio Jacuí fazendo a dragagem. Se o GPS estiver desligado, se houver alguma irregularidade na embarcação, a Marinha entra na fiscalização. Eu faço muitas inspeções e recebo denúncias. Quando eu recebo uma denúncia de qualquer embarcação, no caso de dragas de mineração, imediatamente, a Capitania Fluvial de Porto Alegre se desloca para o local, isso no mesmo dia, à noite, se for o caso, de madrugada, eu mando uma equipe para lá para fazer uma inspeção. Então nós marcamos em cima, porque a segurança na navegação é atribuição da Marinha. E a mineração afeta a segurança da navegação. Então eles têm que estar devidamente homologados, com as devidas autorizações, eles devem estar com seus cartões de tripulação de segurança - que são emitidos pela Capitania - regularizados, cartão de segurança navegação, equipagem, tripulação. Normalmente, uma draga possui um contramestre fluvial, um marinheiro fluvial de convés e um marinheiro fluvial de máquinas.

Se eles quiserem economizar e não tiverem a equipagem completa e eu passar lá, eu faço a apreensão da embarcação, eu lacro a embarcação, é emitida uma notificação, um posterior auto de infração e até um inquérito administrativo, que é realizado pela Capitania. Então eu só queria dizer isso, porque a parte que afeta a Marinha, efetivamente, é a segurança na navegação. É o que afeta a todos nós, que estamos aqui no rio Guaíba. Agora há pouco, passou uma moto aquática aqui em alta velocidade, ao lado; ele estava ali cometendo uma infração, ele se expôs a um perigo de navegação. Obviamente, eu não consegui identificar a moto aquática, não vou conseguir fazer a medida disciplinar cabível de emitir um auto de infração, mas nós fiscalizamos isso, também faz parte das nossas atribuições.

No Rio Grande do Sul, Porto Alegre é a quarta cidade em motos aquáticas do Brasil, perde para Brasília. Em ordem: São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Porto Alegre. E está crescendo! Nós temos mais de 28,5 mil embarcações inscritas de esporte e recreio. Temos mais de 32 mil amadores registrados só aqui em Porto Alegre, na Capitania Fluvial de Porto Alegre. Temos mais de 4 mil – são 4.511 – aquaviários controlados, cadastrados, esses que trabalham, os navios mercantes, aqui, no Cisne Branco, na CatSul, registrados na Capitania. Então é uma dimensão bem grande que nós temos. Muito obrigado.

(Não revisado pelo orador.)

PRESIDENTE VALTER NAGELSTEIN (PMDB): Obrigado, comandante. Senhoras e senhores, quero agradecer muito aos nossos componentes da Mesa, ao Ver. João Carlos Nedel, por todo relato que nos deu; ao Capitão de Mar e Guerra, Comandante da Capitania dos Portos, Amaury Marcial Gomes Júnior; ao Darcy Nunes Dos Santos, Diretor-Geral do DMAE; ao Tenente-Coronel Luiz Carlos Neves, representante do Corpo de Bombeiros; ao Bruno Almeida, Diretor de Portos Interiores, da Superintendência do Porto do Rio Grande; à minha querida Adriana Hilbeg; ao capitão do barco; a todos. Agradeço especialmente aos Vereadores, a cada um dos servidores e à imprensa, que nos acompanharam aqui. A todos mesmo, muito obrigado. Eu acho que está cumprida uma parte importante daquilo que esta Presidência, com a Mesa, havia se proposto. Não posso deixar de registrar que a Andrea Oliveira, a Luciane e o Zé Luiz, Relações Públicas da Casa, fizeram um esforço enorme de preparar um material específico, que foi um

livretinho que foi distribuído a todos os Vereadores, de fazer a montagem aqui, enfim, saliento o apoio que o nosso cerimonial deu. A eles também o nosso muito obrigado pelo esforço, pelo trabalho que fizeram.

Vamos continuar o nosso Câmara na Rua cada vez mais, como eu disse lá no início do ano, Vereadores, aproximando a Câmara dos problemas e dos desafios da Cidade, com uma visão estratégica, buscando pensar fora da caixa para resolver os problemas da nossa sociedade porto-alegrense. Estão encerrados os trabalhos da presente sessão.

(Encerra-se a Sessão às 16h10min.)