

003ª Audiência Pública 29ABR2024

 **Pauta:** Debate do [PLE nº 046/23](#).

SR. JOSÉ LUIS ESPÍNDOLA LOPES (Mestre de Cerimônias):

Senhoras e senhores, boa noite.

AUDIÊNCIA PÚBLICA COM O OBJETIVO DE DEBATER O PROJETO DE LEI DO EXECUTIVO Nº 046/23, QUE ALTERA O INC. IV DO ART. 2º E O CAPUT DO ART. 3º; INCLUI O § 7º NO ART. 7º; E REVOGA OS INC. I, II E III E OS §§ 1º AO 6º DO ART. 3º, O ART. 4º E O 5º DA LEI Nº 12.422, DE 14 DE JUNHO DE 2018 (CRITÉRIOS PARA INCLUSÃO DE VEÍCULOS NA FROTA DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS).

O Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, no uso de suas atribuições legais, CONVIDA a comunidade porto-alegrense para a Audiência Pública, a ocorrer no dia 29 de abril de 2024, às 19 horas, no Plenário Otávio Rocha da Câmara Municipal, localizado na Avenida Loureiro da Silva nº 255, nesta Capital, para debater o assunto acima referido. Detalhes da proposição poderão ser obtidos em: <https://www.camarapoa.rs.gov.br/processos/139752>. Os participantes poderão se manifestar por escrito e/ou encaminhar documentos referentes ao assunto em debate, através do e-mail: audienciaspublicas@camarapoa.rs.gov.br. As manifestações, durante a audiência pública, se darão mediante inscrição, após a abertura do evento. A audiência pública será transmitida pela TV Câmara, canal 16 da NET, pelo canal digital 11.3, e pelo Youtube em <https://www.camarapoa.rs.gov.br/institucional/tvcamara>. Porto Alegre, 18 de abril de 2024. VEREADOR MAURO PINHEIRO, Presidente.

Convidamos para compor a Mesa desta audiência pública o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, Ver. Mauro Pinheiro; Sr. Secretário Municipal de Mobilidade Urbana, Adão de Castro Júnior; Sra. Mariana Quevedo Araújo; Sr. João Carlos Martini de Vargas. Passamos a condução dos trabalhos ao Sr. Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, Ver. Mauro Pinheiro.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PL): Boa noite a todos, boa noite, secretário, boa noite aos proponentes. Estão abertas as inscrições, nós temos até dez inscrições, cinco favoráveis e cinco contrárias. Se não tivermos os cinco de um lado ou de outro, pode completar as inscrições com um outro lado. O

peçoal pode se inscrever ali na mesa. Enquanto o peçoal se inscreve, nós já passamos, então... Temos o pronunciamento inicial do requerente, tem o tempo de até 15 minutos, e, depois, posteriormente, o tempo do secretário. A Sra. Mariana Quevedo Araújo, está com a palavra.

SRA. MARIANA QUEVEDO ARAÚJO: Boa noite a todes, boa noite, eu sou a Mariana, eu sou coordenadora-geral do DCE da UFRGS, e nós estamos aqui hoje por uma necessidade. Nós, do DCE, chamamos esta audiência pública para esse PLE nº 046/23, que está sendo proposto pela Prefeitura, e temos alguns elementos para colocar aqui sobre ele.

SR. JOÃO CARLOS MARTINI DE VARGAS: Boa noite, eu sou João, construo também o DCE da UFRGS. É importante dizer que a gente chamou essa audiência, a gente entende que esse não é um espaço efetivamente de audiência pública, de ouvir o povo porto-alegrense, mas a gente acredita que é importante a gente estar aqui fazendo essa denúncia do que que está sendo, o que a gente entende que é esse PL dentro de um contexto de ataques que vêm acontecendo em sequência aos direitos do povo porto-alegrense no quesito de transporte, para além de tudo que está sendo denunciado aqui neste espaço. A gente entende que este projeto, a Mariana vai contextualizar melhor, mas que ele é mais um dentro dessa sequência de ataques, e que a gente vai estar mobilizando os estudantes da UFRGS, e os que couberem a nós, para denunciar e se colocar contra essa sequência de ataques. Então, vou passar a palavra para a Mariana.

SRA. MARIANA QUEVEDO ARAÚJO: Então, gente, esse PLE nº 046/23 aumenta o tempo de vida útil dos ônibus em Porto Alegre. Então, os ônibus que poderiam andar até, no máximo, 16 anos, podem aumentar o tempo de vida útil, além de tirar a obrigatoriedade da compra de veículos zero quilômetro pelas empresas. A gente entende esse projeto, assim como o João colocou, enquanto uma continuidade de um projeto de precarização do

transporte público. Eu gostaria de resgatar alguns elementos de outros projetos que foram implementados também pela Prefeitura, como, por exemplo, o projeto que privatizou a Carris, que era a única empresa pública e que oferecia o transporte na cidade. Então, é aquela velha história do precariza para depois justificar a venda do patrimônio do povo nas mãos de empresas privadas. A gente tem visto o aumento da precarização. Apesar de a Carris apresentar problemas, era uma das poucas empresas que ainda prestavam um serviço melhor para a população. A retirada do meio passe estudantil, que também estava dentro desse projeto, tirou o acesso ao meio passe a mais de 80 mil estudantes – isso é um ataque enorme à educação dos nossos jovens. A gente se pergunta onde estão esses 80 mil estudantes que não estão agora indo para as escolas, indo para as universidades. É isso, a Prefeitura extinguiu a universalidade do meio passe, do ensino básico ao superior, colocando também uma restrição de renda para alunos que recebem até R\$ 2,2 mil, como se quem recebesse um pouco mais do que isso também não precisasse ter acesso a esse direito; acabou com o meio passe, acabou com a isenção de trabalhadores, professores, idosos, com a promessa também de que iria diminuir a passagem, e não foi esse o cenário que a gente visualizou nesses últimos anos. O estudante gasta hoje cerca de R\$ 400,00, no mínimo, para quem pega dois ônibus para ir e dois para voltar para sua casa, de passagem. Isso é um valor absurdo, um dinheiro que está saindo da renda das famílias, do poder de consumo dessas pessoas. E quem é da Região Metropolitana perdeu completamente o acesso a esse direito, aumentando ainda mais o dinheiro que essas pessoas têm que gastar, acarretando, muitas vezes, na evasão dessas pessoas dos espaços de estudo, da escola, das universidades, dos cursos. A gente também se questiona, com tudo isso que eu acabei de colocar, qual é o compromisso que a Prefeitura de Porto Alegre tem com os jovens da cidade, com os estudantes, porque se tu tiras o meio passe estudantil, tu restringes o acesso, tu tiras os ônibus que levavam a galera da universidade, foram cortadas linhas estudantis, além da diminuição de horários, a retirada de linhas, a junção de linhas – linhas que atendiam a uma mesma comunidade juntaram os ônibus, parando de atender

certas áreas. Como eu falei antes também o corte de linhas universitárias, como a D-43, a linha T1 – Direto, que levava a galera para o Campos do Vale, levava a galera para PUC; também lembrar que esse processo de diminuição de horários, de junção de ônibus foi durante ainda o processo da pandemia; então, os trabalhadores tinham que se arriscar na pandemia, em latas de sardinha, como a gente falava, porque as pessoas tinham que andar de pé, se amontoando, arriscando sua própria vida para poder ir para o trabalho, garantir a sua renda no final do mês. Também pontuamos aí a cobrança do CadÚnico, que apesar de não ser implementado nesse ano, vai começar a vigorar no ano que vem, vai dificultar mais ainda o acesso desses jovens ao direito, porque também muitos postos para inscrição do CadÚnico são nas regiões centrais; como os estudantes da periferia vão conseguir ir até a região central se já estão cortando os ônibus desses locais, já têm que pagar a passagem completa? Então, isso é um ataque imenso assim aos nossos direitos. A gente sabe que a Prefeitura subsidia mais de R\$ 100 milhões para as empresas privadas, e a gente quer poder ter uma contrapartida desse valor, a gente quer saber para onde que está indo esse dinheiro, é para manutenção dos ônibus, é para melhorá-los, porque não é a realidade que a gente tem vivido na cidade de Porto Alegre, a exemplo do que a gente acabou de ver agora de tarde, onde um ônibus perdeu a roda, literalmente, no meio da Av. Ipiranga; o motorista teve que desviar para não cair dentro do Dilúvio – é essa a realidade que a gente tem vivido em Porto Alegre, e não é o primeiro caso de uma roda cair de um ônibus. A gente vivenciou também ônibus que pegaram fogo; então, a gente está vivendo várias tragédias anunciadas, que a gente fala, porque são tragédias que não é aquela coisa de: “Ah!, aconteceu; a gente não sabia que ia acontecer.” A gente está vendo o desdobramento de todas essas políticas que têm piorado cada vez mais esse direito à população. A gente quer poder questionar a Prefeitura nesse sentido. Os estudantes da periferia também estão tendo muita dificuldade de acessar às escolas da região central, muitas escolas de ensino médio ficam na região central – esses estudantes não estão conseguindo, estudantes de periferia. A gente também pontua, enquanto DCE, porque teve uma lei também

que a Prefeitura apresentou, que exige CNPJ das entidades estudantis para poder fazer a confecção de carteirinhas. As entidades estudantis sempre cobraram um preço mais barato para prestar esse serviço aos estudantes; hoje a gente não pode fazer porque a Prefeitura burocratizou esse acesso; então, a gente entende que é um ataque ao movimento estudantil, à nossa autonomia financeira, porque nós, estudantes, somos os primeiros a se levantar contra esses ataques; não é à toa que nós estamos aqui hoje. Então essa lei é muito prejudicial a nós, estudantes, à população como um todo da cidade de Porto Alegre, mas não só, trabalhadores que vêm de outras cidades também, que usam esse serviço. A gente quer questionar aqui qual é o comprometimento que o governo tem com a integridade física do seu povo; a gente viu na última semana também mais um caso de descaso, de negligência, do que aconteceu na Pousada Garoa, acho que não à toa, há outros casos que estão acontecendo com o transporte público também, bem como a negligência, a falta de interesse do poder público em melhorar esse serviço para a população. Como eu falei antes a gente vai esperar acontecer uma tragédia para a Prefeitura colocar a mão na consciência e barrar esse projeto? A gente vai esperar perder vidas até a gente entender que isso é ruim para toda população. Hoje a gente podia ter perdido vidas. O transporte é o que nos liga aos nossos locais na cidade, ao estudo, ao trabalho, ao direito à saúde, ao direito ao lazer. Então a gente veio aqui, enquanto DCE, representando os estudantes da UFRGS, mas não só, exigir que a Prefeitura barre esse projeto. A gente não pode ficar nas mãos das empresas privadas, que a gente sabe que têm muito interesse com esse PL, porque muitas das frotas vão vencer esse ano - a idade -, e a gente sabe muito bem do interesse de aprovação desse PL para que possam continuar circulando as frotas antigas.

Então, novamente, a gente exige que a Prefeitura barre esse direito e que não vise só o lucro, que a gente possa pautar na cidade de Porto Alegre um sistema de transporte melhor. Acho que o retorno do meio passe estudantil é o mínimo que a Prefeitura pode garantir para nós; garantir não, porque a gente sabe que vamos ter que fazer muita luta, mas a gente também quer poder pautar,

por exemplo, ter uma tarifa zero em Porto Alegre, porque a gente sabe que é possível, a gente sabe que está rolando esse debate em outros locais. Então, para além desse PL, aqui hoje, o PLE nº 046, a gente quer denunciar todo esse projeto de transporte que vem sendo implementado nos últimos anos em Porto Alegre, e a gente quer respostas da Prefeitura e que barre esse projeto porque é um absurdo o que está acontecendo, é um absurdo que a gente continue andando com esses ônibus, hoje está chovendo, está caindo água dentro dos ônibus, quem anda de ônibus em Porto Alegre sabe. A gente está aqui trazendo a voz de outros estudantes para tentar barrar esse projeto.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Obrigado, Mariana Quevedo Araújo, ao João Carlos Martini de Vargas. O Sr. Adão de Castro Júnior, secretário municipal de mobilidade urbana, está com a palavra.

SR. ADÃO DE CASTRO JÚNIOR: Bom, uma boa noite a todos, Presidente, demais vereadores, plateia e também aqui em especial a Mariana e o João Carlos. Eu vou fazer uma breve apresentação, na qual aqui muita das coisas que foram faladas, talvez a gente já possa responder.

(Procede-se à apresentação.)

SR. ADÃO DE CASTRO JÚNIOR: É claro que o desafio do transporte público não é um desafio de Porto Alegre é um desafio do Brasil todo, mas estamos caminhando a passos largos. Lançamos o Programa Mais Transporte em abril de 2022, e de lá para cá a gente já fez grandes avanços, Mariana e João, entre eles: mais oferta de transporte, renovação da frota, projeto piloto de ônibus elétrico, novo CCO de controle e monitoramento, reforma dos grandes terminais, reforma das estações e dos corredores, novos abrigos, manutenção da tarifa, subsídio e o custeio dos isentos - isso é importante relatar, foi falado aqui das gratuidades -, e projeto escrito no novo PAC. Automaticamente, o Mais Transporte também trouxe um ciclo virtuoso, que muitos anos nós não tínhamos,

se a gente olhar o histórico, não só em Porto Alegre, mas o histórico do Brasil todo, todos os anos nós vínhamos perdendo passageiro. De 2022 para cá, nós conseguimos quebrar esse ciclo e viemos ganhando passageiro, tanto que saímos de 13 milhões de passageiros transportados, para mais de 15 milhões de passageiros transportados ao mês. Logo a seguir temos os números dos passageiros aí, os quais demonstram que do 2021 para cá nós ganhamos mais de 37% de passageiros, conseqüentemente, a nossa frota também aumentou. Também aumentamos em 36% a nossa frota de ônibus para poder suprir a necessidade. As viagens, não foi diferente, aumentamos em dia útil 28%, 29% no sábado e 41% no domingo. A mesma coisa aconteceu nas viagens noturnas, que aumentamos em 37%; as viagens noturnas 60%, sábados, e 67% no domingo; na madrugada, dias úteis aumentamos em 106%, sábados 49% e domingo 55%. Como resultado do Mais Transporte, como eu já tinha falado anteriormente, um dos motivos da alteração do PL são as novas tecnologias que vamos introduzir, a exemplo do ônibus elétrico, que agora primeiro semestre começa a rodar, são 12 ônibus, são duas linhas, projeto piloto para que a gente possa evidentemente introduzir aí a nova tecnologia mais sustentável, e esse exemplo do ônibus elétrico é um deles. O CCO do transporte, diga de passagem que temos um CCO bastante robusto na EPTC, mas ele é mais voltado ao trânsito e esse CCO não existia. Esse CCO controla a tabela horária, a frequência, controla, na verdade, o cumprimento, ou seja, nós temos o acompanhamento em tempo real dos ônibus aqui de Porto Alegre. Iniciamos a reforma dos nove grandes terminais, reformamos quase todos, praticamente, estamos terminando agora o Mendes Ribeiro, estamos aqui na Uruguaí, no centro e logo em seguida vamos estar no Utzig também. Esses terminais, fazia 20 anos que ninguém reformava esses terminais, iniciamos também no ano de 2022 e estamos avançando. Junto com ele, agora iniciamos a reforma dos corredores, são as estações dos nossos corredores de ônibus, já estamos na Av. Assis Brasil, Av. Baltazar de Oliveira Garcia, são reformas completas, a exemplo de terminais, a gente então faz neste caso, nos terminais, banheiro, iluminação elétrica, piso, pintura, é uma grande reforma, nas estações,

evidentemente, não há o banheiro, mas o restante todo a gente faz. Se vocês estiverem circulando pela Av. Assis Brasil e na Av. Baltazar já vão perceber.

Também iniciamos um projeto de concessão, também em 22, que, neste caso, ele é completamente custeado pela propaganda. A instalação de 1.507 novos abrigos; vocês devem ter visto na cidade; nós estamos hoje com 500 já instalados, são abrigos modernos, painéis com hora de chegada, alguns fotovoltaicos, e traz também um conforto bastante grande para a cidade.

Em relação à tarifa, estamos com a tarifa congelada desde julho de 2021, isso traz para a população uma condição importante no seu custo diário, e também no custeio desta isenção, que não é só para... é para a cadeia inteira, não é só para aquele da periferia, mas para toda a cadeia do transporte; para os 15 milhões que nós transportamos diariamente.

Aqui nós temos um pouco do perfil do nosso isento; hoje nós temos em torno de 213 milhões de isenções, apesar, não é Mariana, de ter citado aqui, a nossa isenção ela é na ordem de 213 milhões, e, parte dessa isenção, nós estamos subsidiando. Então o subsídio está indo direto para as isenções, para custear exatamente quem mais precisa, porque, com certeza, se nós tivéssemos todo esse peso de isenções na tarifa, aquele que mais precisa estaria pagando esse peso. Então nós temos tirando parte deste peso com o subsídio que o Município dá, e, conseqüentemente, está acontecendo sim a contrapartida, na sequência a gente vai mostrar. Ali então hoje a nossa tarifa ela estaria em torno de R\$ 5,90 – a tarifa –, e nós estamos praticando R\$ 4,80. Ali um pouco dos nossos custos; maior parte do custo é o pessoal, é a mão de obra, realmente, que pega mais de 50%.

Também temos um bom projeto escrito no novo PAC. Diga-se de passagem, aguardamos evidentemente o governo federal anunciar esse recurso, porque parte desse recurso que o governo federal poderia ter custeado seria para o idoso, e o idoso hoje ele custa na faixa de R\$ 94 milhões, o idoso de 65 ou mais. O ano passado nós esperávamos o dinheiro do governo federal e ele não veio, mas estamos esperançosos no novo PAC. Temos 500 ônibus inscritos no novo PAC, a diesel; temos 100 ônibus articulado elétrico; temos

quatro grandes terminais e temos um CCO do transporte. Ou seja, inscrevemos R\$ 1,160 bilhão no novo PAC. Aguardamos ansiosos por esse recurso, isso vai ajudar muito a não aumentar a tarifa e automaticamente também melhorar bastante a qualificação do transporte.

Em relação à renovação da frota especificamente; renovamos já 245; hoje já estamos em 300 ônibus já renovados, todos com ar condicionado, todos com acessibilidade. Este ano devemos chegar com mais 162, é a nossa previsão, o que vai fechar 407 no total, sem contar o PAC, o PAC é à parte. Renovando esses 407, a nossa média de frota do pesado, vai fechar, ao final de 2024, em 6,5 a média ano. Se nós olharmos desde o edital de 2015, nós vimos aumentando a idade média. Então o projeto, o PL, ele não tem objetivo de precarizar, muito pelo contrário, porque nós queremos diminuir aqueles 6,5 ali para 5. Então, se nós olharmos em 2020, nós estávamos com 7,98, e vamos terminar o ano de 2024, entraremos o ano de 2025, com a renovação deste ano, em 6,5. Ou seja, não há nenhuma precarização do sistema de transporte. Vimos trabalhando de forma rápida e árdua para exatamente dar o melhor conforto para o nosso passageiro, e é isso que a gente vem fazendo. Com essa renovação, independente do PAC ou independente do governo federal entrar com algum recurso, este ano devemos chegar com quase toda a frota operante com ar condicionado; a nossa meta é chegar em 90%, 93% com ar condicionado. Então, realmente, a gente vem fazendo um trabalho bastante importante.

Em relação às vistorias; todos os dias nós temos uma equipe de seis inspetores que saem e vão fazer vistoria nas garagens. Aqui a periodicidade das vistorias; então, veículo zero, a cada três anos, a inspeção é de 180 dias; de 3 a 10, a inspeção é a 90 dias, e aqueles veículos que passam de 10 anos têm uma inspeção de 60 dias. Então a inspeção aqui feita é muito rigorosa, é uma das melhores inspeções do Brasil. Temos problemas? Temos. A exemplo do que falaste, Mariana, sobre este carro, o carro tem 8 anos de vida útil, o carro de hoje, e foi vistoriado em março deste ano, passou por uma vistoria em 16/04 deste ano, e teve uma quebra na ponteira dianteira, uma ponteira com uma vida útil bastante curta. Então a gente vai, amanhã mesmo, o pessoal vai estar na

garagem, vai estar vistoriando. Então, assim, é um veículo que está dentro da vida útil, 8 anos, ou seja, a gente sabe que problemas há, mas são pontuais. O que é importante é que a gente tem avançado muito na estrutura do transporte. Esses são os itens vistoriados, todos os itens são vistoriados na nossa vistoria diária. Aqui nós temos o Fábio, o Rodrigo está aqui e depois ele também pode explicar um pouco mais.

Entrando especificamente no PL, o que nós propomos aqui é que nós vamos reduzir mais a vida útil do ônibus, nós queremos reduzir mais, queremos chegar em seis e meio, mas, no ano que vem, queremos fazer isso avançar. E para isso é importante, entraram novas tecnologias e estão entrando novas tecnologias. Nós queremos ter ônibus mais sustentáveis, sair do diesel, queremos entrar no híbrido, queremos entrar no elétrico, como já estamos entrando, e a idade média desses veículos é diferente, a exemplo do caso do elétrico que tem uma vida útil de 16 anos. Então essa é a motivação, não é precarizar. Sobre a questão do veículo zero, sim, ele é zero, o PL não altera isso, vai estar lá escrito que é zero, vai continuar sendo zero, a gente não vai tirar essa obrigatoriedade. O que a gente pede é que, em alguns casos e acontece, às vezes o veículo é zero, mas ele pode ter mais de dois anos de chassi, mas ele é zero. A gente, às vezes, compra carro assim nas concessionárias, ele é zero, mas ele não é ano 2024, ele pode ser 2023 ou 2022, mas ele é zero. A gente não tirou a obrigatoriedade do zero, está lá zero e vai continuar sendo assim. Mesma coisa, a relação do ar condicionado, também não tiramos a questão, muito pelo contrário, todos os veículos que entram na frota são com ar condicionado desde 2022, que a gente vem colocando.

Bom, de forma bem resumida, era isso. Fico aqui para continuar respondendo às perguntas. Muito obrigado.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Muito obrigado ao secretário Adão. Vamos passar agora aos pronunciamentos da comunidade, dos inscritos. Lembrando que cada orador terá o tempo de até 5 minutos. Nós temos quatro inscrições contrárias ao projeto e duas inscrições favoráveis. Os vereadores que

estão presentes, a Ver.^a Karen e o Ver. Adeli, podem intercalar. No momento que quiserem falar, vocês só comuniquem, aí ouvimos os vereadores. Vamos começar pelo Yuri.

SR. YURI CAMEJO: Boa noite para todo mundo que compareceu a essa audiência pública hoje. Eu sou Yuri Camejo, represento o Centro de Estudantes de História, o CHIST da UFRGS, e construo também o DCE, sou militante do Coletivo Alicerce, acho importante fazer essa apresentação para situar.

Eu gostaria de fazer uma pergunta, Seu Adão: Quando foi a última vez que o senhor andou de transporte público? Porque essa realidade que o senhor nos trouxe de mil maravilhas não é o que a gente vê no nosso cotidiano. A gente vê, cada vez maior a precarização do transporte público aqui em Porto Alegre. Tem vídeo, o senhor pode ver se o senhor não anda, tá ligado? Mas é isso, a gente tem vivido uma realidade cada vez mais truculenta. A cidade de Porto Alegre vem sendo cada vez mais privatizada, tá ligado? A cidade está sendo vendida para a Melnick. Carris, uma empresa de cento e..., que existe desde 1872, foi vendida para a Viamão. Qual é a realidade disso, meu? Uma empresa que era referência para o mundo inteiro de transporte público vendida e sendo cada vez mais sucateada. E é isso. Aqueles ônibus que o senhor mostrou no *slide*, cadê eles? Aonde é que eles andam? Eu não vi, não vejo, é uma realidade abstrata, completamente abstrata, é pura demagogia, entendeu? Não tem como a gente olhar para aquilo ali e imaginar que é a realidade do nosso povo. Tu ligas um ar condicionado num ônibus, ele deixa de funcionar. Essa é a realidade do nosso povo, tá ligado? É uma cidade que vem sendo cada vez mais devorada pela iniciativa privada. Hoje, nós estamos com um temporal, CEEE foi privatizada, o DMAE foi privatizado, como é que isso aí vai impactar na vida do povo que já está cada vez mais sendo escanteado? É isso, a galera está tendo que botar as casas nos morros e, aí, para acessar o resto da cidade, tem que pegar esses ônibus que estão cada... É isso, estão sucateados, e aí fica naquele lugar, perde toda sua vida numa chuva dessas e não tem a quem... não tem com

quem contar. Lá na UFRGS, nós estamos nesse movimento de fazer essa denúncia do quão truculenta é a realidade do nosso povo, tá ligado? É isso. A galera tem evadido cada vez mais na universidade, porque não tem acesso a um transporte decente. A galera perdeu o meio passe. Oitenta mil estudantes perderam o meio passe, a galera não tem mais acesso ao passe livre intermunicipal, porque está sendo extremamente burocratizado o acesso a esse tipo de direito nosso. E como é que a gente vai olhar para isso aí e dizer que está tudo bem? “Não, porque tem ônibus novo que é elétrico.” Como é que a gente vai olhar para isso, quando a maior parte da frota dos ônibus está caindo aos pedaços, está pegando fogo? Isso aí não existe. Bah, mano, é um bagulho que é fora da baia. Como é que vai aumentar a vida útil do bagulho que está... Sabe? É isso, e tem um ônus pedagógico. Como é que a gente vai olhar que a galera não... Os estudantes da educação básica à educação superior estão se fodendo, porque eles não têm como acessar a escola. As escolas aqui no centro, a galera não tem... A galera não tem escola, mas é isso, tem muito pouca escola na... Não consegue acessar as áreas centrais, e isso afeta também o lazer da galera. Eu acho que a gente precisa trabalhar, a gente precisa estudar para reproduzir as nossas condições de vida. Só que a galera precisa de transporte público para ter lazer, a galera precisa de transporte público para acessar a saúde e a galera não está tendo jeito de acessar esses espaços, porque isso é negado. É isso, não foram só os estudantes, isso afeta toda a sociedade, foram várias categorias que perderam o acesso à isenção. Eu acho que isso é uma parada que pega para nós porque nós pegamos todo dia. É isso, nós estamos enxergando isso aí. Nós temos um dado lá da UFRGS de que antes da pandemia tinha 45 mil estudantes que frequentavam a universidade; depois da pandemia, 35 mil desses estudantes não voltaram para a universidade. Quinze mil só que tinha dentro da universidade. Essa é uma galera que por “n” motivos, inclusive um deles é o transporte público, não conseguiu mais acessar a universidade. É um bagulho que a gente não está debatendo. É isso, se debate projeto, se debate abstração, mas vamos debater a realidade. Na Cidade Baixa a galera está sendo... Valeu, gente.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Obrigado. O Sr. Anthonio Coelho Trindade, usuário de transporte, está com a palavra.

SR. ANTHONIO COELHO TRINDADE: Primeiramente, quero saudar, boa noite. É muito importante estar nesse espaço, fico extremamente triste, mas eu entendo por que aquele espaço ali está vazio, que é justamente isso que a gente tá debatendo aqui hoje. Qual é o usuário de transporte público que vai ter tempo, num dia de um temporal como esse, de vir para cá de ônibus, pois quando pega o ônibus, fica chovendo dentro do ônibus... Têm janelas que não conseguem fechar direito ou as janelas que não abrem nos espaços que precisam abrir, quando a gente estava no verão e morria de calor dentro da dos ônibus porque o ar condicionado não funcionava, teve que ser pedido à força para que se ligasse o ar condicionado porque o pessoal passava mal dentro dos ônibus, enfim. Eu estudo na lá no Campus do Vale, estudo história, e como usuário de transporte público, que foi o que eu quis colocar ali quando fui chamado, porque é isso, eu não sou só um estudante, eu sou um usuário. Eu uso ônibus desde que eu era pequeno, seja com a minha família, seja sozinho, e eu tenho certeza que daqui para frente ainda vou precisar usar ônibus. E esse projeto mostra justamente essa lógica de aumentar o tempo de vida, porque as empresas atuais que estão segurando o transporte público da cidade não vão precisar pagar por novos ônibus, não vão precisar ter uma nova frota, porque daí tu vais estar segurando esses ônibus que estão aí há oito anos de utilidade, sendo desmontados no transporte, no meio do caminho. O ônibus que a gente que viu agora aí na Av. Ipiranga que a roda saiu do ônibus... A lógica de uma roda sair de qualquer veículo, seja de um ônibus, seja de um carro, seja de uma moto é absurda. E isso é um espaço que é extremamente agressivo ao usuário do transporte. Eu acho que isso, como foi colocado na sessão anterior, sobre um processo de um projeto que leva a essa violência, a essa agressão às pessoas, ao povo no geral, é um projeto. Isso aí que está colocado para nós de viver em transporte público precarizado é o mesmo processo de por que não tinha PPCI

na pousada Garoa. É um processo que vai deixar as pessoas vulneráveis a um processo de violência não direta, mas ainda assim que leva à morte das pessoas, às pessoas se machucarem nos transportes. Então isso é uma lógica que é jogada para nós num processo muito pesado, para quem usa o transporte todo dia. Vendo os gráficos que o senhor colocou ali para nós, sim, aumentou a quantidade de passageiro, porque na pandemia o pessoal não usava ônibus, não tinha, e o pessoal que usava ônibus era a galera que era obrigada a trabalhar durante a pandemia, num processo de extrema precariedade de trabalho, que é o que a gente vive. E como o colega bem trouxe, a gente perdeu 80 mil usuários do meio passe; isso obviamente ou vai tirar a quantidade de pessoas que utiliza o ônibus ou vai obrigar essas pessoas a pagarem R\$ 4,80 na passagem, porque antes elas não pagavam R\$ 4,80, elas pagavam meio passe. E isso é claro, o valor se manteve, porque deu para segurar a quantidade. Óbvio, porque tem gente pagando mais, 80 mil pessoas pagando mais, senão 80 mil, próximo disso. Isso é um absurdo. Eu acho que a única razão que eu vejo do porquê esse projeto está sendo botado para jogo é isso, as empresas não vão ser obrigadas a comprar ônibus novos, elas vão receber esse carinho na cabeça para se manter usando esses ônibus precarizados. A gente trouxe aqui um exemplo pontual, mas que provavelmente vai acontecer mais vezes, porque a gente já viu aí ônibus pegando fogo, ônibus que não consegue subir lá no Campus do Vale, a gente tem uma lomba absurda para poder chegar na aula, e o ônibus não consegue subir, a galera tem que descer do ônibus. Enfim, esse processo é um absurdo. A única lógica desse projeto é isso, é de desmonte, de precarização do transporte, porque quem está usando sente diretamente, seja sem os cobradores, que agora o motorista tem todo o processo de esperar, pegar a passagem da galera, também descer para os usuários, pessoas com deficiência que precisam subir nos ônibus, o que aumenta o atraso do distanciamento dos ônibus, porque não tem alguém para auxiliar o motorista. Então são essas lógicas que são jogadas para a população como um todo de que o transporte não é mais viável. Então a acessibilidade à cidade é escamoteada como um todo. Isso sim é um projeto agressivo à população como um todo, porque dizer

que vai aumentar a vida útil dos ônibus é dizer que tu vais manter esses ônibus que estão destruídos, circulando na cidade. Obrigado.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Obrigado, Anthonio. O próximo inscrito, agora dos favoráveis, é o Sr. Fábio Rodrigo, coordenador da vistoria da EPTC.

SR. FÁBIO RODRIGO BAUM BERNARDO: Boa noite a todos. Eu me chamo Fábio Rodrigo, trabalho na EPTC há 25 anos, há quatro anos e meio, a gente está trabalhando junto à inspeção veicular, um dos modais do transporte. A gente vistoria os ônibus. O que acontece? Antes de chegar lá, foi boa a conversa, a conversa é a preocupação dos que estiveram aqui antes. Antes de chegar na EPTC, eu morava na Lomba do Pinheiro. Na Lomba do Pinheiro, ônibus Bonsucesso, que, até hoje, a gente anda nele, porque os meus pais moram lá, então a minha preocupação é, digamos assim, dobrada, porque a minha família anda dentro dos ônibus. O que é que acontece? Por que a gente pensar em utilizar ônibus não zero quilômetro, ônibus até três, quatro, cinco anos, fora, possibilitar que esse ônibus entre na frota. Justamente por essa preocupação, porque hoje a gente tem alguns ônibus que estão lá no final de vida útil, e essas empresas que estão segurando esse ônibus para trocar por um zero já poderiam ter trocado eles antes. Esse ônibus já poderia estar circulando, um ônibus mais novo e qualidade, porque nós passamos por momentos difíceis durante a pandemia, nossos inspetores estavam lá nos terminais verificando se as questões de limpeza e higiene estavam sendo feitas adequadamente, e essa preocupação diariamente. Como é que funciona a inspeção veicular? Ela começa no momento em que a gente organiza a forma de vistoria. Qual garagem vai ser vistoriada, quem vai lá na garagem vistoriar, quantos ônibus por dia são vistoriados, o que vistoriar, qual é a preocupação... Eles têm muita preocupação com itens de segurança. Se houver qualquer problema nesses itens, o veículo não opera, ele é retirado da operação. “Ah, mas eu preciso colocar o ônibus para puxar a linha.” A preocupação do pessoal de operação das garagens é essa, a

nossa preocupação é manter a segurança. Esses carros não saem e não vão sair para a rua, se tiver qualquer coisa que prejudique a segurança. Outro item que a gente se preocupa muito é com os elevadores da acessibilidade. Esses itens são os itens que a gente tem uma atenção redobrada, para que todo ele funcione e funcione muito bem. Talvez faça 10, 20, 30 voltas aquele ônibus e não utiliza, mas, quando ele utilizar, ele tem que estar bem e favorável que a população possa utilizar adequadamente e que todos tenham acessibilidade. Pessoal, cada vez que a gente vai melhorar, procurar melhorias dentro do transporte público, a gente bate em alguma algumas questões de legislação. Tem momentos em que a economia está bem, o País está indo bem, a gente consegue que a renovação da frota seja melhor. Por que ela acontece e fica melhor? Porque há possibilidade, o País está com emprego, as coisas estão andando, mais gente está entrando no ônibus. Por que é que caiu a quantidade de passageiros? Porque chegou num momento que a gente passou por pandemia e a gente está retomando isso com o quê? Com renovação de frota. A renovação de frota, ela pode ser e é melhor que seja zero quilômetro, mas não vejo motivos para não querer que um ônibus entre até cinco anos para substituir um que está com dez ou doze. O ônibus precisa chegar bem lá na vila para quem precisa, ele precisa estar bem e cuidado, e vocês tenham certeza que a vistoria não abre mão dos cuidados de segurança de cada ônibus que passa a para rua, cada ônibus que vai para lá. Tem problemas? Tem, tem problemas, mas a gente procura trabalhar em cima desses problemas para evitar que eles aconteçam.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Muito obrigado ao Fábio. A Ver.^a Karen Santos está com a palavra.

VEREADORA KAREN SANTOS (PSOL): Boa noite todos e todas, primeiramente, quero saudar a iniciativa do Diretório Central dos Estudantes da UFRGS por ter convocado esta audiência pública. Deveria ter sido responsabilidade do governo fazer essa convocação, porque é um projeto que impacta a vida de toda a nossa população. Também quero denunciar que é uma

vergonha a gente estar discutindo um projeto de lei que tem como objetivo aumentar o tempo de vida útil dos ônibus que circulam na cidade, e nós recebemos cotidianamente nesta Câmara denúncias que colocam a precariedade desse serviço, nós não temos presente os vereadores que vão decidir os rumos da política de mobilidade da nossa cidade. Primeiramente, isso já mostra o descaso. Nós passamos a tarde do dia de hoje debatendo a falta de fiscalização, e as empresas de ônibus têm um contrato com o Município de Porto Alegre que, desde 2015, não é cumprido pelas empresas, e há uma extrema morosidade por parte da EPTC e da Secretaria de Mobilidade Urbana, que já teve algumas mudanças de cabeça na sua direção, em relação àquilo que é: quais as contrapartidas para receber o subsídio, ter o contrato mantido com o Município, para estar recebendo o subsídio e para ter todos os projetos aprovados sem contestação por parte desta Câmara? Desde a retirada do TRI estudantil, a burocratização que foi feita para que o estudante tenha acesso àquilo que era direito. Ao mesmo tempo, a gente percebe os mesmos vereadores do governo desburocratizando para que as empresas tenham acesso a uma liberdade econômica que coloca em risco a vida da população. Então, de um lado, tu pensas na desburocratização do Estado para facilitar a vida dos empresários que colocam em risco a vida da população; e por outro lado, uma extrema burocracia para garantir aquilo que, no nosso ponto de vista, não é do nosso ponto de vista está na Constituição, inclusive tem uma PEC sendo regulamentada pela nossa deputada federal Erundina, que trata o transporte enquanto um direito. Qual a necessidade da Prefeitura de seguir nessa lógica e nesse ritmo de precarizar? E não só precarizar, garantir um arcabouço legal que justifique essa precarização. Nós temos 100 denúncias registradas em pedido de providências, em pedido de informações à Secretaria e à EPTC, que tratam das vistorias e das manutenções dos veículos. A gente tem um inquérito aberto no Ministério Público Estadual, que também tem uma investigação em torno dessas vistorias que estão sendo feitas. Se elas estão sendo feitas, elas estão sendo malfeitas, e aí eu acredito que a gente tenha que se debruçar em quem está fazendo essas vistorias, quais os procedimentos. O Olívio Dutra, por muito

menos, fez uma interdição nas empresas de ônibus por não cumprirem aquilo que está em contrato. Então, quando a gente diz de uma morosidade de um governo, é nesse sentido. Existem ilegalidades acontecendo e existe um movimento da Prefeitura de fazer se tornar legal aquilo que hoje é ilegal, desde a pesquisa contratada da Fundação Getúlio Vargas sobre a gestão do Fundo de Mobilidade, sobre quem é que faz o controle da bilhetagem, que é um escândalo – isso, por si só, já é um escândalo. E seguir de joelhos para a máfia da Associação de Transportadores de Passageiros é inadmissível. Neste exato momento, acabei de receber pelo POA 24 Horas um ônibus circulando na cidade com as pessoas tendo que andar com um guarda-chuva, porque está chovendo dentro do transporte. Um ônibus, hoje de manhã, perdeu a roda; no dia de ontem; pegou fogo; no outro momento, perdeu o freio. Até que ponto a gente vai admitir? Aí acontece uma tragédia; aí 10 pessoas morrem; e aí a gente chega aqui e se solidariza com as famílias, e se desresponsabiliza, coloca a responsabilidade na empresa, pura e simplesmente. Nós não queremos, secretário Adão, seguir essa lógica. Não é uma tragédia anunciada, é uma tragédia cotidiana que as pessoas estão enfrentando. E a gente tem que ter responsabilidade, secretário, de ter uma intervenção nesse sentido. Eu acho inadmissível a gente botar para votação esse projeto sem antes ouvir o que o Ministério Público está investigando no seu inquérito, e sem antes também a gente conseguir ter acesso a todos os relatórios de vistorias dos ônibus que estão circulando na cidade. Eu fiz essa solicitação no dia 4 de abril, neste mês, e a gente ainda não teve acesso a isso. A gente sabe que, pela Lei de Acesso à Transparência, tem um prazo, mas eu acho muito ruim a gente fazer uma votação de um projeto tão importante quanto esse no escuro. Então cobro também, por parte do governo, acesso às informações para que a gente consiga ter, para além dos *slides* dessa realidade que foi pintada dentro da sua apresentação, objetivamente falando, como é que está a situação do nosso transporte? Qual é a condição dos ônibus estarem circulando hoje? E nós temos, com certeza, um problema na técnica que está sendo utilizada nessas vistorias e nessas manutenções.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Obrigado, Ver. Karen Santos. Próximo inscrito Ver. Adeli Sell.

VEREADOR ADELI SELL (PT): Caro Ver. Mauro Pinheiro, secretário, os proponentes do DCE, todo plenário que está aqui com essa chuva para fazer esse debate sobre o transporte coletivo, a mobilidade urbana em Porto Alegre. É um problema antigo em Porto Alegre. Quem começou este problema chama-se Telmo Thompson Flores, que, no dia 8 de março – olha a data – de 1970, mandou parar os bondes por pressão do capital que queria ônibus para vender ônibus, a questão dos pneus, portanto a borracha e do combustível, e aí nós temos os ônibus em Porto Alegre – começou assim. O destruidor do passado, Telmo Thompson Flores. Como não bastasse isso, eu, que estudei literatura inglesa, me lembrei, secretário, da Alice no País das Maravilhas: ela caiu naquele buraco, achou o coelhinho, e caiu num país encantador. Os ônibus que o senhor fala não existem em Porto Alegre, desculpa-me! Às 13h30min, na Av. Borges de Medeiros, um ônibus sendo guinchado e levado porque estragou na Av. Borges de Medeiros. Na Lomba do Pinheiro, falou antes aqui o Fábio, leio as crônicas dum dos maiores escritores deste País, que se chama José Falero, quando ele fala do busão lá da Lomba do Pinheiro. Não preciso falar mais nada, nada, absolutamente nada, vocês me desculpem. Então a pesquisa que eu tive acesso: o transporte coletivo de passageiros está pontecendo os problemas de Porto Alegre. Essa história de que os ônibus melhoraram, vocês me desculpem a minha franqueza, mas é irritante – irritante! Vocês estão brincando conosco, com esta Câmara. Na semana passada, o vereador da base do governo chamou para uma reunião, na Comissão de Defesa do Consumidor, Direitos Humanos e Segurança Urbano, e trouxe os cadeirantes, foi um vexame a participação da EPTC, o sujeito foi escorraçado, não por mim. Eu sei que briguei, uma vez, com o amigo aqui, eu me passei um pouco no debate, e pedi desculpas. Agora, vocês me desculpem, vocês estão fazendo escárnio com este plenário de jovens estudantes. Eu me lembro que em 1972, quando cheguei em Porto Alegre, os ônibus eram umas calheiras iguais às que vocês encontram para ir à faculdade.

Gente, era um horror! Ainda falam hoje, debochando alguns, ignóbeis da intervenção que o prefeito, depois, governador Olívio Dutra fez no transporte coletivo. Ah, se ele não tivesse feito isso, o que seria do transporte coletivo de passageiro nos dias atuais? É um escárnio o transporte coletivo, as pessoas não pegam ônibus porque dão um jeito, muita gente vai a pé, muita gente está usando bicicleta. E, é claro, os estudantes trouxeram um dado aqui, quantas vagas sumiram na PUC, antes da pandemia? Ver.^a Karen, 20 mil vagas sumiram na PUC antes da pandemia. Vinte mil! E nas outras? A UniRitter está indo para o bebeléu, a Fadergs, onde eu estudei recentemente, está indo para o pau, a FAPA nem se fala. E as outras? Gente, com o crescimento do trabalho remoto, das aulas *online*, tem que ter uma reestruturação do transporte coletivo de passageiros em Porto Alegre. Mas, não... Os terminais de ônibus... Vocês estão brincando. Vocês têm ido no Terminal Praça Rui Barbosa? O terminal ao lado do Mercado Público, onde eu vou, passo toda semana, é um escândalo. A situação em que as pessoas esperam o ônibus na Av. Borges de Medeiros, na Av. Salgado Filho, onde uma parada de ônibus luminosa bonitinha, vem o piso tátil, o cego vem caminhando e bate com a cabeça na parada do ônibus. Isso é brincadeira. É brincadeira o que vocês estão fazendo conosco nesta noite aqui. Eu me rebelo contra essa situação. Podem falar que o Adeli é um sectário, não sei o quê, porque esse petista, não sei o que lá, porque é isso que rola nas redes. Eu estou me lixando. Porque tem coisas que são irritantes. Hoje eu me lembro daquele jovem estudante, coloninho do interior, que veio para cá, sem grana, tendo que pegar aqueles ônibus quebrados, na década de 70, porque eu estudava na UFRGS também, e aí eu me identifico com vocês que são da periferia, que têm que pegar ônibus, mas eu me identifico porque eu moro no Centro e eu circulo na Borges todos os dias, na Salgado todos os dias, passo no terminal ali da Praça XV, hoje Praça Parobé. É uma vergonha! Eu estou escandalizado porque eu achei que eu tinha lido Alice no País das Maravilhas de uma forma, talvez, que eu não tivesse entendido; agora entendi: é Porto Alegre 2024 – a ilha da fantasia. Tudo aqui é bom. Não é verdade! É mentira!

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Obrigado, Ver. Adeli Sell. O próximo inscrito é Jones Rodrigues, usuário de transporte e ex-rodoviário.

SR. JONES RODRIGUES: Uma boa noite todos e a todas aqui presentes. Meu nome é Jones Rodrigues, eu hoje sou usuário do transporte coletivo, mas eu fui rodoviário. O que o secretário falou aqui é como disse o Ver. Adeli, é Alice no País das Maravilhas. O senhor já entrou num ônibus hoje com mais de 10 anos de vida útil? A pergunta também vai para o nosso amigo lá da vistoria, que tem a vistoria com selo azul e tem a com selo amarelo, que é a provisória, o senhor poderia explicar aqui o que é que significa aquela vistoria provisória? Porque a gente fica sem saber. A gente vê aquilo ali “provisório”. Será que tem algum problema no ônibus e ele está circulando com o problema? Eu trabalhei na Zona Sul durante 13 anos, e nos ônibus articulados, antigamente, 13 anos atrás, tu entravas, em dia de chuva, e circulava tranquilo; hoje em dia tu tens que andar com um guarda-chuva, porque a sanfona é rasgada de fora a fora. E eu tenho fotos disso, porque eu denunciava, eu mandava para a Ver.^a Karen várias denúncias. Aquilo é um risco porque um passageiro pode cair por ali, uma criança.

Colocar este projeto em votação no sentido de tirar tempo de vida útil de ônibus e de colocar ônibus já usado para circular, isso é uma sacanagem com o usuário, que vai andar num ônibus que já rodou em algum outro lugar, e a gente não sabe qual a situação daquele ônibus, e é uma sacanagem também com o trabalhador, e essa Prefeitura tirou o cobrador, não é? Eu sou ex-cobrador. Hoje o motorista faz a dupla função, e, além de fazer a dupla função, o cara, quando o ônibus estraga, quem é que faz o chamado de socorro? É ele. Muitas vezes, o fiscal da empresa, o fiscal de dentro das empresas mandava seguir viagem. O ônibus com problema, está pegando fogo na roda lá. “Ah, tenta tocar até o bairro”. E isso é simplesmente para, quando aparecerem os dados das viagens concluídas, que o senhor mostrou, não aparecer que aquela viagem foi interrompida. Muitas vezes, há troca no trecho, aí chega o fiscal: “Não, só coloca a troca de carro, não coloca que foi quebra.” Eu colocava “quebra”. O

ônibus quebrou? Ele quebrou. Muita coisa é mascarada nos dados que o senhor mostrou ali. E infelizmente quem sofre é a população de Porto Alegre. As reformas dos terminais, tem no meu Instagram lá, Terminal Nilo Wulff, na Restinga, onde eu moro, uma tinta lá, uma arrumadinha aqui. O piso onde os ônibus circulam continuam com os mesmos buracos, a infraestrutura não foi modificada, não foi reformada; pintaram o terminal, botaram um pisinho novo lá, e aquilo ali... Duas semanas depois a porta do banheiro o público lá estava enferrujada. A parada de ônibus que eu pedi, eu fiz um pedido de providência à vereadora para colocar lá na quinta unidade, na Restinga. Engraçado, a Prefeitura de Porto Alegre corta árvores em tudo quanto é lugar, mas não pôde podar a árvore lá e tirar as pedras que tinha no caminho para colocar um abrigo. É na Restinga, num bairro pobre. Se fosse num bairro nobre, provavelmente já estaria com abrigo lá. Muito obrigado.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Muito obrigado, Jones Rodrigues. O próximo inscrito é o Sr. Luccas de Sá, do Centro dos Estudantes de História.

SR. LUCCAS DE SÁ: Boa noite, sou Luccas, faço história na UFRGS, sou coordenador da Casa do Estudante e hoje falo como morador da cidade de Porto Alegre, nascido e criado na Zona Leste. Dos territórios por onde já passei, como Agronomia, Pinheiro, Partenon, Morro da Cruz, Vila São José, são comunidades onde o Executivo nunca vem depois dos quatro anos. E, quando lhe convém, só aparece com promessas e nunca resolve. Esse projeto de lei não resolve os problemas que a nossa classe enfrenta hoje no transporte, não resolve o trancaço de Porto Alegre das cinco às sete.

Hoje, em Porto Alegre, se você pegar um ônibus às cinco da tarde, você demora uma hora para chegar ao local; se você pegar dois, você demora duas; se você pegar o T12, você demora três horas para chegar na Restinga. E esse projeto de lei não resolve isso; esse projeto de lei também não resolve a quebra dos ônibus em Porto Alegre. Eu peguei um Orfanotrófio, na semana

passada, e ele quebrou na lombada, eu e minhas colegas de trabalho subimos a lombada inteira. Há quanto tempo o senhor e o prefeito Melo não vão à Orfanotrófio? Não vão à Grande Cruzeiro, não vão ao Mário Quintana? Comunidades que hoje estão em guerra em Porto Alegre e que não é feito nada além da truculência policial com essas comunidades.

Esse projeto de lei também não resolve o preço da passagem, porque se manter não resolve o problema da nossa classe, a passagem já é um absurdo de cara. Se uma família com três integrantes vai para a Redenção que for, ela gasta, em média, R\$ 28,00. Hoje em dia, R\$ 28,00 é um feijão e um arroz. O debate que a gente está fazendo aqui, enquanto cidade, é que famílias debatem se vão na Redenção no fim de semana ou se vão comer. Isso é o que a gente tem que conversar. Acho que mostrar todos esses dados, essas melhorias ilusórias, não é o que resolve, não é o que nos interessa. Eu quero saber qual o projeto que a gente tem para essas três demandas. Não tem! A cidade hoje vive de melhorias, vive de um melhorismo patético que a gente já viu centenas de outras vezes. Embelezar não vai mudar a condição da nossa classe, o que nos resolve são mudanças substanciais no transporte, que esse projeto de lei e o governo ultraneoliberal Melo não resolvem.

Para encerrar, porque eu não quero... Esta Casa não representa o povo e, de forma alguma, vai resolver os problemas da nossa classe. A gente nunca teve conquistas substanciais que vieram desta Mesa aqui. Tudo o que a gente conquistou foi na rua, com muito esforço e com muita mobilização. Mas o que eu acho que tem que ficar bem claro para todos os que votarem no projeto de lei nas próximas semanas, para o secretário, para os outros cabeças aí que mandam nisso, é que a juventude tem boa memória e não vai esquecer de nenhum vereador que votar a favor desse projeto de lei, não vai se esquecer, como não se esquece dos nomes que votaram e retiraram o meio passe estudantil. Até hoje, a gente lembra o nome, o sobrenome, os partidos, como se organizam. Os ônibus desta cidade são uma merda, e isso é responsabilidade dos senhores.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Muito obrigado ao Luccas. O próximo inscrito é o Sr. Antônio Augusto, engenheiro de transporte da ATP.

SR. ANTÔNIO AUGUSTO DORNELLES LOVATTO: Boa noite, Presidente, secretário Adão, vereadores e demais integrantes da plateia; eu fui muito atento e escutei todos com muita atenção. Eu gostaria de esclarecer um fato importante, porque acho que existe um pouco de distorção em alguns pensamentos. Independentemente do que aconteça no transporte público, ou seja, uma operação do transporte público, se aumenta o preço do *diesel*, se aumenta o preço do salário, se coloca ônibus com toda a frota com um ano de idade média, o custo por quilômetro paga integralmente. Não existe interesse nenhum das empresas em aumentar a idade média ou diminuir a idade média. A idade média tem que ser uma política definida pelo órgão público como uma medida necessária para aquele momento. Se o poder público entender que a idade média tem que subir, se é importante para regular o aumento da tarifa ou mesmo do subsídio, tem que ser feito.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

SR. ANTÔNIO AUGUSTO DORNELLES LOVATTO: Eu a ouvi e agora eu gostaria que a senhora me ouvisse, poderia ser? Obrigado. Então, é uma política obrigatória definida pela gestão, jamais uma política definida por decretos, instruções ou qualquer outro tipo de argumento.

O transporte público de Porto Alegre enfrentou duas crises muito graves. A primeira grande crise, vereadora, foi em 1989, justamente onde houve uma intervenção nas empresas de uma forma geral, e o transporte público ficou praticamente numa situação muito pior do que nos últimos anos. Em 1989, o transporte público chegou a uma idade média de quase 10 anos, então, foi o momento crucial e de muita decisão do que se poderia fazer de melhoria ou se poderia piorar de uma forma muito mais grave. Sim, houve uma política de renovação acelerada, de investimento maciço para que a frota melhorasse. Isso

foi no final dos anos 1980, início dos anos 1990. Agora nós tivemos uma outra crise que começou em 2015 com a crise dos aplicativos. Em seguida, isso coincidiu também justamente com o edital de transporte, quando o transporte público tinha uma idade média de cinco anos. Mas a crise dos aplicativos fez com que as empresas fossem obrigadas – para garantir o salário do trabalhador, garantir colocar diesel, pois eles não tinham dinheiro suficiente para fazer a renovação – a garantir outros custos do que renovar frota. Por isso a frota de Porto Alegre envelheceu. Quando o governo atual resolveu comprar e apostar na ideia do custo por quilômetro, eu digo que foi o primeiro grande ato desse governo, que foi estabelecer uma política já utilizada em grandes centros do Brasil e no mundo afora. Porque Curitiba já trabalhava com isso, São Paulo já trabalhava com isso, Recife já trabalhava com isso, Campinas já trabalhava com isso, Florianópolis já trabalhava, e Belo Horizonte também. Então, logo em seguida, o que houve foi o restabelecimento da curva da idade média, onde a idade média começou a retornar a patamares mais interessantes, conforme o secretário relatou. Agora, procurando estabelecer o investimento que está por vir, principalmente ônibus elétricos e mais ônibus com ar-condicionado, o governo está buscando – e a gente entende –, garantir a estabilidade econômica e, principalmente, o investimento no modelo. Porque se tiver que botar ônibus novos, qualquer um bota, o sistema vai pagar, mas garantir que a tarifa permaneça em R\$ 4,80 e que o subsídio não cresça de uma forma muito acelerada, a ideia basicamente é garantir que o sistema se fortaleça. E se fortalecer, não tem porque não permitir que a idade média também de alguns veículos seja um pouco mais alongada. Então, eu vejo que a medida é certa e oportuna, e quem tem que ter a definição de qual a política a ser utilizada no transporte público – de qualquer cidade, não só de Porto Alegre – é o órgão gestor e a Prefeitura da cidade. Obrigado.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Muito obrigado, Antônio Augusto. Temos uma última inscrição, Luiza Escobar, do Centro de Estudantes de História, da UFRGS.

SRA. LUIZA ESCOBAR: Boa noite. Estou aqui representando o Chist, que é o centro de estudantes, sou militante do Coletivo Alicerce e queria falar algumas coisas. Eu acho que a pauta do transporte pertence a todo cidadão de Porto Alegre e o transporte deveria ser pensado para nós, e a gente vê que hoje isso não é feito. Todo mundo que pega um ônibus às seis da manhã, que às vezes precisa pegar dois ônibus, sabe – como outros companheiros colocaram aqui – leva de uma a duas horas para chegar no seu local de trabalho, no seu local de estudo. Eu moro na Zona Norte e, para chegar no meu *campus*, preciso pegar dois ônibus. A minha aula começa às 8h30min e eu preciso sair antes das 7h de casa para chegar no horário, porque simplesmente os ônibus estão lotados. Acontece de eu estar esperando um ônibus, não conseguir pegá-lo e ter que esperar o próximo, porque não dá para entrar no ônibus, tu não consegues entrar, porque tem gente até a catraca. E não é só com o T10, que vai ao *campus* do Vale, é com diversas linhas de Porto Alegre. As pessoas não têm segurança dentro do ônibus, ficam completamente apertadas, às vezes tem que esperar passar dois ônibus para conseguir pegar um, e quando consegue, é isso: vai ficar ali na porta do ônibus. Enfim, sem falar sobre várias outras coisas, como janelas que não abrem... Do que adianta ter acessibilidade nos ônibus, se os ônibus estão completamente lotados? As pessoas cadeirantes têm que ficar esperando, esperando, porque não tem espaço para elas entrarem no ônibus. Então, qual é o sentido? Sem contar as rodas que quebram. E a precarização das condições de trabalho dos motoristas, que tem que ficar fazendo duas funções, porque estão cortando os cobradores das linhas, enfim, além de precarizar as condições de trabalho, porque é isso, eu acho extremamente perigoso uma pessoa estar dirigindo ter e que ainda ficar contando dinheiro ou ajudando os passageiros. Isso também vai atrasando os ônibus, sem contar a passagem, que não dá para normalizar uma passagem de ônibus a R\$ 4,80. Só para ir para faculdade, eu preciso pegar dois ônibus para ir, dois ônibus para voltar. Eu gasto quase R\$ 20 por dia para estudar, porque eu não consigo ter acesso ao meio passe estudantil. Isso é normalizado, isso que eu só pego dois,

tem gente que precisa pegar três. Quanto é uma bolsa estudantil? É R\$ 700. A gente gasta quase toda a nossa bolsa só para transporte público, não sobra dinheiro para nada, não sobra dinheiro para a gente se alimentar, não sobra dinheiro para lazer, não sobra dinheiro para saúde, não sobra dinheiro para nada. Não dá para normalizar isso que o governo Melo fez, cortar o meio passe estudantil dos estudantes. Isso fala sobre uma população de Porto Alegre, é um absurdo a gente não conseguir acessar o meio passe estudantil! Eu quero falar muito disso, porque muitas pessoas deixaram de ir às aulas porque não têm dinheiro para a passagem. Isso não é conversado, não se fala sobre o sufoco que a população está passando de não conseguir acessar a saúde, porque está precarizada, não conseguir acessar a faculdade A escola não é só o ensino superior; o ensino básico também. Onde estão esses 80 mil jovens que não têm mais o meio passe? Eles estão estudando? Porque, na faculdade, eu conheço muitos colegas que não conseguem acessar a universidade, porque não têm o meio passe.

Outro exemplo, de noite, no vale, o T10, ele tem um ônibus às 20h30min, depois às 21h15min, depois às 22h. Se eu perco o ônibus das 21h15min, eu tenho que ficar 40min no campus esperando o próximo ônibus. Não tem segurança. Como a gente vai ficar lá 40min no terminal do Campus do Vale? É um vazio. Enfim, muitas coisas. A precarização do transporte público afeta toda a nossa vida, as condições de trabalho, a permanência na universidade e nas escolas, o acesso ao lazer... É isso, o lazer em Porto Alegre nem se fala, porque a gente está tendo os nossos espaços de lazer, principalmente os da juventude, sendo constantemente azarados pela polícia de Porto Alegre. E isso tudo é um projeto de cidade que está sendo colocado pelo governo Melo, que é cada vez mais privatizar as coisas e piorar a situação de vida da classe trabalhadora de Porto Alegre. E eu acho que a gente tem que estar ocupando... Este espaço aqui não sei se vai levar muita coisa assim, se este espaço está vazio. E a intenção é que ele seja esvaziado, porque esse debate não está sendo levado para toda população. Eu acho que é muito

importante a gente estar vindo aqui e estar falando e exigindo os nossos direitos. Muito obrigada.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Obrigado, Luiza. A Sra. Mariana Quevedo Araújo está com a palavra para suas considerações finais.

SRA. MARIANA QUEVEDO ARAÚJO: Gente, eu acho que, depois desse espaço aqui, do que foi apresentado também pelo secretário, a gente pode perceber que vivemos em duas cidades diferentes. Eu acho que quem utiliza o ônibus em Porto Alegre, cotidianamente, olha para aqueles eslaides... Aquilo ali não dialoga com os usuários, tranquilamente. A crise do transporte na cidade, para além do que estão querendo pintar para nós, é um fato. Acho que o maior exemplo foi o que aconteceu agora de tarde. Como a gente vai fechar os olhos para isso? E você acabou de me falar que são 8 anos de vida útil desse ônibus que estragou. Então, qual é a justificativa de querer aumentar para 15/20 anos um ônibus, sendo que com 8 anos os ônibus já estão caindo aos pedaços? Eu acho que a Prefeitura precisa se responsabilizar por tudo que está acontecendo, não dá para acontecer um acidente assim e falar que não sabia, que não tinha como saber. Eu acho que não é o primeiro ônibus que a gente vê estragando, infelizmente não vai ser o último se essas políticas continuarem dessa forma, se a gente continuar olhando o transporte enquanto um mercado para fazer dinheiro para os empresários, sendo que a população precisa acessar. A gente colocou aqui: acessar trabalho, acessar estudo, acessar lazer, acessar cultura. Porto Alegre não está sendo construída para o povo, está sendo construída para os empresários e para quem tem poder de acessar um 4º Distrito no final de semana, porque a galera não consegue ir para a Cidade Baixa de noite, para curtir, ou para a Redenção, ou para a orla, Linda a reforma da orla, mas por que não tem campo de futebol também nas periferias? Por que a população tem que se deslocar todo esse trajeto, sendo que a gente está colocando que não tem ônibus para isso?

Eu acho que a fala do secretário não condiz com a realidade que os usuários denunciam para nós, cotidianamente. Cotidianamente a gente ouve dos estudantes, ou o *bus* que eles pegaram estragou, ou eles passaram por um *bus* que estragou. Mas o *bus* estragado é um fato que acontece todos os dias em Porto Alegre, e tem piorado cada vez mais. Tem falado assim muito das tecnologias implementadas no sistema dos ônibus, mas sinceramente a gente não precisa de tomada nas paradas, tomada para recarregar celular. A gente precisa de mais investimento nas frotas, a gente precisa que a Carris voltasse a ser pública, que voltassem os cobradores. Essa sobrecarga para os trabalhadores também faz mal. A Lu colocou muito bem, esses trabalhadores se sobrecarregando, ter que ficar contando as moedas enquanto dirigem e ver quem passa a catraca, isso aí também é uma questão que vai acontecer um acidente logo ali na frente. Essa questão também das reformas das paradas, eu queria pontuar, tem essa contrapartida desses totens de propagandas. Queria dizer que esses totens são muito ruins para a mobilidade urbana, porque eles ocupam uma boa parte da calçada, a gente já tem que se espremer nas calçadas para conseguir andar, e pessoas com deficiência ainda mais. Há calçadas que a cadeira de rodas não passa, e a gente também tem que olhar para essas pessoas, porque essas pessoas existem e não estão conseguindo também acessar o transporte público: ou o *bus* não abre o elevador... E também essas pessoas não conseguem nem acessar a parada, porque as calçadas estão caindo aos pedaços, tem buraco, não é acessível.

Então acho que a gente tem que olhar para todos esses pontos aqui que foram levantados, do porquê esse projeto é ruim e do porquê ele não pode passar. É uma pena mesmo este espaço estar vazio, a gente fala que isso aqui é a consulta ao povo que acontece, mas a gente sabe que no fim é um teatro, porque a gente sabe que a base do governo já tem os votos para votar o projeto, a gente sabe que querem acelerar a audiência para votar, e a gente sabe que nós que vamos nos prejudicar. Eu sou uma estudante, sou estudante de educação física, também construo o Daefi, que é o meu diretório acadêmico, também faço parte do Coletivo Alicerce, eu também perdi o meu direito ao meio

passo estudantil. Eu, nesses últimos anos, tive que adotar a bicicleta para poder ir para a faculdade, porque às vezes não tenho os 10 pilas para ir e voltar da aula, só que como é que eu vou andar de bicicleta também na Av. Ipiranga, sendo que toda a ciclovía está desabando, e desde o ano passado que isso aconteceu. As pessoas estão arriscando para poder andar, pelo seu direito a acessar. Não vai ter uma solução para isso? As pessoas vão cair daqui a pouco dentro do Dilúvio? Acho que é isso que estão esperando acontecer, pelo menos é o que eu vejo, com muita tristeza, o que é colocado aqui.

E é com muita tristeza também que, cotidianamente, eu vejo os meus colegas entrando no DCE para conseguir fazer o Tri, que é um direito básico. Antigamente, tu só chegavas com teu comprovante de matrícula e pronto, tu és um estudante e tu tens direito ao meio passe; hoje, é pedida tanta documentação, é uma burocratização, são documentos que às vezes nem existem e que a Prefeitura está cobrando, e mesmo estudantes que teriam acesso, dentro dessas restrições por renda, mesmo essas pessoas não estão conseguindo acessar. Então acho que a gente precisa abrir os olhos para o que está acontecendo. Enfim, é uma tristeza dizer para os nossos colegas que às vezes a gente não vai conseguir fazer o Tri deles. Mas gostaria de colocar que a gente cotidianamente tem feito a denúncia para essas pessoas, de que é uma opção política, de que é um projeto que está em andamento e que vai seguir em andamento se nós não fizermos nada. Então acho que colocar que nós, enquanto DCE, vamos seguir trocando ideia com os nossos colegas, com a população também, porque a gente não vai se limitar só à universidade, a gente vai trocar ideia com o povo e a gente vai buscar formas de tentar mobilizar as pessoas, porque o que está colocado não nos serve, e por mais que o projeto venha a passar, a gente reitera aqui que ele é muito prejudicial para todo mundo. A gente não quer ver mais uma tragédia acontecendo na cidade, para dizer que não tinha como saber. Era isso que eu queria colocar.

SR. JOÃO CARLOS MARTINI DE VARGAS: Boa noite, gente. Eu não tenho mais muita coisa a acrescentar, só agradecer aos camaradas, às

camaradas que subiram aqui para se expressarem. Acho que todos que foram chamados de usuários de transporte, são também trabalhadores. Queria dizer que todo mundo que é trabalhador, que usa o transporte, pode subir aqui e listar mais de dez problemas que passa só em um dia usando o transporte público de Porto Alegre. Também não acho que seja um problema só de gestão, os senhores não precisam se defender assim, a gente não quer fazer um debate raso de que seja só o Executivo resolver os problemas, mas tem responsabilidade sim, e nós queremos falar disso.

Só para finalizar, a gente acha que talvez essa batalha específica seja perdida, mas reforçar o apelo aos vereadores que estão aqui e aos que vierem a assistir gravação desta audiência, a barrar esse projeto. Por mais que essa batalha específica seja perdida, acho que a única luta que se perde é a que se abandona, e a gente vai continuar lutando para barrar esse projeto e para reverter todos os outros ataques que vieram, que precarizaram a vida dos estudantes como um todo. É isso, nós vamos estar dialogando com as categorias dos estudantes, do povo porto-alegrense, metroviários, rodoviários, mas dizer que talvez não seja aqui que vai ser cobrado, mas que mais cedo ou mais tarde essa crise vai estourar e o povo porto-alegrense, junto com os estudantes, vai cobrar, e acho que não vai ser ônibus elétrico nem o USB na parada que vai impedir isso. Queria encerrar com isso, obrigado.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Obrigado, Mariana; obrigado, João Carlos. O Sr. Adão de Castro Júnior, secretário, está com a palavra para as suas considerações finais.

SR. ADÃO DE CASTRO JÚNIOR: Eu ouvi atentamente a Mariana e o João, que foram aqui os proponentes, do DCE da UFRGS. Em primeiro lugar, deixar bem claro que o projeto não tem o objetivo de precarizar o transporte público. Os números que a gente mostrou são números reais, coisas que estão acontecendo, não são inventadas, eu não estaria aqui, na verdade, inventando números para vocês. Nós vamos terminar esse ano com 407 ônibus renovados

na frota, um investimento na ordem de R\$ 305 milhões, dinheiro que é investimento das empresas – R\$ 305 milhões. Então, naquela questão da contrapartida que se fala, ela é também investimento que vem das empresas na renovação da frota.

Em relação à Carris. A Carris, a gente sente ter feito, na verdade, a privatização dela, mas foi necessário. O Município vinha retirando dos cofres públicos na ordem de R\$ 70 a R\$ 60 milhões. Isso não era subsídio tarifário, era investimento, era aporte capital, porque a empresa não conseguia se manter com os recursos do serviço prestado. Vinha precarizada, vinha com problemas sérios de manutenção, vinha perdendo na faixa... Ela cumpriu 82, 83% das suas tabelas. Em três meses com a Carris privada, ela vem cumprindo 100% da tabela. Tem coisas a fazer? Tem. Agora, recentemente, já adquiriu 62 carros, já chegaram 15; já foram colocados nas linhas 343 e 353 esses 15 ônibus. Então, sim, está melhorando. É lógico que o fenômeno da pandemia trouxe fenômenos diversos, inclusive a questão de diminuir o número de alunos nas universidades, isso aconteceu no transporte público também. O Yuri falou sobre a questão da Carris, eu respondi aqui.

O Anthonio falou sobre a questão... De novo, reiterar, a nossa intenção não é aumentar a vida útil do veículo, tanto que nós diminuimos, estamos diminuindo. Em 2020, era de oito anos, nós vamos terminar este ano com seis e meio, então, a nossa ideia é diminuir a vida útil. Mas isso é uma política pública; investimento em transporte público é uma política pública e precisa, evidentemente, fazer parte o custo de capital, que é a questão da renovação da frota, e tem que ser decidida com uma política pública também. A Karen falou – e aí eu quero aqui refletir vários aspectos. Um deles é exatamente o papel do governo federal. Os municípios estão fazendo a sua parte, cito Porto Alegre como um bom exemplo, mas outros municípios também vêm fazendo a sua parte, vêm subsidiando o transporte urbano. Eles vêm, na verdade, tirando dinheiro dos cofres públicos para manter o serviço, para manter a tarifa. A tarifa de Porto Alegre já foi a primeira e a segunda mais cara, hoje ela está em 9º, 10º lugar; R\$ 4,80 hoje, representa, entre as capitais, o 9º, 10º lugar. O governo

federal precisa entrar nesse jogo, ele precisa custear a operação transporte. É um compromisso nosso o 65 Mais, que evidentemente tem projeto já tramitando na Câmara dos Deputados e, se fosse aprovado, nós baixaríamos a passagem. Porque receberíamos na ordem de R\$ 90 milhões em subsídio para o 65 Mais, e quiçá poderíamos até mesmo baixar a passagem de Porto Alegre. Essa é a nossa intenção, aguardamos evidentemente talvez o PAC. E, se vier o PAC, bom, temos condição de fazer novos investimentos.

A questão da bilhetagem, Karen, sim, nós estamos trabalhando. Terminamos o trabalho com a FGV e, logo em seguida, teremos esse trabalho concluso e publicizado. É uma lei municipal de 2016 e, em 2018, houve, na verdade, o prazo final, e a gente está trabalhando para cumprir. Tudo está sendo apresentado ao Ministério Público com as audiências; está sendo, na verdade, acompanhado esse trabalho. Então o trabalho da gestão da bilhetagem está acontecendo, e a gente quer logo colocar esse trabalho em audiência pública, apresentar o trabalho todo realizado pela FGV, junto com a gente.

A questão do seu processo, das perguntas que você fez, Karen, já foram respondidas. Talvez não tenha chegado a você, mas a nossa parte foi respondida já. Talvez esteja num processo tramitando internamente e tal, mas já foi respondida. A mesma coisa o Sr. Adeli que falou sobre a questão... Adeli, sim, nós reformamos o Rui Babosa, reformamos o Parobé, reformamos os terminais. Reformamos. Infelizmente, passam por depredações diariamente, e nós vamos lá, os restabelecemos, consertamos. Coisas que a gente reformou num dia – banheiros, porta de banheiro – noutro dia foram vandalizadas. Mas tudo bem, a gente vai lá e conserta de novo. Esse é o nosso trabalho, e vamos continuar fazendo, mas reformamos, sim, os dois terminais que você citou.

Em relação ao Jones que falou sobre a idade. Jones, hoje a lei atual permite o ônibus leve e pesado 12 anos, e o articulado – a lei atual vigente – pode ir até 15 anos. Então, de novo, o que nós estamos propondo é que a gente tenha, na verdade, condições de trazer essa idade, fazer um processo de transição e diminuir essa idade, e é o que a gente vem apresentando ali. E, de novo, o novo PAC tem os terminais, tem os ônibus, tem o CCO, e é uma grande

mudança no sistema de transporte público o que nós estamos propondo, inclusive, com um sistema tronco-alimentado.

A questão da tarifa do Lucas eu já falei que é uma tarifa que hoje não é a mais cara, já foi; está em 10º lugar ou no 9º lugar. A Luiza falou sobre a questão da gratuidade, eu até peguei aqui. Hoje nós temos de gratuidade – só anotei aqui para não esquecer – o idoso 65 Mais, temos o PCD, o HIV mais o acompanhante; temos o estudante, temos o Vou à Escola, temos a Brigada Militar, Bombeiro, a integração e o passe livre – que hoje é nacional –, temos o de vacinação e temos também o dia da padroeira.

Na questão da gratuidade dos estudantes especificamente, nós temos hoje isenção de 100%, com renda *per capita* até R\$1.980,00. Acima disso, nós temos a possibilidade do ensino técnico, ensino fundamental, cursos profissionalizantes, graduação com até 50%, com a renda *per capita* acima de R\$1.980,00. Então tem as gratuidades, o que está acontecendo, talvez, é a renda per capita que não se enquadre, porque a gente focou exatamente no quem mais precisa. Como a gente mostrou, apesar de todo o esforço feito, a gratuidade hoje ainda representa R\$ 213 milhões por ano. Nós estamos investindo na ordem de R\$ 100, R\$ 130 milhões este ano, mas ainda não é o suficiente para custear todas as gratuidades. Então nós esperamos, evidentemente, que o governo federal entre nesse jogo e, quiçá, a gente consiga avançar mais à frente com isso.

Bom, de forma resumida, eu acho que era isso o que a gente tinha para colocar, Presidente.

PRESIDENTE MAURO PINHEIRO (PP): Então agradecemos a presença de todos. Damos por encerrada esta audiência pública. Muito obrigado.

(Encerra-se a audiência pública às 21h14min.)