

**Pauta:** Edital de desestatização da Carris

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** (10h18min) Estão abertos os trabalhos da presente reunião da Comissão de Economia, Finanças, Orçamento e do Mercosul. Bom dia a todos. Nossa primeira reunião após o recesso, antes mesmo de voltarmos ao plenário, a CEFOR já entrando nos temas atuais. Nesse recesso foi lançado, pela Prefeitura, e até por isso que nós chamamos como primeira reunião, o edital para a desestatização da Carris. Para trazer transparência para a população e para os vereadores também, esse tema vai envolver valores, responsabilidade financeira, nós trouxemos, para a CEFOR, a Prefeitura, ouviremos o secretário de Parcerias que está liderando esse processo, ouviremos também o presidente da Carris e a equipe técnica que aqui compõe a Mesa. Esse tema ainda é novo, de certa maneira os números e as informações que constam hoje no edital, existiam audiências públicas e outros materiais que eram ainda muitos sutis, os termos dos quais estariam sendo considerados nessa na negociação, e, agora a negociação está posta na mesa. E é sobre isso que nós gostaríamos, primeiro, de ouvir sobre o edital, ouvir as partes também e ver como a Prefeitura vai conduzir esse movimento e o que ela espera, até a gente conseguir fazer algumas ponderações, cada um de nós, na sua linha de conhecimento, na sua linha de precaução. Nós temos o Parlamento com 36 vereadores e a Comissão para tentar chegarmos ao melhor coeficiente para a cidade no que tange ao serviço de transporte municipal. O Sr. Jorge Murgas está com a palavra.

**SR. JORGE MURGAS:** Bom dia, vereadora, bom dia, vereadores que acompanham a Comissão, estou aqui em conjunto com a minha colega Dra. Alessandra que participou do processo, da formulação dos estudos da Companhia Carris. A gente trouxe uma apresentação, acho que é interessante a gente trazer os números, trazer toda a modelagem. Eu vou passar a palavra então para a Dra. Alessandra que vai explicar e a gente vai compartilhando apresentação aqui.

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** De uma forma sintética, a gente trouxe aqui um primeiro material e aí depois nos colocamos à disposição para aprofundar. Então aqui um breve briefing do que é a Carris. Eu acho que aqui dispensa maiores apresentações da empresa, mas ela está delimitada no edital ainda como a fatia do mercado que ela representa, então a Carris representa 22 % do mercado de transportes. Isso é um tamanho interessante, é uma responsabilidade em relação às linhas que compõem a bacia. Hoje nós renominamos a bacia e trouxemos também para uma forma que ela já era conhecida, como bacia transversal, que é composta, principalmente, pelas linhas transversais, os Ts, e trouxemos alguns dados do exercício 2022, como total de empregados, 1544, isso aqui contemplando também os empregados que estão em licença. Uma frota ativa de ônibus de 298, com passageiros transportados de 38 milhões e 293 mil, isso no ano de 2022, e uma quilometragem percorrida de 18 milhões e 901 mil quilômetros. Esses dados são importantes justamente porque compõem a cara da empresa e são o que os eventuais interessados na licitação levam, primeiramente, em consideração.

O edital de licitação e seus anexos já estão disponíveis no *site* da Prefeitura, nós inserimos ali um QR Code que pode acessar facilmente o material e também tem um *link* para isso, compõem o Edital de Concorrência nº 18/2023. Ele foi publicado no dia 25 e tem a sessão pública já agendada para recebimento das propostas dos eventuais interessados no dia 02 de outubro. O critério de seleção é a melhor proposta comercial. Essa licitação tem uma característica que é a primeira que vai ser lançada aqui no Estado, pelo menos, que compõe dois objetos, uma licitação que vai compor e vai resultar, lá no final, a assinatura de dois contratos. O primeiro é em relação à própria desestatização da empresa. Como vai ser feita uma transferência, uma venda e transferência de ações que são posse e propriedade do poder público, por isso a empresa vai deixar de ser uma empresa pública para ser uma empresa privada, vai passar ao controle total da do capital privado. Também tem o segundo componente que a Carris nunca foi exatamente uma concessionária de serviços, ela sempre atuou no Município a partir de um decreto. Então, conjuntamente com a venda, se tem que fazer a

concessão desses serviços, mediante assinatura de um contrato. Por isso vocês podem verificar que dentro desses documentos existem dois contratos em que há uma condição do licitante vencedor assinar concomitantemente esses dois documentos. Nesse intervalo de tempo do dia 25 até o dia 02/09, ainda tem alguns eventos que vão acontecer. Como o edital está publicado, existem alguns prazos para solicitação de esclarecimento, para impugnação do edital, para visitas técnicas, para due diligence para os interessados. Então existe um cronograma, nesse intervalo de tempo, suficiente para que se esclareçam todas as questões em relação ao edital e seus anexos. Aí vem a composição disso. Em havendo interessados, como é que se consolida realmente a identificação deles dentro do processo? É justamente no dia da sessão pública, em que se efetiva através da entrega dos envelopes. Essa licitação está estruturada com a entrega de três envelopes. O primeiro, que a gente chama, é uma garantia de proposta. Nessa garantia de proposta, já tem um valor fixado, ela credencia, digamos, financeiramente, os licitantes. Ela é uma pré-habilitação. Esses licitantes só prosseguem se, nesse documento, apresentarem uma documentação hábil a fornecer uma garantia de proposta. Pode ser um depósito em dinheiro, pode ser uma caução, um seguro. Geralmente é uma carta-fiança. O segundo documento é justamente a proposta comercial, e aí é que dá para destacar o seguinte sentido: essa proposta comercial é formada por dois valores. O primeiro valor é o fixo, que é o valor da empresa, que são os R\$ 109 milhões.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Vocês fizeram essa modelagem, pelo que eu entendi, por um NAV, que é uma liquidação líquida do ativo.

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** É isso.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Não por uma metodologia de fluxo de caixa nem de múltiplos.

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Isso. Nós avaliamos a empresa e ajustamos esse valor retirando alguns passivos, atualizando principalmente. Como a empresa vai ficar com os ônibus, nós retiramos do valor do balanço da empresa, por exemplo, o financiamento, porque, dentro do valor dos ativos, estava o valor dos ônibus. Também tem uma projeção, então nós tiramos um raio-X de um balanço, ali era setembro de 2022, e fizemos uma estimativa até junho de 2023. Esses ajustes que foram feitos é que resultaram nos R\$ 109,8 milhões.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Dando a liberdade para a adquirente de, por exemplo, vender os terrenos, porque ali está o valor dos terrenos, não é?

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Isso vamos ver mais adiante. A venda dos ativos da empresa são R\$ 109,8 milhões. A parte variável dessa proposta é uma outorga pelos serviços. Aqui sim nós estabelecemos um valor mínimo de R\$ 1,00. Então, a proposta inicial da proponente é uma soma dos dois. Onde vai se dar a disputa? Justamente na parte variável, que é o que representa a outorga dos serviços. Esse edital, além da entrega do envelope, abertura e desse valor já definido de largada, havendo as condições estabelecidas no edital, que é mais de um concorrente, pode ter uma etapa de lances de viva-voz. Nessa etapa de lances, serão aceitos lances mínimos com diferença da proposta ofertada de R\$ 20 mil. A gente estabeleceu um valor mínimo. Ele pode, diante da dinâmica da licitação, ser aumentado pelo presidente da sessão, mas já tem uma regra mínima preestabelecida no edital da licitação.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Desculpe, eu estou exagerando, mas só aproveitando. Nessa modelagem dos serviços, quando eu vi ali na construção, vocês colocam que o preço da receita vem pela tarifa e vem por subsídio do sistema. Quando vocês consideram subsídio do sistema, a gente tinha uma Carris, que recebia, proporcionalmente, mais do que as outras

concessionárias, no nosso modelo. Como a modelagem vai se dar nesse sentido de quem vier negociar, como é que ela vai fazer uma expectativa de subsídio no sistema público, entendeu? Porque a sustentabilidade não se dá só na... tipo, tem um equilíbrio econômico-financeiro que vocês fazem com as outras concessionárias que estão na ATP. É a mesma regra, ou tem algum bônus?

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Pode, a única coisa assim: no momento em que a Carris se torna, daí efetivamente, tanto de fato como de direito, uma concessionária, ela necessariamente adere plenamente às regras do sistema. Dito isso...

**SR. PAULO RAMIRES:** Bom dia, presidente e demais vereadores, colegas aqui da Mesa e todos os que nos acompanham; só vou pedir para a Alessandra para responder, porque isso é muito do sistema e não da privatização. O que acontece? Tradicionalmente, a Prefeitura, o que ela passa para a Carris não é subsídio ou, pelo menos, não vinha sendo subsídio, é aporte de capital. Quando a Prefeitura passa isso, ela passa sempre, ou historicamente passou, acima do próprio custo do sistema que não era recebido na receita da roleta. Ela passava sempre o aporte de capital que cobria basicamente aquilo que a tarifa não remunerava do próprio sistema de despesa do sistema, custo do sistema, e o sobrecusto, aquele custo além que a Companhia Carris tem. Quando o privado, o eventual comprador comprar a companhia, ela entra dentro das regras do sistema, então, ela vai ser remunerada, o subsídio vai ser a diferença da receita do sistema com o custo da operação, e não com um eventual sobrecusto que ela possa ter.

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Acho que ficou mais claro assim. Eu acho que é importante e é bom que se faça isso de a gente ir interrompendo e explicando, senão vai ficar aqui um monólogo e não é esse o objetivo. A partir disso, vencida essa etapa de proposta comercial e eventual fase de lances vivas-vozes, em havendo licitantes e havendo competição, essa etapa

de lances vivas-vozes realmente favorece para que aconteça uma disputa. Encerrada essa fase, vão ser abertos os documentos de habilitação de quem ficou em primeiro lugar, ou seja, da melhor proposta comercial. Então aqui nós temos o que tradicionalmente acontece nesse tipo de licitação, que é uma inversão de fases, mas que hoje a nova lei de licitações já prevê como uma regra geral. Os documentos de habilitação vão ser, ao final, abertos somente para aquele que está com a melhor proposta. Dentro da licitação, tem aqui algumas condições para a assinatura dos dois contratos. Além daquela garantia de proposta que foi apresentada pelos licitantes no início, como condição pra assinatura do contrato também o vencedor da licitação tem que apresentar uma garantia de execução desse contrato de concessão, que é o equivalente a 10% do valor do contrato de concessão. Aqui eu venho já antecipando a questão do valor do contrato de concessão, o que ele representa dentro desse processo. Justamente ele é uma estimativa, ele é um valor referencial, dentro da mesma lógica da avaliação dos ativos da empresa, só que ele serve como referência, por exemplo, para a determinação da garantia da execução do contrato, para a determinação dos valores das multas, mais adiante, se eventualmente forem aplicadas.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Isso, que são os R\$ 133 milhões, mas tem uma finalidade específica que está escrita lá no contrato, que é justamente para ser uma base de incidência para alguns cálculos, não que necessariamente lá no final esse vai ser o valor calculado, porque existe aqui um modelo de regulação para o sistema de transporte público em Porto Alegre, que se denomina de uma regulação discricionária, não é exatamente contratual, porque tem as regras da câmara de compensação; lá é que se dá a avaliação do equilíbrio econômico-financeiro não só do contrato mas do próprio sistema, justamente pela forma como se estima a projeção de recursos, de receita, a

projeção dos custos. Aqui tem regras, mas todo equilíbrio é sempre apurado dentro do contexto do sistema.

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Desculpe-me, mas eu me perdi um pouco. Nós temos aquele valor de R\$ 109 milhões, e agora nós temos aqui os R\$ 133 milhões.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** As 21 linhas. Sim, mas o que se propõe é a venda dos ativos.

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** É a venda dos ativos. Existe um lance pela outorga da concessão, é um *plus*. Mas aqui, nessas condições de assinatura dos contratos, é previsto na legislação das concessões de serviços públicos, porque nós estamos trabalhando com dois contratos. Então nós temos um contrato que é uma compra e venda, com determinadas avenças, e um contrato que é regido pela legislação das concessões de serviços públicos. Nessa legislação, se exige uma garantia de execução do contrato, assim como da própria lei de licitações: quem contrata com a administração pública, via de regra, tem que oferecer uma garantia da execução desse contrato, por isso que aqui tem essa garantia calculada sobre o valor do contrato da concessão, dos R\$ 133 milhões.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Eu até vou fazer uma ressalva, mais porque eu dei uma estudada, e depois vai entrar até na parte que eu sei que o pessoal da esquerda gosta de falar, que é sobre a qualidade dos serviços. Um dos critérios é o índice de solvência da empresa que vai dar o lance, e a gente está com um critério de índice de solvência de 0,8, o que eu considero arriscado, e até a modelagem que ela tem em parcelar os pagamentos. Muitas vezes a gente fala que o início da privatização ou da terceirização começa a dar



errado na modelagem, aí vai ter – aqui a gente sabe – todos os problemas que depois a gente vê nesta comissão, que é no lixo, nas escolas, na saúde. A gente abrir margem para um endividamento alto dessa companhia, já entrando no jogo com alto índice de endividamento, eu não sei se a gente não acaba abrindo opções para empresas não tão sólidas ganharem essa concessão. Eu, como administradora, gostaria de fazer essa ressalva de, daqui a pouco, a gente ampliar... Eu vi que no índice de endividamento geral estaria 1,2, mas se a gente conseguisse abrir um pouco essa margem de maior critério técnico para vir uma empresa mais sólida a ser a vencedora desse edital – eu não sei se quem fez o estudo ou por que –, seria essa a única consideração.

**SR. MAURÍCIO GOMES DA CUNHA:** Eu vou eu vou falar rapidamente algo que me ocorre. Claro, tem que ser o mais sólida possível; agora, as garantias necessárias e os valores envolvidos, como premissa, a empresa tem que ter a capacidade financeira de pagar R\$ 109 milhões, R\$ 110 milhões, praticamente, e mais uma concorrência de concessão que pode chegar a dezenas de milhões de reais. Muitos desses valores, a gente está falando aí de mais de R\$ 10 milhões, são pagos praticamente à vista, e há garantias bancárias que são dadas. Então isso reforça, de certo modo, a capacidade financeira do adquirente. Por outro lado, o setor está saindo de uma grande crise histórica, então dificultar o acesso de empresas que estão se reorganizando seria uma forma de afunilar demais a licitação. Acho que esses dois dados sopesados explicam um pouco e também tranquilizam. Não há possibilidade – nem financeira, nem técnica – de um aventureiro se envolver nesse certame, isso foi o principal, foi pensado desde o início. A garantia técnica é uma garantia de operação atual, já feita nos anos anteriores, e as garantias financeiras são as mais sólidas possíveis.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** O valor à vista, a gente vai trabalhar com R\$ 109 milhões, mais os R\$ 13 milhões, no serviço, depois a gente parcela em 10 anos, mais ou menos?



(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SR. MAURÍCIO GOMES DA CUNHA:** O valor da concessão entra no pagamento anterior, não é parcelado. Esse valor está em aberto, essa é a grande disputa. Se ele custar R\$ 130 milhões, terá que ser pago à vista.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Sim, mas o outro valor, que é do patrimônio, a gente parcela em dez. A grande questão é a seguinte: a capacidade de investimento que a gente sabe que precisa ter para trabalhar com transporte, que hoje está deficitário, para melhorar a qualidade, essa empresa já tendo esse grau de investimento e de endividamento de 0,8 está no limiar da insolvência. Então, daqui a pouco, ela já está alavancada, daí tem um passivo trabalhista acima do imaginado, tem qualquer problema, a gente vai estar numa situação que vai começar a ser mal visto a privatização, a parcerização. Então é mais nesse sentido que eu ponderei o critério do 0,8.

**SR. JORGE MURGAS:** Vereadora, isso é um regramento que já existe, é uma ordem de serviço do Município. Então todas as licitações acompanham esse regramento, a gente acabou, enfim, discutindo essa questão. E isso consta, então, no regramento e a gente procurou manter essa regra que o Município já adota, lembrando que é um contrato de concessão de 20 anos, tem várias regras lá. E o objetivo maior aqui é dar qualidade na prestação de serviço e, para isso, a gente tem os mecanismos, inclusive, na seleção, a gente vai selecionar empresas com capacidade. Essa garantia de 10% tem que estar vigente durante ao longo dos 20 anos da concessão. Tem a expertise técnica, então os atestados de qualificação técnica, as empresas que vão participar da licitação, enfim, vão ter que demonstrar essa capacidade técnica operacional. Então a gente tem um conjunto ali de garantias que não é somente a qualificação econômica. Lembrando que – a senhora fez a referência aqui a outros processos das escolas, fez referência a outros projetos – são projetos diferentes, distintos, seguem um outro regramento, que é a lei tradicional de licitação, contrato

administrativo de prestação de serviços, e que é um contrato de concessão que a gente tem que procurar aperfeiçoar, porque esse é o caminho para gente prestar um serviço de qualidade e eficiência para os usuários, independente do serviço, seja para o transporte, seja para a saúde, a gente tem acompanhado esse movimento. O governo federal, inclusive, tem se posicionado para fomentar muito esse tipo de processo. Há pouco tempo a União vai ser a garantidora, então, das concessões das PPPs, inclusive está instrumentalizando isso, notícia do secretário do Tesouro Nacional. Agora há pouco, na semana passada, também teve uma manifestação deles em relação de que 0,5% dos financiamentos é para se investir em estruturação de estudos de PPPs e concessões, porque esse é o caminho para a gente tentar atender o cidadão da melhor forma. A gente sabe que esses outros contratos de prestação de serviço têm um problema na sua execução, nas empresas que, enfim... Então eu acho que esse é o caminho.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Eu sou totalmente a favor à privatização, parcerização, eu só quero sempre aumentar a régua técnica para a gente entregar o melhor serviço.

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Continuando, por uma questão, uma regra legal, também essa empresa vai ter que entrar com um processo dentro do CADE. Isso daqui é um controle de monopólio do mercado, em que pese, a gente sabe que dificilmente vai acontecer, mas como a característica desse processo e os valores levam à obrigação dessa empresa entrar com um processo que possivelmente vai entrar ali num rito sumário, dentro do CADE, para eles mesmo caracterizarem se cabe ou se não cabe. O pagamento da outorga da concessão dos serviços, então aqui é feito o pagamento daquela parte variável que foi explicada, é feito esse pagamento antes para o Município, e o registro do consórcio na Junta Comercial, se o licitante vencedor tiver um compromisso de firmar esse consórcio. A partir do momento em que o Município chama o licitante vencedor para assinar o contrato,

ele tem um prazo de 30 dias úteis para assinatura desse documento. Nós ainda colocamos um adicional no edital que possibilita o adjudicatário, o vencedor da licitação designar uma comissão. Não havendo nenhum impedimento, claro, judicial nesse sentido, alguma coisa que obstaculize isso, ele pode já identificar alguns profissionais numa comissão para já começar a conhecer a empresa e ter uma aproximação formal da Carris, enquanto pública, justamente pela segurança dessa transferência adequada dos serviços para que não haja aí nenhuma surpresa, nenhuma interrupção ou desmobilização. Então esse é um detalhe, mas que a gente sabe que, depois, na prática, ele faz muita diferença. Então, para não ficar num nível de informalidade, o próprio edital já prevê essa faculdade.

Bom, aqui as condições de compra e venda do contrato, previstas no contrato, que eu acho que vem muito ao encontro do que foi falado até agora dessa busca do Município em identificar qual é o ponto de equilíbrio entre um eventual risco até de contratar um concessionário que não tenha as plenas condições de prestar o serviço. Na verdade, vai ser isto: esse licitante vai comprar uma empresa e imediatamente já vai ser o concessionário, e aí assumindo essas obrigações de investimento, principalmente em mudança de frota. Então, nós buscamos um equilíbrio dentro da seleção desse licitante, olhando para as obrigações que ele iria assumir e a situação que está o mercado de transporte público, que aí é nacional. Então, as condições de pagamento que nos foram estabelecidas em relação aos R\$ 109 milhões foram essas. A partir dos cinco dias da assinatura do contrato, o vencedor tem que pagar R\$ 12,5 milhões numa primeira parcela. O remanescente é dividido em 120 parcelas da forma como está exposto. Qual é a finalidade disso? Quando se analisou a situação da empresa, inclusive analisando o fluxo de caixa do projeto e as obrigações do investimento, se ponderou que o Município reteria alguns passivos, alguns valores, algumas obrigações, melhor dizendo, e, em contrapartida, já estabeleceria um valor, e esse valor seria parcelado, justamente para fazer uma distribuição dessas obrigações de parte a parte. Como garantia disso, que o Município também honraria as suas obrigações, se estabeleceu a criação de

uma conta vinculada. Então, juntamente com a assinatura dos dois contratos, ambas as partes vão assumir alguns compromissos e vão assinar uma procuração, que, a partir da criação de uma conta corrente pela própria Carris, a ser movimentada exclusivamente com a autorização tanto do Município quanto da própria gestão privada da Carris, serão movimentados esses recursos. Quais recursos? Dentre eles, o depósito das próprias parcelas. Essas parcelas têm a finalidade de assegurar que todos os passivos, conforme as regras do contrato, que forem gerados em relação a passivos de ações cíveis que foram levantadas, trabalhistas, ambientais, todas elas cujo fato gerador tenha sido gerado antes da compra da empresa vão ser honrados pelo Município, a partir do abatimento dos valores que forem sendo pagos pelo privado. Então, essa foi a lógica do parcelamento. Com o próprio valor gerado da empresa é que o Município vai honrar esse passivo.

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Na verdade, vão acontecer pagamentos de parcelas, na verdade 120. E esse valor será acumulado numa conta vinculada, que só poderá ser mexida mediante a assinatura da Prefeitura e do vencedor.

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Isso.

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Isso não dá um sinal de apreensão, por parte dos contratantes da empresa aí? Porque se a Prefeitura vende a empresa, recebe recursos e deixa que o próprio vencedor do contrato também assine junto, é uma espécie de demonstração de medo de ambas as partes, medo de que aconteçam eventos com fato gerador anterior.

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Eu acho que esses eventos já aconteceram. Se for verificar no próprio balanço da empresa, tem um passivo já estabelecido, inclusive valores em depósitos judiciais já decorrentes dessas ações.

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Mas de que montante?

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Nove milhões é o que tem no balanço.

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Então, significa que, dos 109 milhões, 9 milhões seriam reservados para esses pagamentos?

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Não. Não. O que se está reservando é o que exceder esses pagamentos e eventuais novas ações judiciais, com base em fatos geradores ocorridos anteriores à data da assinatura.

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Era isso que eu tinha entendido.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** (Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Dependendo do processo. Então, é nesse sentido. E eu acredito que essa questão de uma retenção, eu acho que o que a gente quis dar aqui como exemplo, é justamente na mão contrária, eu acho que existe aqui um ambiente de consensualidade, que é o rumo que se está tomando dentro da própria sociedade. Eu acho que aqui, por exemplo, esse é o ambiente que representa justamente isso; então, aqui nós estabelecemos essa organização. E por que uma assinatura conjunta? É justamente porque existe aqui uma responsabilidade de parte a parte. Existe uma responsabilidade do Município, de avaliar esses valores, e uma responsabilidade também da própria empresa privada. Mais adiante a gente vai ver o porquê disso, no próximo *slide*.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Está pelo IPCA, se não me engano. NPC eu acho... Foi pelo IPCA! IPCA! A duração dessa conta é por 12 meses, podendo ser prorrogada por igual período. E depois esses pagamentos passam a ser feitos direto para a Fazenda do Município. Eu acho que aqui é importante falar também das possibilidades. E tudo isso sempre frisando, dentro de um cenário em que a gente sabe, e, enquanto administração pública, sempre buscando o êxito do processo licitatório, nos preocupamos, sempre tentar identificar o ponto ótimo, que é uma forma de dizer, porque a gente sabe se que o que o ótimo é sempre o inimigo do bom, ou do fazer. Mas a gente tentou colocar esse processo dentro de um modelo em que se proporcione uma isonomia na participação. Nesse sentido, se colocou essa opção de, num prazo de 12 meses, do contratante poder efetuar a venda para o próprio Município. Não seria aqui exatamente um conceito de retrovenda, mas é muito similar. Então, existe aqui a possibilidade de ele vender esses imóveis de volta para o Município, e aí, sim, abater das parcelas. Ele exercita essa faculdade no prazo de até 12 meses, e abate do valor das parcelas, partindo-se da última para trás. Já tem os valores pré-estabelecidos na licitação, esses valores foram apurados pela própria Secretaria Municipal da Fazenda. Como são dois terrenos, existe essa faculdade de tanto vender em conjunto ou isoladamente, e já estão apurados ali os valores. Na mesma linha...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Eles estão na conta. Por isso os R\$ 109 milhões. Eles estão na conta. Então...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** A alternativa, só para concluir a linha de raciocínio, aí eu já respondo à sua pergunta, vereadora, ou o seu comentário. Na sequência, esse concessionário pode também apresentar

uma possibilidade de locação. Então, esses valores também são definidos, dentro do edital, num laudo de avaliação da Fazenda com valores de locação mensais previamente estabelecidos, claro, sujeitos à correção. Esses valores são depositados na mesma conta vinculada enquanto ela perdurar. Então, essa conta vinculada vai receber pagamentos tanto do valor equivalente à venda, também ela pode servir para recebimento do valor dos aluguéis. Então, ela tem várias funcionalidades, por isso que ela tem essa movimentação conjunta, porque ela serve de parte a parte.

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Mais uma pergunta: se existe – e existe –, na modelagem toda, essa previsão de aluguel, locação destes dois imóveis, 1% e R\$ 36 mil, e outro R\$ 225 mil, que são valores significativos é porque a Prefeitura tem alguma ideia de uso desses imóveis. Existe alguma ideia de uso e para quê? A Prefeitura prevê essa possibilidade de locação uma vez que quem escreveu o contrato foi a Prefeitura.

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** A ideia, quando foi previsto o valor de locação, é a locação para o próprio uso que ele é feito hoje, para operação.

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Operação da empresa...

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Da Carris, da própria Carris.

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Sim, mas a operação da Carris é custo do vencedor...

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Sim, por isso que ele compra a empresa por R\$ 109 milhões.



**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Sim, e ele oferece para Prefeitura para possibilidade de aluguel de quase...

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Não, é ato subsequente. Para o Município alugar, ele vai ter que ter recebido de volta à proposta de compra. Então, o Município, primeiro, tem que comprar de volta...

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Ah, ele compra e... (Ininteligível.) ...o lucro...

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Isso desencadeia a regra do aluguel. Então, vê que aqui...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** O que acontece? A gente fez aqui um encadeamento de possibilidades justamente para isso não alijar a participação desse processo, essa foi a finalidade.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Deixa-me te fazer a última pergunta, daí eu já vou passar para o Ver. Robaina. Eu vi ali no material que a gente não está abrindo a concorrência para os atuais concessionários. Eles hoje não poderiam participar dessa concorrência? Eu entendi ali...

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Não, não existe essa vedação.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Não tem essa vedação, então, hoje os atuais concessionários poderiam participar e ter ganho de volume, utilizando a infraestrutura que eles têm e, nesse sentido, está aberto para os atuais *players* participarem...

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Podem participar dessa licitação todos aqueles que reúnem as condições de participação.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Eu estava vendo ali que tinham regras básicas. A pessoa não podia ser vinculada à administração direta, tem algumas regrinhas de vedações. Então, os atuais concessionários do sistema podem participar da competição.

**SRA. ALESSANDRA FAGUNDES DOS SANTOS:** Sim, não há um impedimento. Aqui algumas garantias, já está previsto no contrato de compra e venda uma garantia de emprego para 718 funcionários por 12 meses. E aqui acrescentado mais ao regramento que está sendo estabelecido em relação aos empregos dos cobradores por força da [Lei nº 12.910/21](#). Então, existe aqui uma composição de garantias, uma advinda do próprio processo de desestatização, e a outra em observância a Lei Municipal nº 12.910.

Em relação aos passivos – qualquer passivo judicial – o comprador assume todos que forem posteriores à assinatura dos contratos. Com relação aos passivos cujo fato gerador é anterior à assinatura dos contratos, o comprador assume 10% desse valor dos passivos. Por que isso? Deseja-se uma parceria nessa gestão, então, eu acho que essa parceria, muitas vezes, ela se dá pela conveniência do bolso. Então, aí se colocou uma participação de 10% nesses passivos que foram gerados como fato gerador anterior à assinatura do contrato. Em relação à obrigação do Município, as rescisões trabalhistas que acontecerem em até 120 dias após assinatura do contrato, o Município vai honrar com esse passivo, ou com essas rescisões, com essas indenizações. O Município, aqui também, assume o financiamento – tem um financiamento hoje via Caixa Econômica Federal –, que não poderia ser transferido para uma Carris privada, porque ele só foi estabelecido justamente pelo vínculo da Carris como uma sociedade economia mista, integrante da administração indireta do Município. Então, o Município de Porto Alegre se sub-roga nesse financiamento. Aqui esse financiamento, acho que é importante ficar claro que em relação a esses ônibus

que são objeto desse financiamento, eles estão na conta dos R\$ 109 milhões, eles estão na conta. E o Município também assume os passivos que foram gerados antes da assinatura do contrato, e aí fazendo uma divisão, aqueles passivos que já são conhecidos, que são as ações judiciais já em tramitação, o que for excedente ao valor que está provisionado no balanço, as partes repartem a responsabilidade em relação à sua cobertura, 90% com o Município, 10% com concessionário. Aqueles novos passivos, ou seja, as novas ações judiciais que surgirem, cujo fato o gerador é anterior à data da assinatura e não existe, portanto, depósito judicial, o Município arca, integralmente, na proporção de 90%. Aqui tem um corte de data, até cinco anos. Não vai ser *ad aeternum*. Cinco anos é justamente porque se entende que existe um limite decadencial para movimentação dessas ações judiciais, então se estabeleceu cinco anos.

Em relação à concessão dos serviços, como já comentei, R\$ 133 milhões é um valor referencial, justamente para ter a incidência de alguns cálculos, dentre eles, a própria garantia da execução do contrato, a questão das multas, que vocês podem ver no contrato de concessão também é um outro fator. Esse contrato contempla a remuneração por quilômetro rodado. Então os acordos que estão sendo feitos, via Cejusc, que envolvem todo sistema de transporte de ônibus, aquela redação de remuneração já foi incorporada nesse contrato, o prazo de duração do contrato é 20 anos. Ele tem uma possibilidade de alteração de acordo com o que for entendido pelo Município, que vai estar acontecendo, digamos, ao longo dos anos em relação ao transporte público e atrelado à própria matriz de risco que tem no contrato e que também está dentro dos documentos complementares desse processo.

A área né de abrangência da licitação são as 20 linhas da Bacia Transversal. São 21 se contar os T11, dividido em duas linhas. Aqui também se estabeleceu que o poder concedente, no caso do Município, ele faz uma operação assistida: nos primeiros 90 dias da operação privada da Carris. Ou seja, antes, no edital estava previsto ao contrário, os compradores acompanhando a operação Carris pública e, após assinatura do contrato, 90 dias, aí ao contrário, o poder público acompanha a operação da privada e os serviços regulados pela EPTC.

**VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL):** Bom dia, Ver. Tiago. Abigail, Ver. Giovani e Ver.<sup>a</sup> Mari. Eu escutei a intervenção da Alessandra, a exposição da Alessandra, e eu queria aproveitar essa reunião, presidente Mari, para manifestar a preocupação que eu tenho, porque eu vejo que, sobre esse tema. a Câmara dos Vereadores não está fazendo as exigências devidas, não está cumprindo as suas obrigações, esse é o primeiro ponto, e acho que o governo, por opção, atropelou o próprio processo legislativo.

Quando nós discutimos o tema da Caris, da desestatização da Carris, nós não fizemos um debate nas comissões. Agora a Ver.<sup>a</sup> Mari trouxe o tema da Carris para fazer a discussão da modelagem, mas nós já teríamos que estar discutindo isso antes de a Câmara ter votado a própria ideia da desestatização. E a Câmara não discutiu nas comissões. Eu respeito muito o Ramires, que trabalhou bastante tempo na EPTC, o Flávio, que é um técnico – eu não sei se ele está na Carris ou está na EPTC agora, mas é um técnico muito... sei que foi para Carris, depois foi para a EPTC –, também o Jorge, eu o conheço há muito tempo, um advogado muito competente, e o presidente da Carris, eu até estava para visitar o Maurício, mas confesso, presidente Maurício, que acabei não indo, não só por um problema de agenda, mas eu vi que, quando o governo lança já diretamente o propósito de avançar esse ano na desestatização, eu vi que já era uma política sem volta. Ou seja, vocês aceitaram, é uma questão de opção, cada um faz suas opções, mas eu estava vendo, eu estava muito crítico, estou muito crítico com a administração da Carris, porque eu vejo um desmonte na Carris há um bom tempo, um desmonte que se expressa de várias formas, se expressa nos carros que não estão circulando, ou que estão circulando com muitos problemas de segurança – são relatos que me chegam de dezenas, não é de um nem de dois motorista –, demissões, não só o PDV, mas também demissões de ativistas, inclusive os ativista que foram lideranças da greve, uma greve muito importante que teve na Carris. Então, foi uma política do governo de desmonte da empresa, de liquidação da possibilidade de resistência, e é uma opção, e eu acho que essa opção tem sido, desde o dia que foi votada a desestatização, uma opção de desmonte da empresa, e não de proteção da empresa e de tentativa de fazer

com que a empresa funcione adequadamente. Se nós tivéssemos um quadro onde as empresas privadas fossem uma maravilha, tudo ótimo nas empresas privadas, concessionárias e privadas são a maravilha, aí nós temos uma empresa pública, como a Carris, que é uma porcaria, então se justifica, por si só. Mas nós temos empresas privadas, concessionárias privadas que são um desastre absoluto, que recebem recursos públicos em grande montante, mais de 100 milhões ao ano, que o que o sistema recebe, não é só a Carris que recebe; são empresas privadas também que recebem, que não cumprem sequer a licitação essas empresas, e há muito tempo. Aí a vítima é a Carris, quer dizer, o problema é a Carris, o mal do sistema é a Carris. Por que eu digo isso? Porque eu confesso, nem todos os vereadores podem sentir isso, não sei se o Ver. Ferronato tem essa impressão, ou a Ver.<sup>a</sup> Abigail, o Ver. Culau, queria até saber como é que vocês veem isso. Mas eu queria registrar nesta comissão, Ver.<sup>a</sup> Mari, o seguinte: eu quero que conste nas atas desta comissão que é necessário – eu vou ler aqui porque eu quero que conste isso, porque eu acho que é muito grave o que tem ocorrido – referir que houve violação do devido processo legislativo na edição da Lei Municipal nº 12.910/2021. Olha o tempo em que nós estamos nisso, 2021 e tu estás trazendo o debate agora? Porque tu já estás trazendo debate depois que já foi aprovada uma lei sem ter sido debatida. Por que eu estou dizendo isso? Porque no momento em que a matéria foi excepcionalmente inserida – ela foi inserida na Ordem do Dia pelo art. 81 –, o Ver. Ferronato, que é muito experiente, sabe que quando entra o art. 81 o processo legislativo é acelerado. O que eu quero que fique registrado? Que houve uma violação, eu não sei se o Ferronato pensa a mesma coisa, da competência para edição do ato de abreviação do procedimento, bem como do prazo a ser observado para o exercício daquela intervenção. Entendo que por se tratar de prazo processual legislativo a contagem prevista no art. 81 da Lei Orgânica Municipal não poderia considerar o período de recesso, bem como deveria ser contado na forma do Regimento Interno. De qualquer modo, seja para contar esse prazo da forma como considero correta, seja para contar de forma corrida, seria necessário que tal aferição fosse feita pela autoridade competente, o que não ocorreu, nesse

caso a autoridade competente teria que ser o Presidente da Câmara e não a diretoria legislativa – isso pelo Regimento. Ressalto no ponto que a abreviação do procedimento – aí que entra o problema de ser ferido o processo legislativo – , o fato de ter colocado o art. 81 sem ainda a anuência correta de quem compete fazer isso, com o prazo errado além do mais, impediu a realização de audiência pública – não teve audiência pública –, a participação popular no âmbito desta comissão. Não teve participação popular em nenhuma comissão, muito menos nesta. Dois: restringiu em alguns casos e outros impediu a apresentação de emendas, subemendas e substitutivos pelos vereadores. Três: a medida, por fim, impediu a análise e a possibilidade de rejeição da matéria no âmbito das comissões, já que o art. 81 não prevê debate nas comissões. Eu quero registrar isso, porque é lógico que o tema da Carris, que é uma pauta que o governo colocou este ano, eu não acho que foi à toa que o governo tenha colocado, Ver.<sup>a</sup> Mari, eu acho que a senhora está para presidir uma Comissão Parlamentar de Inquérito muito importante nesta Casa que vai tratar dos problemas de corrupção na Secretaria de Educação; no momento em que isso está ocorrendo no Município de Porto Alegre – tem duas CPIs que vão começar em agosto –, o governo quer fazer um negócio na Carris. Se o negócio é bom, se o negócio é ruim, é um debate, a senhora mesmo fez questionamentos sobre a capacidade da empresa compradora em relação às suas capacidades de honrar os compromissos; e a gente sabe, e a senhora também lembrou muito bem, dos escândalos que têm ocorrido na saúde, na própria educação e os escândalos que têm ocorrido no sistema de transporte com as empresas privadas, e agora nós vamos fazer mais uma. Então eu quero fazer esse registro porque nós vamos resistir até o final, até o final; e eu acho que são escandalosas, infelizmente, presidente Maurício, eu lhe digo com todo o respeito, mas ao mesmo tempo com toda clareza em relação ao que eu penso, as demissões que ocorreram na Carris, que foram demissões políticas. Vocês podem alegar o que quiserem alegar, mas foram demissões políticas, e eu conheço quando as demissões políticas ocorrem, e as demissões políticas ocorrem quando se quer produzir medo numa empresa, porque o medo numa empresa é o principal fator



para impedir o processo de organização dos trabalhadores para resistir e defender os seus direitos. Eu vou lutar para que os trabalhadores da Carris percam o medo e enfrentem esse problema, porque eles serão vítimas de uma decisão política que o governo Melo tem adotado, e eu não quero que centenas de trabalhadores sejam vítimas mais uma vez. Muito obrigado.

**VEREADORA BIGA PEREIRA (PCdoB):** Colegas vereadores, cumprimento a Ver.<sup>a</sup> Mari por trazer esse tema tão importante, ter convidado os representantes da Prefeitura, a empresa Carris, convidou, inclusive, a COSMAM, que bom tê-los aqui para esclarecer também algumas dúvidas. Para nós, é extremamente importante e muito caro para o nosso povo esse tema da empresa Carris. Quero cumprimentar o Ver. Ferronato, o Ver. Robaina, já adianto que comungo com toda a sua opinião aqui externada; meus cumprimentos à Ver.<sup>a</sup> Mari, ao Ver. Tiago, ao colega e camarada Ver. Giovanni Culau. Eu quero iniciar minha fala dizendo, em primeiro lugar, que nós tivemos aqui, na última semana do recesso, eu e o Ver. Giovanni, a honra de fazer uma homenagem à empresa Carris. Uma sessão em que a gente convidou vários representantes, os funcionários que constroem essa empresa e nós fizemos uma homenagem aos 151 anos, aniversário da Carris. A gente não viu a Prefeitura nem cumprimentar a Carris, tanto desprezo que vem demonstrando pela empresa, e nós aqui, os vereadores, a partir da nossa iniciativa, a Câmara toda homenageou, portanto, essa empresa que nos dá orgulho. Recebeu tantos prêmios como a melhor empresa de transporte do Brasil, e não foi só um prêmio, Ver.<sup>a</sup> Mari, que já recebeu, vários prêmios. Então, em primeiro lugar, eu quero externar esse sentimento de orgulho desta empresa pelo trabalho realizado em Porto Alegre, a prestação de serviço que aqui ocorreu. Ao mesmo tempo, Ver.<sup>a</sup> Mari, assim como tu aqui afirmaste, “eu sou defensora da privatização”, todos nós sabemos, não tem nenhuma novidade, também não tem nenhuma novidade que nós somos contra essa privatização da Carris e que nós somos testemunhas do desmonte que essa empresa vem sofrendo já há bastante tempo, paulatinamente. Quer dizer, tu tens uma empresa que recebe todos esses prêmios, que é reconhecida nacional e



até internacionalmente pelo serviço prestado, e ao invés de tu investires nessa empresa para que ela continue sendo esta excelente prestadora de serviço, tu vais, primeiro, com desligamento de linhas, depois tu fazes a extinção gradativa dos cobradores. Aliás, registro, para nós mulheres, que isso foi aviltante, aviltante, porque o que a gente tem de dados da delegacia da mulher, do quanto as mulheres sofrem de importunação sexual dentro dos ônibus, que outrora se socorriam dos cobradores, com a falta deles não têm como se socorrer; o cadeirante, o idoso, qualquer situação que ocorre dentro do ônibus, o motorista deixa de ser motorista, agora ele é um funcionário polivalente, ele tem que dar conta de tudo. E a empresa decidiu fazer a extinção desta categoria dos cobradores; retira direitos das isenções tarifárias, várias isenções tarifárias. Então, tu vais vai vendo paulatinamente a empresa sendo deteriorada. Nós fomos visitar, eu e o Ver. Giovani fomos juntos, outros vereadores foram em outras oportunidades, para ver como estava o sucateamento desta empresa, inclusive na reposição de peças, na reposição de carros estragados, como é que se fazia isso, nós fomos lá, passamos uma manhã, não é Ver. Giovani, dentro da empresa, visitando, conversando, não só com funcionários, mas com a gerência, com diretores também, vendo *in loco* essa decisão política de efetivar um desmonte desta empresa – nós somos testemunhas, nós, vereadores e vereadoras, nós população de Porto Alegre, enxergamos isso há muito tempo. Muito bem, chegamos aqui nesta situação de vermos esse edital, que só saiu agora, esse edital, sobre o qual temos muitas dúvidas. A certeza do que a Prefeitura quer fazer com a Carris a gente sabe; o edital que ela lança nos dá muitas dúvidas que eu quero perguntar a vocês. Vocês fazem uma concessão de 20 anos, vocês passam para empresa privada, que terá o controle exclusivo do transporte de Porto Alegre, ao longo desses 20 anos, sem qualquer concorrência; ela, portanto, não vai ter estímulo, Ver. Ferronato – nós vivemos no capitalismo, como é que se dá essa concorrência, a história do mercado, que o mercado determina. Como é que esse mercado não vai ter concorrente, por que ela vai investir, Ver. Robaina, se não tem com quem concorrer? Ela não precisa investir mais nada em melhorias na empresa, na qualidade, na

manutenção desta empresa, ora estatal. Vocês parcelam ela em 121 meses – aqui está apresentado os valores dos 60 meses, corrigido pelo IPCA – vocês sabem o valor o índice do IPCA? Por favor, gente, que vergonha! Bom, vamos lá, continuamos com o “liquida Melo”! Quem que beneficia essa situação, eu fico me perguntando quem vai beneficiar? Com certeza não será o usuário! Por que essa empresa vai investir na qualidade, por quê? Ela nem tem com quem concorrer, ela não tem... Gente, vocês se deram conta que não tem ninguém que vai fiscalizar, inclusive, as cláusulas do contrato! Quem fiscaliza? O Conselho de Transportes, viu, Ver. Giovani? Quem vai fiscalizar. O controle social não está colocado em lugar nenhum, eu não vi pelo menos, em lugar nenhum. As cláusulas dos contratos... Bom, a Prefeitura que privatizou, ela que fiscalize pelos critérios dela, se ela está achando que está indo bem, que a empresa está cumprindo com as cláusulas do contrato. Confesso para vocês que não sou muito boa em matemática, então peço ajuda a vocês para me ajudar a entender. A empresa está sendo oferecida por R\$ 109 milhões, mas ela vai ter dois terrenos para ela; esses dois terrenos, se eu os vender, ali já está o valor, eu posso vender eles por R\$ 69,7 milhões. Então eu vou comprar – fazendo um raciocínio – essa empresa, vou pagar R\$ 109 milhões, mas eu tenho dois terrenos que vou vender esses dois terrenos por R\$ 69,7 milhões. Opa, então empresa está saindo por R\$ 40 milhões, esse é o valor, esse é o raciocínio que eu faço. Vocês me ajudem a entender, gente; é esse o valor, Tiago, me ajuda! Estou pensando a partir do que vocês apresentaram; então, por favor, digam-me o que é isso! Tenho outras dúvidas, gente, em relação à oferta, o edital está vendendo o ativo; quem assume o passivo é a Prefeitura. E aí ela assume o passivo trabalhista. E o passivo trabalhista, se o trabalhador lá: “Eu tenho isso, isso e aquilo, tenho hora extra, tenho férias, que não foi respeitado.” Agora, com a tal da privatização, vou entrar na justiça. A reclamatória é desde o primeiro dia que ele foi contratado; ele tem dois anos, sim, para reclamar, mas ele tem dois anos que ele pode reclamar por 30, 40 anos, porque é desde o contrato dele no primeiro dia, certo? Então, quem diz que isso aí vai dar R\$ 9 milhões, de onde sai esse cálculo matemático mágico, porque é chute, gente, é chute! Quantas

pessoas irão entrar na justiça, quantas? A gente sabe; fui sindicalista por muito tempo; nós orientávamos dentro do sindicato: “Guardem as provas, vão guardando, quando você sair, você vai entrar, e o sindicato vai bancar, vai bancar advogado para tu entrares.” É isso, a gente orienta, a gente orientar assim. Então, certamente, muitos funcionários demitidos, especialmente os políticos, demissões políticas, irão entrar na justiça cobrando desde o dia em que foram contratados. Quem disse que isso vai dar os R\$ 9 milhões? Tenho cá minhas dúvidas. Quero saber em relação à questão do meio ambiente. Porto Alegre toda sabe do que causou ao meio ambiente, especialmente ao bairro Partenon. A imprensa toda divulgou esse passivo todo em relação ao meio ambiente. Foi realizado, inclusive, um estudo; a Prefeitura fez um estudo do impacto ambiental em 2022. Qual é o resultado desse estudo? Eu não sei. Qual é o tamanho desse passivo para os cofres da Prefeitura? Eu não sei, eu gostaria de saber, porque isso é passivo, e isso é a Prefeitura que assume. Então, além do trabalhista, ela assume todo esse passivo também ambiental; portanto, eu gostaria de ser esclarecida.

Para concluir, eu quero dizer que nós resistiremos até o final; nós mobilizaremos a cidade, tenham certeza disso, nós mobilizaremos a cidade para se contrapor a essa liquidação de uma empresa tão importante para Porto Alegre, tão importante para os porto-alegrenses; tão importante para quem, de verdade, precisa do Estado; para quem, de verdade, precisa do transporte público, e um transporte público que já foi de muita qualidade, que nos honra; portanto, não sossegaremos em mobilizar a nossa sociedade para defender, para continuar defendendo a Carris pública, estatal. Obrigada, Ver.<sup>a</sup> Mari.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** O Ver. Giovanni Culau e Coletivo está com a palavra.

**VEREADOR GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB):** Obrigado, Ver.<sup>a</sup> Mari; primeiro, eu gostaria de agradecer a acolhida nesta comissão – eu componho a Comissão de Educação e Cultura da Casa, mas, pela importância do tema em

debate, fiz questão de acompanhar esta audiência da CEFOR. O Ver. Robaina começa fazendo um questionamento sobre o processo legislativo que nós tivemos até aqui. Eu tenho acordo integral ao que tu relatas, Robaina, em que pese tenha assumido o mandato em fevereiro; mas foi pública a postura do Executivo no encaminhamento desse tema, que revela um atropelo, mas, mais do que isso, revela o caráter antidemocrático deste governo, em que pese tenha que se vender para a cidade enquanto um governo do diálogo. Eu acho que é importante que isso seja dito, e esse caráter antidemocrático do governo pode ser caracterizado em uma série de outros episódios que a gente tem acompanhado ao longo desses pouco mais de dois anos de governo Melo. Mas eu acho que é importante que a gente traga aqui para o debate que há uma posição da gestão, Ver.<sup>a</sup> Biga, de condenação da Carris. A Carris é condenada enquanto responsável pela crise que nós vivemos no transporte da cidade, desde o início; ela é tratada como corresponsável por essa crise que nós vivemos. E eu digo isso para manifestar que eu gostaria que aqui nós estivéssemos fazendo um debate sobre o modelo de gestão adotado na Carris ao longo dos últimos anos. Digo isso porque eu gostaria de compreender mais e melhor o que aconteceu ao longo dos últimos anos com essa empresa, que já foi premiada como a melhor empresa de transporte público do País; premiada no Top of Mind, já recebeu um conjunto de outras premiações sobre sustentabilidade, sobre acessibilidade. O que foi feito na gestão da empresa? E qual a responsabilidade da Prefeitura com essa gestão? Inclusive, Melo é hoje prefeito, mas foi vice-prefeito, teve participação significativa ao longo dos últimos governos, dos últimos 20 anos, e foi nesses últimos 20 anos que a empresa saiu de um lugar de premiação para esse lugar de condenação. Eu gostaria que aqui nós pudéssemos fazer um debate sobre a responsabilidade da gestão, do modelo de gestão adotado, que levou a essa situação. É evidente que eu não entendo, como entende o prefeito, que seja um problema Porto Alegre ter uma empresa como a Carris; a Prefeitura, nas suas declarações públicas, diz que é um problema Porto Alegre ser a única capital com uma empresa pública, que é um problema ter a empresa mais antiga em atuação. Para mim, isso não é um

problema, isso é uma oportunidade; e a prova disso foi a pandemia, quando a Carris assumiu linhas abandonadas pelas empresas privadas. Isso demonstra o quanto é um privilégio de Porto Alegre, é uma oportunidade de Porto Alegre.

Tenho também, além de uma posição política sobre esse tema da privatização, algumas dúvidas sobre o edital; por isso, considero, Mari – e o Ver. Robaina falava sobre isso –, importante esta reunião da CEFOR. Primeiro, em relação ao patrimônio – reforço que aqui são dúvidas, estarei atento às respostas: a venda do patrimônio da empresa está projetada em R\$ 109 milhões, e eu quero entender um pouco melhor sobre isso, porque existe um laudo patrimonial sobre a Carris, do ano de 2021, que apontava um patrimônio de R\$ 185 milhões. Então eu quero entender o que aconteceu para essa empresa que era avaliada em R\$ 185 milhões, em 2021, hoje ser avaliada em R\$ 109 milhões. Nós temos algo em torno de R\$ 76 milhões de diferença, isso não é um valor qualquer, insignificante. Eu acho que merece que esta Câmara de Vereadores, Mari, analise atentamente sobre o patrimônio projetado, pelo que se pretende vender essa empresa importante para Porto Alegre e que tem história nesta cidade. Eu também não sou um especialista no tema, por isso faço a pergunta. Existe uma projeção sobre o serviço da ordem de R\$ 133 milhões, isso compõe o valor variável do edital, e a arrancada desse valor variável é de R\$ 1,00. Eu quero entender essa metodologia, as razões para isso. Existe uma projeção de que o valor do serviço é de R\$ 133 milhões. Me soa no mínimo estranho que o ponto de partida para o custo variável seja R\$ 1. Reforço a pergunta da Ver.<sup>a</sup> Biga sobre a projeção em torno do passivo ambiental. Existe uma suspeita de contaminação do solo a partir da desativação do posto de combustível. É disso que se trata, e esta comissão eu acho que precisa entender, até porque não compôs a apresentação feita aqui, uma apresentação extensa inclusive, não se trata sobre esse tema do possível passivo ambiental, por isso quero entender melhor. Por fim, duas perguntas, uma delas eu acho que trazida pelo Ferronato, e eu não compreendi exatamente a resposta: se tem uma projeção de venda do terreno que nos parece ser inclusive o principal patrimônio da empresa, de R\$ 69 milhões. Gostaria de entender qual é o interesse da Prefeitura nesses terrenos, porque se está colocado hoje no

edital, nos coloca dúvida. Eu até brincava, no gabinete, um pouco antes de chegar aqui, que a impressão que fica é de que é quase um *cash back* do Melo para a empresa que vencer a licitação. Ela paga R\$109 milhões e ela pode ter um retorno de R\$ 69 milhões. Nós entendemos que a cidade está em liquidação. A impressão que fica é que a venda da Carris é o ouro dessa liquidação que a cidade vem vivendo.

E por fim eu pergunto se foram examinados outros modelos de licitação que desmembrassem serviço de patrimônio, ou eventualmente até a separação do próprio patrimônio da empresa, que inclusive poderia permitir uma concorrência maior. Pergunto isso porque em vários lugares do Brasil hoje se debate, quando se toma a decisão política de privatização, modelos diferentes do adotado hoje pela Prefeitura e que permitem uma concorrência maior do que provavelmente nós teremos aqui na cidade. Muito obrigado.

**VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB):** Vou ser rápido, até pelo avançado da nossa hora, e já conversamos bastante e muito bem sobre esta questão. Quero trazer um abraço a todos que nos acompanham, e confesso que me doeu ver aprovado aqui na Câmara a possibilidade de privatização da Carris, a mais antiga empresa de transporte coletivo de ônibus do País, criada por Dom Pedro II, em 1872. É uma história do porto-alegrense que tem na Carris uma morada no seu coração. O porto-alegrense gosta da Carris!

Eu vou começar dizendo que votei contra, claro. As linhas transversais, eu me lembro bem a discussão que teve em Porto Alegre, todos nós ou quase todos participamos, quando as empresas privadas abominavam, não queriam nem chegar perto da ideia da participação na linha transversal, e foi exatamente, dada a importância da empresa pública que sempre avança, entre aspas, lá na bucha, quando ninguém quis, da iniciativa privada, foi a empresa pública, no caso a Carris, que chegou lá, se instituíram essas transversais que hoje servem de modelo. Esse é o grande ponto positivo, um dos pontos positivos da Carris. Eu ia falar outras coisas, mas vou parar por aí. Só dizer exatamente o que disse o Giovani: Eu recebi essa semana a mensagem de um colega, amigo meu da



Receita Federal, que perguntou: “O que aconteceu com a Carris, que saiu de uma empresa modelo para o País e chegou onde chegou”. O que aconteceu com a Carris! E o Robaina diz outra coisa importante, que também foi um dos motivos pelos quais eu votei contra, além de outras manifestações de vocês: se a Carris fosse o problema, o patinho feio do sistema, a empresa que gerava perdas ao Município, tudo bem, mas a Carris está no mesmo bolo em que estão as empresas do setor privado: nenhuma está bem por uma série de questões. Portanto eu quero registrar aqui, primeiro a satisfação de ouvir, e dizer da importância de ter vocês da Prefeitura conosco, nossos amigos, e em segundo lugar, acho que se discutiu pouco mesmo. Aquele abraço. Obrigado.

**VEREADOR TIAGO ALBRECHT (NOVO):** Bom dia, Presidente Mari Pimentel, também aos demais integrantes. Sou da CCJ, mas agradeço a acolhida. Uma boa notícia como essa para o pagador de impostos, para o usuário de transporte, a privatização de uma estatal deficitária é uma boa notícia a ser comemorada, e eu como um vereador de direita liberal estando aqui, preciso estar junto nesse momento histórico para a nossa cidade, mas também cumprindo o nosso papel de fiscalização. Quero cumprimentar também o Ver. Robaina, o Ver. Ferronato, a Ver.<sup>a</sup> Biga, o Ver. Giovanni, também cumprimentar o Paulo Ramires, o Maurício Gomes, a Sra. Alessandra Santos e também o Jorge Murgas que é o adjunto, também a todos da assistência, profissionais da Casa que estão no trabalho. Foi muito dito aqui, eu tenho algumas anotações e vou rapidamente tentar contribuir, sobre o modelo de gestão, ele foi definido nas urnas: em 2020 ganhou Sebastião Melo com Ricardo Gomes. Quem é Executivo define modelo de gestão. Por exemplo, saiu o Lula vencedor das urnas, eu sou contrário ao vilipêndio que fizeram, a lei das estatais, permitindo a politicaiada, velha de guerra, voltasse ao controle das estatais. Mas, a maioria do povo brasileiro quis; a maioria do povo de Porto Alegre decidiu a respeito da gestão da Carris nas urnas. Essa é a minha visão sobre democracia representativa.

Eu fiquei feliz em ver que a Ver.<sup>a</sup> Biga defende que os homens ajudam a proteger as mulheres, a senhora falou a respeito do cobrador, é isso mesmo...



(Manifestação da Ver.<sup>a</sup> Biga Pereira fora do microfone. Inaudível.)

**VEREADOR TIAGO ALBRECHT (NOVO):** Muito bem, então tá, é que a senhora falou do cobrador ajudando...

(Manifestação da Ver.<sup>a</sup> Biga Pereira fora do microfone. Inaudível.)

**VEREADOR TIAGO ALBRECHT (NOVO):** Não, não estou rebaixando, eu estou repetindo o que a senhora falou, e eu fiquei feliz sobre isso. E a senhora defendeu, como sindicalista, um acúmulo de função do cobrador, ou seja, além de cobrador tem que trabalhar como segurança também. Então eu achei interessante a sua fala.

Sobre a Carris privada não ter concorrência, a Carris pública também não tem. Então, se a gente vai pegar por esse ponto... E sobre o passivo trabalhista, é bom a gente saber que a lei brasileira de cinco anos para trás não tem passivo. Vamos dizer que 30 anos não vai acontecer, Ver.<sup>a</sup> Biga. Então até cinco anos, para trás, se pode reclamar na justiça. É a lei, eu não estou citando a opinião do Ver. Tiago, a lei diz que é só até cinco anos para trás. Ainda sobre o passivo, é importante a gente entender que a Carris pública, o passivo é da Prefeitura também, só que com a Carris privatizada nós vamos ter R\$ 130 milhões para empreender, que hoje vai sair do IPTU, da merenda na creche, vai sair do asfalto na rua. Hoje, ao invés do dinheiro estar tendo que, para botar professor em creche, está tendo que pagar, é passivo trabalhista. Além disso... Mas agora, com R\$ 130 milhões, com a empresa que vencer. Então nós vamos ter finalmente dinheiro para pagar, e para não estender muito, eu vou citar, rapidamente aqui, na Carris, o absenteísmo é cinco vezes maior que nas empresas privadas; o gasto com pessoal é 12 % maior do que na empresa na empresa privada; o rombo em 10 anos de Carris, muito antes de Melo e Marchezan, é de meio bilhão de reais; os R\$ 100 milhões, muito bem citados pelo Ver. Robaina, desses R\$ 100 milhões cerca de R\$ 42 milhões foram para Carris, quase metade dos R\$ 100 milhões. Mas a Carris tem apenas um quarto

das linhas; proporcionalmente o aporte na Carris é muito maior, muito mais prejuízo para o usuário e para o pagador de impostos. Eu poderia ficar a manhã toda aqui dando bons motivos, apenas me somar à dúvida da Ver.<sup>a</sup> Mari Pimentel, a respeito dessas empresas, empresas que tenham condições, a Mari entrou nos pormenores, na área dela, não vou entrar, mas vamos ficar de olho nisso. Acho que o levantamento que o Ver. Giovani traz é importante, a respeito dos terrenos, dos pátios da Carris, saber onde é que está esse valor. E, novamente, festejar e celebrar que a privatização da Carris vai trazer muito bem, vai trazer muita competitividade e vai melhorar os serviços na ponta, é isso que nós vamos cobrar. Não vai resolver o problema, porque na minha opinião, o problema passa pela Granpal e também pela Metroplan, nós precisamos integrar todo sistema de transporte metropolitano, mas é o primeiro passo para frente. Muito obrigado, Sra. Presidente.

**SR. MAURÍCIO GOMES DA CUNHA:** Bom dia, primeiramente a todos os vereadores, Presidente Mariana Pimentel, Ver. Robaina, Ver. Ferronato – conheço há muitos anos –, Ver.<sup>a</sup> Abigail, Ver. Giovani, Ver. Tiago. Primeiramente, eu gostaria de parabenizá-los por esse espaço, eu acho fundamental essa discussão, isso nos ajuda muito a explicar para vocês o processo, explicar a gestão e também desmistificar alguns fantasmas. Quanto mais contato e mais discussão nós tivermos sobre esse tema, mais importante é, e mais profícuo para cidade para nós compreendermos o processo de privatização da Carris, que é emblemático; ele é fundamental. Não interessa se nós pensamos à direita ou à esquerda, a importância desse processo é para todo mundo, para cidade como um todo.

Inicialmente, eu gostaria de relatar que a gestão da empresa absolutamente não é um desmonte. Quem me conhece há mais tempo aqui, sabe como eu atuo na gestão pública, eu não sou um político, eu sou um técnico que milita na administração pública porque eu acho, eu tenho certeza que gastar energia e gastar o nosso fosfato na administração pública é o mínimo que a gente pode fazer para contribuir com o Brasil e para nossa cidade. Então eu não me filio a

nenhum partido, mas eu atuo na gestão pública há muitos anos com seriedade e responsabilidade. Não existe desmonte na Carris e eu digo por quê, só nesse ano nós investimos na Carris mais de R\$ 80 milhões; em manutenção e carros a gente investiu mais de R\$ 45 milhões. Isso está no nosso balanço, no nosso DRE, não é papo furado, nós realmente investimos, tudo que nós pudemos, todo centavo que entrou na Carris, nós gastamos com duas coisas: investimento em frota e folha. E graças ao PDV a gente conseguiu investir mais em frota porque a gente diminuiu em R\$ 1,7 milhão a folha que tinha um número ocioso no pátio, quando eu cheguei lá, incrível, praticamente 400 funcionários sem fazer nada, deprimidos, apavorados, sem perspectiva, e nós trabalhamos o PDV inicialmente sob o ponto de vista da formação dessas pessoas. Nós fomos premiados pelo Sest Senat como a terceira empresa que mais fez cursos e mais fomentou e executou a formação profissional dos seus funcionários no ano passado. Isso se deu por conta do PDV. Porque buscar o recurso de investimento no PDV que custou R\$ 20 milhões e aí sim tivemos um payback de 11 meses; 11 meses nós pagamos o PDV com a redução da folha, isso tudo está no nosso balanço. Obter os recursos do Tesouro foi a parte mais fácil, a gente apresentou o plano, a gente trabalhou o PDV durante três meses para afiná-lo e o Tesouro garantiu o recurso, porque nós prometemos um playback de 14 meses, acabou sendo em 11. O mais difícil foi montar o treinamento das pessoas, porque não me parecia justo e nem honesto oferecer prêmio de PDV sem um estímulo pessoal que a pessoa, de fato, soubesse o que fazer com esse recurso. O PDV surgiu porque, como nós temos feirinhas lá na Carris, a gente percebeu que existiam pessoas com hobbies e com atividades profissionais diferentes de ser motorista ou cobrador ou assistente administrativo. Então esses 20 milhões também foi um investimento feito graças à capacidade da gestão de olhar para o lado e saber como resolver o problema de 400 funcionários custando quase R\$ 2 milhões para empresa e para os cofres públicos, porque isso era pago com aporte, a Carris não tinha como fazer frente a isso, e a depressão das pessoas que estavam lá paradas. Eu, realmente, me sinto injustiçado quando falo em desmonte da Carris, por que que eu digo isso? A Ver.<sup>a</sup> Abigail e o Ver. Giovanni

visitaram a Carris no dia 09 de março, se eu não me engano, foram atendidos pela diretoria, circularam, conversaram abertamente com qualquer funcionário. Isso foi feito antes também com outros vereadores, a Ver.<sup>a</sup> Mari Pimentel foi lá com o, então, Ver. Camozzato, a Ver.<sup>a</sup> Bruna, a Ver.<sup>a</sup> Karen Santos foi lá, pessoalmente, conversou também com as pessoas, caminhamos no pátio, com quem quisesse conversar, interpelando qualquer funcionário. O que vocês ouviram lá? Nós ouvimos de vocês que vocês estavam contentes com a visita e eu lembro que, por sinal, vocês chegaram na a questão do desmonte, das peças, da falta de reparos, e um relato de um mecânico nosso dizendo que nós estávamos comprando tudo que precisava, havia um certo atraso de algumas peças porque a indústria não fornecia, estava atrasada ainda por efeitos da pandemia. Vocês chegaram na manutenção e viram o motor do 842 sendo remontado e tinha uma mesa com todas as peças catalogadas e ainda nas suas caixas tudo peça nova. Eu lembro que me relataram, entre os diretores que tiveram a oportunidade e o prazer de recebe-los lá, que vocês ficavam muito felizes com a manutenção que vocês viram aquele dia na Carris, que bom! Então não existe desmonte, não existe falta de investimento, existe preocupação com o usuário e preocupação com os ônibus, com a nossa frota, porque esse é o ativo da Carris, além dos nossos terrenos que têm passivo ambiental que, talvez, não valham tanto. O nosso principal ativo é a frota, são 300 ônibus. Quando se tem 300 ônibus trafegando na rua, estragar, um pneu rasgar, bater um motor, isso é a coisa do dia a dia, é a coisa mais comum que existe. É claro que a Carris chama mais atenção, mas se andar pela rua na Zona Sul, Zona Norte, Zona Leste diariamente se terá ônibus das privadas em maior número do que a Carris estragados, o que não chama tanto atenção, temos os números. Agora, é claro que existe uma necessidade de continuar fazendo investimento, o que existe hoje é uma decisão do poder público instituído pelo voto democrático de que esse investimento seja privado e não público, o que é defensável. Em relação ao que o Ver. Robaina falou de demissões políticas, eu acho que esse é o ponto mais é sensível de se tratar aqui, porque é uma acusação muito grave, e o senhor falou no plural. Eu gostaria de saber que demissões foram essas, porque eu

lembro que um delegado sindical, de certo modo ligado ao senhor politicamente, pediu demissão no PDV, foi morar em São Paulo pelo que eu soube. Eu vou lhe contar o que aconteceu com essa demissão, porque ninguém faz demissão política e ninguém faz perseguição política na Carris e nunca fizemos e nunca farei. Demissão política não existe, existe demissão por justa causa, a Ver.<sup>a</sup> Abigail falou; a demissão por justa causa se dá por algum motivo.

**VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL):** A demissão política é um conceito, vocês demitiram lideranças de greves e vocês demitiram para impor um regime de medo, essa é a minha caracterização.

**SR. MAURÍCIO GOMES DA CUNHA:** Não é verdade.

**VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL):** Podemos chamar a comissão de funcionários para debater isso.

**SR. MAURÍCIO GOMES DA CUNHA:** Isso é um absurdo falar isso.

**VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL):** Um absurdo foi o que vocês fizeram.

**SR. MAURÍCIO GOMES DA CUNHA:** Desculpa, mas dizer que alguém foi demitido na Carris por perseguição política é uma leviandade, me desculpa, eu não aceito isso.

**VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL):** Leviandade é a perseguição que vocês têm feito.

**SR. MAURÍCIO GOMES DA CUNHA:** Ninguém faz demissão política na Carris.

**VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL):** É claro que tu não aceitas.

**SR. MAURÍCIO GOMES DA CUNHA:** A demissão...

**VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL):** Não levante a sua voz porque eu vou levantar a minha; levantar a voz eu sei levantar. Se acalme, porque vocês têm, sim, feito isso.

**SR. MAURÍCIO GOMES DA CUNHA:** Não se faz demissão política, não existe condão de perseguição política na Carris e em lugar nenhum, em lugar nenhum do governo.

**VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL):** Olha, meu caro, eu sei o que vocês fizeram, nós podemos chamar aqui a comissão de funcionários para debater este tema.

**SR. MAURÍCIO GOMES DA CUNHA:** Ótimo, aí, sim, fica bom. Só para terminar, desculpem, em relação à comissão de funcionários e aos funcionários foram homenageados na Carris, eu fiquei muito orgulhoso com a homenagem e fui convidado para ela pelos homenageados da comissão. A Rosângela me convidou, foi na minha sala, infelizmente eu tinha um compromisso que eu não pude adiar, foi uma pena não ter vindo. Eu recebi as fotos, eles me mandaram. Então, eu digo, a representação dos funcionários e a direção da Carris têm uma relação excelente, sempre tivemos. Vocês podem visitar a Carris a qualquer momento, convido o Ver. Robaina, com todo o prazer de lhe receber lá, vamos caminhar no pátio e vamos visitar a Carris, cada setor dela. Obrigado.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Diretor, nós já estamos chegando no adiantado da hora, vou passar para o Sr. Jorge que também gostaria de fazer as conclusões finais, só porque a gente já está quase no meio-dia.

**SR. JORGE MURGAS:** Obrigado pela oportunidade, cumprimentar novamente os vereadores, trazer algumas respostas aqui para a Ver.<sup>a</sup> Biga, para o Ver.



Robaina, para o Ver. Geovani e para o Ver. Ferronato a respeito do processo como um todo. Em relação ao questionamento do Ver. Robaina, eu vi que ele se referiu à questão do processo legislativo, não vou entrar no mérito.

Em relação à publicidade e transparência deste processo, queria deixar registrado que nós realizamos audiência pública, duas consultas públicas para esse processo, para os estudos; esse processo foi amplamente debatido dentro do Tribunal de Contas, porque é um dos requisitos, então a equipe de auditoria analisou todas as contas, toda essa modelagem.

Nós utilizamos então, já respondendo ao questionamento de alguns vereadores, nós usamos um método dos ativos da empresa e não do fluxo de caixa, porque ele seria negativo. Então por isso a projeção ali estimada do contrato de concessão é pelo valor dos bens; foi por isso então que a gente chegou a essa modelagem, para dar inclusive valor à companhia, porque se fosse só pelo tradicional, pelos estudos tradicionais, seria pelo fluxo de caixa, ele seria negativo. Então a gente utilizou isso.

As recomendações do Tribunal de Contas, porque esse processo ele tem um período de avaliação de toda essa modelagem de concessão ou de PPP passa obrigatoriamente pelo Tribunal, eles têm um prazo de 90 dias, eles fizeram todo o estudo, e a recomendação deles foi nenhuma; eles aprovaram e inclusive disseram que este modelo traz economicidade para o Município. Esse documento está disponível em documentos complementares no edital de licitação. Então, pra ficar bem claro.

A Ver.<sup>a</sup> Biga falou em relação do que que traz de benefício; traz o benefício ao usuário, porque reduz o custo, a privatização ela traz, ela reduz o custo da tarifa para o usuário né. Esse processo todo tem uma fiscalização pela EPTC, então ele é acompanhado pela empresa pública do transporte como um todo; ele segue o regramento da [Lei nº 8.133](#); então, sim, é obrigatório inclusive ter essa fiscalização...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SR. JORGE MURGAS:** O privado, sim, sim, é obrigação né; e aí tem as regras do edital que preveem todo um sistema de eficiência e qualidade; para isso a gente utilizou o valor da venda da companhia pra fins referenciais, inclusive para aplicação de pena de multa, enfim, seguir ali os trâmites do contrato...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SR. JORGE MURGAS:** É, o Município em conjunto com a EPTC; isso. A secretaria de mobilidade também entra, é ator nesse processo. O controle social deste processo foi feito através de audiência pública, enfim, consulta pública deste processo; eu estou falando do procedimento do estudo, tá vereadora; obviamente que o controle também é feito por esta Casa; a gente sabe disso. A vereadora falou em relação ao passivo. Sim, o passivo é de responsabilidade do Município, lembrando que tem um marco temporal ali, a assinatura do contrato; eventuais demissões, o funcionário só pode, enfim, questionar os últimos cinco anos; então não tem como ele questionar os últimos 30; lembrando que o Município permaneceria...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SR. JORGE MURGAS:** Já vou chegar lá; o Município permaneceria, enfim, com esta obrigação solidária, se fosse o caso, ou subsidiária, porque até então era o acionista controlador da companhia.

Os passivos ambientais, a gente tem um laudo, está disponível inclusive no *site* da licitação, enfim, vocês podem acessar ali pelo QR Code.

O laudo ambiental está lá, não tem passivo conhecido, enfim, a ser mitigado; o posto já tinha sido, como eles trocaram de local, já tinha sido, então esses documentos complementares estão disponíveis.

Eu sei do adiantado da hora aqui, a gente fica disponível para, se vocês quiserem ir até SMP, a gente pode, enfim, trazer esses outros elementos que vocês entenderem necessários; está lá também, está em documento complementar.

A contaminação do solo, respondendo ao Ver. Geovani, já está, enfim, tem esse laudo.

O Ver. Ferronato perguntou sobre o valor dos terrenos ali, enfim. A gente, toda essa modelagem, como eu disse, ela foi avaliada pelo Tribunal de Contas; então toda a modelagem econômica tem uma lógica, tem um racional. A gente sabe que para operar uma companhia de ônibus, enfim, tu tens que ter garagem; então a gente optou pra que ele possa adquirir os terrenos ou, enfim, alugar os terrenos do Município; a destinação deste terreno é para operação de ônibus, mas permite que o futuro concessionário, comprador da companhia, possa ter uma outra garagem, daqui a pouco, reduzindo o seu custo, mas isso faz parte do sistema como um todo, a legislação permite que ele opere, não precisa a gente definir local: “Oh, tem que ser ali onde é existente hoje...” Então ele pode optar por ter uma outra garagem, enfim, achar um outro local pra fazer a operação dele; então aí ele tem essa opção de comprar ou não; então isso também permite uma maior competitividade...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SR. JORGE MURGAS:** Tá, sim, tá sim...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

**SR. JORGE MURGAS:** A gente fica à disposição até no final aqui da reunião, vereadora, se precisar a gente pode esclarecer, enfim...

**VEREADOR GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB):** Só quero fazer alguns pedidos breves, Mari, primeiro ao presidente Maurício; nós, de fato, estivemos na Carris, e nós saímos de lá inclusive com algumas preocupações, tanto em relação à manutenção própria da empresa como ao processo de terceirização; disso resultou um pedido de informações que até hoje não foi respondido. Então o meu primeiro pedido é a resposta ao pedido de informações.

**VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL):** De quando é esse pedido de informação?

**VEREADOR GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB):** Do período de março, quando nós fizemos a visita. A segunda questão, eu gostaria de pedir...

**VEREADOR ROBERTO ROBAINA (PSOL):** Mas, na legislação, é um mês...

**VEREADOR GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB):** Exato! Excedemos bastante. O segundo pedido é da apresentação que foi feita aqui; eu não consegui fazer algumas anotações; então se pudesse ser encaminhado para a CEFOR, encaminhado aos vereadores.

E, por fim, só fazer um registro ao Ver. Tiago que eu lamento muito que na eleição de 2020 nós não tenhamos debatido mais e melhor o tema da privatização; ao invés disso, nós debatemos falsas ameaça de distribuição de carne de cachorro, fechamento de igreja e imposição de banheiro unissex. Acho que na eleição de 2024 vamos poder fazer um debate melhor. Obrigado.

**PRESIDENTE MARI PIMENTEL (NOVO):** Obrigada. Eu gostaria de agradecer a presença de todos. Nós então vamos aguardar os documentos que foram solicitados pelo vereador pra distribuir. Registro aqui o agradecimento ao Executivo por estar presente. Nós vamos ampliar depois o debate, a gente volta aqui pra recebê-los também, e os vereadores da comissão e os que vieram aqui prestigiar este debate. Muito obrigada a todos. Nada mais havendo a tratar, encerro os trabalhos da presente reunião.

(Encerra-se a reunião às 12h.)