

003ª Reunião Conjunta CEFOR e CUTHAB 23ABR2024

Pauta: A importância da Trensurb para o transporte público em Porto Alegre.



PRESIDENTE AIRTO FERRONATO (PSB) (CEFOR): (10h12min) Estão abertos os trabalhos da presente reunião conjunta da Comissão de Economia, Finanças, Orçamento e do Mercosul – CEFOR, e da Comissão de Urbanização, Transportes e Habitação – CUTHAB. Está presente comigo também o presidente da comissão, o Ver. Giovani Culau. Contamos com a presença dos Vers. José Freitas, Gilson Padeiro, Tiago Albrecht, Cassiá Carpes, João Bosco Vaz, Ver.^a Karen Santos e o nosso Ver. Jessé Sangalli. Nós vamos convidar para participar conosco da Mesa o Sr. Ernani Fagundes, diretor de operações da Trensurb. Citamos também as presenças do Marcelo Fernandes, que é assessor lá da Fazenda aqui na Câmara; a Sra. Isabel Haifuch, da Secretaria Municipal de Planejamento Estratégico; e o Sr. Paulo Roberto Terra, da Secretaria de Mobilidade Urbana, EPTC; além do amigo Vicente Selistre, nosso sempre deputado e assessor de relações institucionais da Trensurb. A nossa reunião de hoje teve por iniciativa uma conversa que nós tivemos aqui na Câmara, quando tratamos de uma moção de apoio à retirada... (Pausa.) Vamos convidar para compor a Mesa também a Sra. Isabel Haifuch, que representa a Secretaria de Planejamento. Nós conversamos com o Vicente Selistre à época, e chegamos à conclusão da importância de fazermos uma reunião conjunta na Câmara, para tratarmos da nossa EPTC, com as principais pautas que nós já definimos. Vamos, de imediato, passar a palavra ao nosso Ernani Fagundes, que fala pela Trensurb aqui nesta manhã de hoje. Nós temos também a presença do Sr. Paulo Pinto, da EPTC, e do Sr. Vagner Santos.

O Sr. Ernani está com a palavra para a sua manifestação inicial.

SR. ERNANI FAGUNDES: (Saúda os componentes da Mesa e demais presentes.) Representando a Trensurb, eu sou funcionário da Trensurb há 40 anos, assim como muitos dos demais colegas que compõem hoje a gestão da

empresa. Já tivemos oportunidades anteriores de participar da gestão e retornamos em junho do ano passado. Sou filho também de ferroviário, então tenho uma história bem longa assim, me criei na ferrovia e tenho esse tema como sendo muito relevante, a questão do transporte sobre trilhos. Infelizmente, todos nós sabemos o histórico do nosso País nessa questão da ferrovia e das opções que foram feitas quanto a esse modal de transporte. A Trensurb, desde a fundação – ela está completando, este ano, 44 anos de fundação –, ela foi concebida, assim como outros dois sistemas no Brasil, como sistemas reestruturadores em regiões metropolitanas. Ao longo do tempo, por questões de opções políticas de gestões, aquilo que foi concebido para ser uma linha estruturadora, acabou não se efetivando, na medida em que a conexão, as integrações com as empresas, – porque ela tem que ser alimentada pelo serviço de ônibus, que é o que tem a microacessibilidade, que vai até os bairros e traz as pessoas para conectarem com a empresa – ao longo dos anos, foram se perdendo. Nós já chegamos a ter mais de 500 linhas integradas conosco, não somente numa integração física, mas também uma integração tarifária. Infelizmente, hoje, nós só temos integração tarifária com Porto Alegre e com o município de Canoas, e, mesmo assim, numa composição que só oferece ao cidadão 10% de desconto. A nossa capacidade instalada, nós podemos fazer 15 viagens por hora, com intervalo de 4 minutos. O nosso trem tem capacidade, cada composição, para mil passageiros, então, se nós colocarmos composições acopladas, que nós usamos nos horários de pico, nós temos uma capacidade de transportar 30 mil pessoas por hora-sentido. Em razão da baixa densidade das integrações e de não acontecerem hoje as integrações tarifárias, que eu acho que é algo que tem que ser perseguido, isso faz com que nós tenhamos uma capacidade ociosa hoje em termos de transporte. Nós temos capacidade de transportar mais de 200 mil pessoas e estamos transportando 120 mil pessoas por dia. Claro que a redução de demanda e esse fenômeno... A pandemia, na verdade, escancarou um problema que já vinha acontecendo em todos os sistemas, que a perda de demanda de passageiros, os desejos de deslocamento da sociedade mudaram muito com as tecnologias, com o ensino à distância, com

o advento da internet, com o *home office*, os trabalhos e aplicativos, enfim, uma série de fatores tiraram os motivos de viagem das pessoas. Portanto, a queda de demanda é um fenômeno no Brasil todo, não é exclusividade da Trensurb, e esse é um tema que requer uma discussão mais aprofundada na sociedade. Por outro lado, também hoje o que se sente muito, em todas as regiões metropolitanas, porque a crise do transporte público urbano não se esgotou, ela não foi resolvida, o que ocorreu é que aquilo que era palavrão, que era se chamar uma empresa que necessitava de subsídios, que a sociedade achava que era um absurdo, hoje todos operadores de transportes recorrem aos recursos públicos para manter o sistema funcionando. Nós, aqui em Porto Alegre, não somos diferentes, a Prefeitura está aportando mais de R\$ 130 milhões por ano para manter o sistema sobre pneus, que é um subsídio. Então deixou de ser palavrão a palavra “subsídio”. A Trensurb, das operadoras brasileiras, tem um alto índice de eficiência: o nosso custo, incluindo todas as atribuições que uma empresa com a nossa característica, que é manter a via permanente, manter a rede aérea, manter as estações, todo nosso custo hoje está em torno de R\$ 9,70, e nós temos uma tarifa R\$ 4,50, mas não existe nenhuma empresa privada que opere de Porto Alegre a Novo Hamburgo, mesmo sobre pneus, com uma tarifa de R\$ 9,70. A gente sabe muito bem que, no modal rodoviário, a preocupação e os custos se calculam somente na frota, na mão de obra aplicada e nas garagens; o sistema viário somos nós, cidadãos, que pagamos com os nossos tributos. Na Trensurb, o custo de manter a via permanente, a estrada de ferro, está embutido no nosso custo. Então quando se vai comparar custos de operação, tem que se ter esses cuidados para não fazer uma comparação não adequada: o custo da Trensurb inclui todo o serviço de segurança, todo o serviço de estações, a rede aérea, a via permanente, os trens e a mão de obra, e isso tudo custa hoje R\$ 9,70 para a sociedade brasileira, e temos uma tarifa de R\$ 4,50. Sempre tivemos subsídio, como todas as grandes operadoras de transporte sobre trilhos têm, só que hoje nós não somos mais criticados por termos subsídios, porque o sistema privado também está buscando recursos nos cofres públicos para poder manter a operação. É importante trazer esses

números para debate, nós estamos numa busca permanente de eficiência, para terem uma noção, nós assumimos, em junho, com custo de energia de tração de R\$ 30 milhões por ano, fizemos uma licitação para sairmos do mercado cativo de energia, para passarmos para o mercado de energia livre, e exigindo que a energia livre fosse de fontes renováveis, e conseguimos um contrato assinado, este ano, por cinco anos, por R\$ 53 milhões. Então aquilo que custaria R\$ 150 milhões para os cofres públicos, nós vamos gastar R\$ 53 milhões, num contrato já assinado, por cinco anos, de fornecimento de energia.

Há um empenho da gestão em tornar a empresa eficiente, mas como somos uma empresa dependente do governo federal, nós temos um orçamento anual definido, e toda essa economia que nós apresentamos para o governo não retorna como investimento para a empresa, simplesmente a União deixa de aportar esse recurso, então nós estamos travando hoje uma discussão com o governo federal, já nessa toada da saída do PND, que nós queremos propor para o governo um contrato de gestão para a Trensurb, para que ela se torne uma empresa autossuficiente, e que tudo aquilo que a gente faça enquanto gestão em termos de economia possa retornar em investimento para empresa, o que hoje não ocorre. Porque se nós recebermos do governo o tratamento que o governo tem dado para as privatizações que têm ocorrido no setor sobre trilhos, a Trensurb se sustenta, porque, para o setor privado, o que se oferece? Se faz uma projeção na equação financeira da privatização com uma demanda estimada, e se essa demanda não se realiza, o governo paga a diferença, e isso para a Trensurb não ocorre. Então nós queremos o mesmo tratamento dado para as privadas, não queremos nada diferente, nos ofereçam o que o governo oferece para as empresas que estão sendo privatizadas e a Trensurb se torna uma empresa autossuficiente, somente isso. Nós vamos trabalhar nessa toada, estamos trabalhando nisso e iremos apresentar, ainda este ano, para o governo federal um contrato de gestão, onde tudo aquilo que a boa gestão consiga fazer retorne em investimento para a Trensurb. Eu, como metroviário há 40 anos, tenho muito compromisso com a empresa, muito compromisso, e temos clareza também de que o que falta, na questão do transporte público no Brasil, é gestão

pública. Uma vez, quando eu participei também na gestão da EPTC, o saudoso prefeito João Verle disse para nós, nós estávamos sob muita crítica na EPTC, da sociedade, porque havia um discurso público de que ali era uma indústria da multa e tal, e o que o prefeito nos dizia: “Se você não quer se incomodar, você não controla. Toda vez que a gestão pública for efetiva e fizer controle vai haver incomodação, vai haver críticas.” Então eu acredito que, nos últimos tempos, os gestores públicos não quiseram se incomodar e, para não se incomodar, também não controlaram. Não tem sentido nós termos três sistemas de bilhetagem para entrar no Trensurb. Quando nós assumimos a empresa, há menos de um ano, a empresa só aceitava dinheiro físico, e eu digo que os caras que estão vendendo dentro do trem aceitam Pix, aceitam cartão de crédito, aceitam cartão de débito, e nós mandamos os usuários embora, porque não têm dinheiro, não têm moeda corrente”. Nós imediatamente passamos a adotar o QR Code, o Pix e já estamos caminhando para aceitar cartão de crédito e débito, porque ali tem que ser uma linha de acesso, não é uma linha de bloqueios dos usuários. Nós queremos que as pessoas venham andar de trem. Então são atos de gestão que também constroem o futuro da empresa ou a privatização da empresa, porque, no último período, a empresa vinha numa batida assim de que não precisava fazer, porque seria vendida mesmo. Então isso, quando nós assumimos, qual foi o nosso compromisso? Nós queremos recuperar a empresa do ponto de vista de equipamentos, mas também precisamos recuperar a autoestima dos empregados que também não estava havendo perspectiva de futuro dentro da empresa. Perdemos muitos técnicos, perdemos mais de 60 técnicos de nível médio, porque as pessoas também querem ter uma perspectiva de futuro. Hoje a nossa gestão está bastante preocupada com essa questão da demanda, estamos trabalhando com alguns projetos, junto ao governo federal, de expandir o acesso ao sistema. Não vamos reajustar tarifa, já informamos isso para a sociedade e para o governo federal, vamos manter a tarifa que, pela própria inflação, ela vai se defasando, porque a gente entende que a questão tarifária é algo também que inibe o uso do sistema. Pagar ônibus e pagar trem, a pessoa vai consumir mais de 25% do seu salário mínimo; então, isso dificulta o acesso

ao transporte. Tem uma discussão hoje na sociedade sobre tarifa zero, mas a gente sabe que não existe custo zero. Então alguém tem que pagar essa conta, e isso não necessariamente está vinculado à qualidade do serviço. Não basta nós termos tarifa acessível, se nós não tivermos qualidade. Têm que vir casados, a política da tarifa zero tem que vir casada com a exigência de frequência do serviço oferecido, porque senão vai ser de graça, mas eu não vou conseguir andar, porque não tem capacidade. Os veículos não têm oferta suficiente para atender a demanda que, evidentemente, ela vai crescer com acesso universal. Entender o transporte não como fim em si mesmo, ninguém pega transporte para andar só no transporte, ele pega porque ele precisa se deslocar para alguma atividade. Nós também temos que expandir o conceito de cidadania, eu sou cidadão da Região Metropolitana de Porto Alegre, eu não sou um cidadão de Porto Alegre. Eu estudo numa cidade, eu vou no médico noutra cidade, eu vou ao lazer noutra cidade; então, eu tenho que ser entendido como cidadão metropolitano, e infelizmente o nosso sistema de Porto Alegre e Região Metropolitana carimba os passageiros dizendo que a pessoa que vem da Região Metropolitana só pode desembarcar. Eu não posso pegar um ônibus que passa, com um espaço suficiente para eu andar e vir ao mesmo local que é o Centro, porque os empresários decidiram que a reserva de mercado dum é o mercado metropolitano e a reserva do outro é Porto Alegre. E isso é um absurdo! É a isso é que eu me refiro, que os gestores públicos não querem se incomodar. E aí por não querer se incomodar, não fazem a gestão, não controlam. Essa lógica de mercado, nós temos que ser terminantemente contra. Eu moro na Zona Norte de Porto Alegre, vou para o corredor de ônibus, passam os ônibus que vêm a Gravataí, de Alvorada, de Viamão e eu não posso embarcar, porque os empresário decidiram que é assim. Não tem fundamento, e isso não é de hoje, gente, isso aí já passaram todos os partidos no governo do Estado, mas tem que enfrentar esse debate. Por quê? Tem que racionalizar o sistema, não tem fundamento a quantidade de linhas que fazem sobreposição; portanto, encarece o sistema. E quem é que paga esse sistema? É o cidadão, é a tarifa. Por último, aconteceu na pandemia, o que nós vimos na pandemia? Os

empresários exigiram um auxílio emergencial para as empresas de ônibus para remunerar, a título de remuneração das isenções. Eu já estou com 62 anos, já estou na faixa dos idosos, eu me senti muito ofendido, porque participei na gestão da EPTC, fui relator da planilha tarifária, e eu me lembro muito bem que, quando nós calculávamos a tarifa, já eram colocados 20% de isenção. Na tarifa que se paga, já está se pagando os isentos. Então, quando se coloca dinheiro para pagar isenção, o idoso está pagando duas vezes. E aí? Quem reclamou disso? Teve um discurso aqui na Câmara questionando esse auxílio emergencial? Não. Todo mundo aplaudiu: “Estamos salvando o sistema”. Não, estamos onerando os idosos duas vezes. Então essas questões, o transporte só vai ser resolvido se houver gestão pública. Hoje, em todas as capitais, isso não é privilégio de Porto Alegre, os operadores de ônibus são os gestores e operadores, porque são quem tem as informações do sistema de transporte, chama-se bilhetagem eletrônica, é por ali que tu sabes quantos milhões de recursos estão naqueles cartões, porque o patrão paga todo mês o vale-transporte. E ele não tem mais como fazer, como antigamente, de trocar as fichinhas por leite, por cigarro e tal, está ali, é crédito eletrônico, está depositado no seu cartão. E ele não consegue, muitas vezes, usar todo aquele limite que ele tem no cartão, e esse valor fica numa nuvem. Quem é que sabe a quantidade de passageiros que embarcam e qual é a taxa de renovação de passageiros que sobem e descem? Os operadores. Então, a bilhetagem eletrônica é mais do que uma ferramenta de arrecadação, ela é um instrumento de gestão. E hoje, no Brasil, todo esse instrumento de gestão está na mão dos operadores, e eles são operadores, não são gestores, mas eles detêm todas as informações, eles sabem quanto custa transportar, nós não sabemos. E só vai ter solução o dia em que o poder público assumir o seu papel de fazer efetivamente a gestão, de calcular efetivamente quanto custa. Quando nós tínhamos a empresa Carris, a empresa Carris era a balizadora do sistema, porque se o poder público podia operar com determinado custo, o privado também podia, era ali que se orientava. Foi a Carris que iniciou a renovação da frota, com ar-condicionado, com câmbio automático, por quê? Porque tinha que se investir na Carris, porque, se ela

tivesse lucro, ela tinha que repassar para cobrir o déficit das más gestões do setor privado. Ela era repassadora de recurso na Câmara de Compensação Tarifária, sempre foi, porque ela sempre foi mais eficiente. E os operadores privados que não tinham eficiência recebiam, na Câmara de Compensação, o repasse da Carris. Hoje nós não temos mais essa referência, porque ela tinha 25%, ela representava um consórcio. Nós trabalhamos, em Porto Alegre, com bacias geográficas operacionais. Alguém já se perguntou por que nós temos um corredor da 3ª Perimetral ocioso? Porque é um corredor transversal, e as linhas transversais são prioridades da empresa pública, era da Carris. As empresas privadas não poderiam usar a 3ª Perimetral porque ela sairia da sua região geográfica e entraria noutra bacia operacional, mas, quando nós construímos o corredor, teríamos que ter revisto essa política de gestão das bacias operacionais, dos consórcios, não revisamos, portanto, nós temos um corredor excelente, mas de pouco uso pelo transporte público, porque o modelo operacional de Porto Alegre assim estabeleceu.

Então são questões que eu trago pela experiência de ter também aprendido um pouco, num período que participei na gestão, cedido pela Trensurb, para conhecer um pouco sobre pneus também, para não ficar só dentro dos muros da Trensurb. E hoje retorno para a gestão da empresa, no desafio de recuperar a empresa, porque nós pegamos a empresa numa situação bem degradada. Os últimos seis anos foram muito críticos. Nós recebemos o orçamento da gestão anterior, tinham R\$ 2 milhões de investimento, para uma empresa do porte da Trensurb não é nada. Com R\$ 2 milhões, nós não conseguimos nem colocar acessibilidade nas estações. Neste ano, nós conseguimos melhorar, recebemos R\$ 20 milhões para investimento, que ainda é pouco, mas é 10 vezes mais do que tinha no orçamento anterior.

Então a busca pela eficiência, a busca pela recuperação da empresa é o nosso desafio. Eu coloquei essas informações porque acho que é importante a Câmara de Vereadores da nossa cidade se interessar por esse tema da gestão pública. Eu acho que precisamos de operadores públicos e precisamos de operadores privado, mas precisamos muito, muito mesmo de que haja gestão pública, para

poder ter um serviço de qualidade, com eficiência e com modicidade tarifária. Muito obrigado, estou à disposição aqui para participar da reunião da comissão.

PRESIDENTE AIRTO FERRONATO (PSB) (CEFOR): Vamos abrir para o nosso debate. Convido para participar da Mesa: Paulo Roberto Terra, que neste ato representa a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e a EPTC; Vicente Selistre, assessor de relações da Trensurb; Marcelo Fernandes, da Secretaria Municipal da Fazenda. Passo a palavra ao nosso presidente da Comissão de Urbanização, Transportes e Habitação, Ver. Giovani Culau e Coletivo.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB) (CUTHAB): Muito obrigado, eu quero desejar um bom-dia a todos e todas, os meus colegas vereadores e vereadoras, as representações que compõem a Mesa conosco, mas, em especial, um cumprimento a ti, Ferronato, que fez a sugestão que nós pudéssemos, na manhã de hoje, ter esta Reunião Conjunta da CEFOR e da CUTHAB, para tratar de um tema bastante importante. Eu queria poder fazer algumas reflexões coletivamente aqui, a primeira delas é que talvez nós tenhamos divergência das alternativas que precisamos construir, mas há um consenso de que existe uma crise profunda do transporte público, e essa não é uma realidade exclusiva de Porto Alegre. Eu me posiciono no lugar daqueles e daquelas que entendem que essa crise tem várias razões, que inclusive algumas delas são muito anteriores aos motivos que nós temos no presente, Ver.^a Karen, que, por exemplo, se relacionam... Para que função social o transporte público foi criado? Foi criado para locomover, em especial, as parcelas mais pobres da população. Nesse sentido, a qualidade nunca foi uma prioridade. Evidentemente que recentemente alguns fenômenos agravaram essa crise, a pandemia sem dúvida alguma é uma delas, o tema do transporte por aplicativos e as mudanças na dinâmica do trabalho do mercado de trabalho também impactaram, e Porto Alegre é uma das grandes cidades brasileiras que enfrenta essa crise agravada do transporte público. Bem-vindo à mesa, Marcelo. E ao debater soluções, eu não tenho dúvida de que tu acertas, Ferronato, ao fazer essa sugestão, porque

nós precisamos, como disse o Ernani, pensar exatamente qual é o papel do transporte sobre trilhos e, por consequência, qual é o papel da Trensurb para o transporte público da região metropolitana e também para Porto Alegre. Nós sabemos dessa integração dos porto-alegrenses que saem daqui para trabalhar, para estudar na região metropolitana e também daqueles que moram na região metropolitana e oferecem para Porto Alegre a sua mão de obra, também vêm para cá, para a nossa cidade, em busca dos nossos equipamentos educacionais, de saúde. E eu também entendo que nós precisamos conseguir, Ferronato, conjugar várias questões para superar essa crise toda. Modicidade tarifária é uma delas; integração entre os modais é outra delas. Quando a gente fala de transporte sobre trilhos, a expansão das linhas e do acesso eu entendo que é um grande desafio, porque, sem dúvida alguma, ao pensar o transporte sobre trilhos, nós estamos falando de um transporte que é ambientalmente mais sustentável, mais seguro, mais rápido. Eu me preocupo quando o Ernani dá um relato aqui de que inclusive a capacidade hoje da Trensurb é subutilizada. Eu penso que é uma vitória importante, Ferronato, e eu sei que aqui nós não vamos ter consenso sobre isso, mas eu entendo como uma vitória a retirada da Trensurb do plano nacional de desestatização, que foi consolidado se não me engano em março deste ano. E digo isso porque se, de modo geral, o mundo já tem revertido processos de privatização nas mais diferentes áreas, como é o caso do saneamento por exemplo, também quando a gente analisa o tema do transporte, uma série de privatizações feitas no passado têm sido revertidas, inclusive em países europeus, como é o caso do Reino Unido da Inglaterra, que retomou o controle público e a operação do projeto de expansão do metrô de Londres; há anos, inclusive. Poderia falar da Argentina, mas daí eu iria ficar num debate muito longo com o Jessé. Então eu dou o exemplo lá da Inglaterra, do que o mundo tem vivido e tem a ver com o que o Ernani falava aqui, da gestão pública do transporte como a saída, como alternativa para pensar a saída dessa crise, pensando fundamentalmente não nos interesses do lucro, mas sim nos interesses da população e de uma vida urbana mais sustentável nas mais diferentes questões. Essas são questões iniciais que eu gostaria de colocar,

eventualmente depois me manifesto novamente, Ferronato, mas eu gostaria só de colocar e aproveitar este debate para colocar duas interrogações. Primeiro, aproveitando a presença da Isabel, que representa a Secretaria de Planejamento e de Assuntos Estratégicos, eu entendo que os problemas que a gente vive no transporte, parte deles diz respeito exatamente à falta de planejamento. Então, eu gostaria de compreender se na Prefeitura Municipal, dentro da Secretaria, se há algum nível de debate em torno da mobilidade, do transporte sobre trilhos, para que a gente possa ter conhecimento público, aqui dentro da comissão, e possa debater. E também, Ernani, te ouvir um pouco mais, se for possível, sobre o plano de investimentos que a Trensurb possui. Evidentemente que os grandes investimentos feitos no último período para a expansão, e a mais recente que nós tivemos foi até a estação Novo Hamburgo, exigem investimentos federais, e como tu mesmo compartilhavas aqui essa relação com governo federal. Mas eu gostaria de entender um pouco mais, inclusive porque existe essa mobilização em torno da ampliação para Alvorada, e, por consequência, um atendimento mais qualificado à região Norte aqui de Porto Alegre, eu queria ouvir um pouco melhor sobre em que pé estão esses debates e essas discussões dentro da Trensurb. E, para finalizar, só registrar também a presença, Ferronato, através do Marcelo Dias e da Milena Soares, do mandato da deputada estadual Bruna Rodrigues. Muito obrigado.

PRESIDENTE AIRTO FERRONATO (PSB) (CEFOR): Muito bem. Bem-vindos aqui conosco nesta manhã. O Ver. Cassiá Carpes está com a palavra.

VEREADOR CASSIÁ CARPES (CIDADANIA): Obrigado, Presidente. Parabéns por esta audiência que une as nossas comissões. Aqui, eu ouvi com muita atenção o Ernani. Ernani, eu sou daqueles, já disse aqui, que se a privatização for boa para o cidadão, eu até posso acordar; eu sou contra muitas privatizações que se pregam por aí. Fiquei muito satisfeito, eu não te conhecia pessoalmente, mas sempre ouvia falar, pela forma como tu foste claro e objetivo. O presidente da Metroplan, o ex-deputado Fernando Marroni, deu entrevista ontem na Guaíba

e ele disse que 11 estações são necessárias para expansão do Trensurb até Alvorada. “A empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre, a Trensurb, planeja aumentar a linha que atualmente compreende Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia, São Leopoldo, Novo Hamburgo até a cidade de Alvorada. Para tanto, seria necessária a construção de 11 estações, que ligariam a estação do aeroporto até a cidade da região metropolitana.” A declaração foi feita, portanto, pelo presidente Fernando Marroni. Algumas questões eu gostaria, depois, Ernani, se tu pudesses explicar, faria uma observação, e tu usaste a expressão contrato de gestão. O que seria esse contrato de gestão numa análise, com a tua experiência? Eu acho que tu não atacaste nenhum governo, tu cobras dos governos. Quem passa por lá tem que fazer isso, e tu, como funcionário público, fazes o teu dever. Então, subsídios no mundo inteiro tem, mas ainda tem gente que critica o subsídio. Mas, sem subsídio, é incapaz de permanecer esse 4.50 lá e 4.80 aqui, para não dizer de São Paulo que tem mais de 1 bilhão em subsídios. Então não existe essa tese de “Ah, não, a passagem vai sustentar”. Em cima de quem? Em cima do cidadão? Não. Essas questões têm que ser claras e objetivas. Eu acho que nós podemos – e eu quero que tu nos ajudes – parece que a Metroplan não está aqui, não é?

PRESIDENTE AIRTO FERRONATO (PSB)(CEFOR): Não, mas foi convidada.

VEREADOR CASSIÁ CARPES (CIDADANIA): Exatamente. O que eu notei é o seguinte: nós precisamos, futuramente, fazer aqui um debate entre Porto Alegre, Metroplan e o Transurb, que são as três... Essa integração, há muito tempo, Ernani, se fala, e nunca se faz. Eu estou há 45 anos em Porto Alegre, e esse debate sempre foi um medo, e a região metropolitana não se constitui com aproximações, conforme tu dizes, é verdade, plenamente verdade. Então essas questões têm que ser... Para melhorar, nós, às vezes, inclusive tem um segmento da Granpal, o representante... Eu só os vejo falando, de ano em ano, tem um presidente diferente, um prefeito. Hoje um toma posse. Quer dizer, um ano para uma gestão, não faz nada, Ernani, e estão passando para o outro o

mesmo problema. O outro: “Agora eu vou discutir aquilo que o outro discutiu e que não resolveu”. Se vê isso, é disputa de beleza, cada um quer ter o título: eu sou o presidente da Granpal. Quando se lança, ele diz que mora em Guaíba, agora vai para outra cidade.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

VEREADOR CASSIÁ CARPES (CIDADANIA): De Esteio vai para Guaíba? Sim, é invertido. Então isso é muito bom, quando vê, a gente fica conhecendo o prefeito. Olha, o homem agora vai tocar o transporte público metropolitano, vai ajudar. E não sai nada. Quando vê, a gente mal nota, já tem outro. Então isso é importante. Uma coisa também que, às vezes, os defensores ferrenhos, Ernani, da privatização... E eu também tenho algumas coisas para perguntar que tu poderias... A grande questão são os cargos CCs, sempre que se fala em um governo pegar este ou aquele órgão, vai encher de CCs, vai encher de cabide de emprego, como nós chamamos. A Metroplan é um cabide de emprego, vamos ser sinceros, por isso ela é escondida assim. Eu não vejo nenhum deputado ir lá fazer uma pergunta sobre a Metroplan, ir lá debater a Metroplan. Então, na realidade, essas coisas têm que ser enfrentadas por todos nós, políticos, e seria a grande oportunidade – vou fazer essa sugestão ao Presidente Culau, para que a gente venha debater isso. Porque pode ser que as cidades comecem a acordar, acordar no sentido de debater. Aqui ficam 11 estações que ligariam até o aeroporto, eu gostaria que o amigo, com a toda sua franqueza que usou até agora neste momento – que foi muito boa a sua presença, parabéns – a tua frieza, como funcionário público, tem condições de o Transurb fazer essas 11 estações, fazer essa ligação?

É uma questão que tu colocaste, e eu quero concluir: gestão. Sempre que vem alguém aqui – e nós sabemos – gente experiente, gente que sabe, tem que fazer gestão, tem que fazer. Todo mundo sabe, uma criança que vai entrar na política, que o pai dela gosta: “Pai, o que é gestão?” Pergunta para o pai, e o pai diz que é uma coisa que os políticos prometem fazer e nunca fazem. Infelizmente a gente

tem que dizer, gestão as prefeituras, o Estado, a União tem que fazer, mas, na hora, tem interceptação de um diretor e, às vezes é político ou não, não é só o político que erra, o diretor também é condicionado a essas consequências da política brasileira. Portanto, quero, fazendo esses levantamentos, Ernani, elogiar a postura simples, já tens experiência, passou aqui. E o servidor público tem que dizer, e muitos funcionários públicos pegam um cargo e, no momento em que ele passa de funcionário a incorporar à FG – que é a função gratificada –, começa a defender o governo. Não, tem que defender a população, porque, em seguida ele não vai ter mais a FG, vai voltar para a situação de funcionário e começar a criticar. Mas qual é a lógica? Criticar não é crime, criticar é ajudar a administração, é ajudar a fazer gestão. E é nesse sentido que eu trabalho, eu apoio o governo, mas eu não apoio tudo do governo, tem coisa que é errada eu vou contra, é assim que nós temos que ser. O político, para ajudar, tem que ser contraditório nesses aspectos, ele tem que dizer a verdade: não faça isso. E vou ser sincero aqui, como sempre fui, por que eu sou contra a privatização do DMAE? Porque, quando vão explicar a privatização pública para a gente – e eu aprendi na minha vida que eu tenho que ser um pouco político, um pouco técnico –, eu quero saber quem é que quer privatização. Mas aqueles que deveriam falar, Bosco, eu não os vejo falar, eles mandam testa de ferro falar sobre a privatização. Não! Aí nós vamos botar o dedo aqui para privatizar? Quando vejo um cara falando lá – e, olha, eu tenho o hábito de ir nessas reuniões, Ernani, e ver quem está ali para fazer essa proposição. Mas aí o diretor do DMAE não fala. Muitas vezes, o prefeito não fala, e aí vai falar alguém que ninguém conhece. O cara é defensor do quê? O que ele quer? Agora, recentemente, a Corsan; depois, nós fomos ver que um dos que ou outros dos que identificaram e quiseram a privatização estão do outro lado como grandes funcionários. É por isso que eu tenho muitas restrições à privatização, ela é mal feita. Enquanto for mal feita, eu sou contra, porque eu não vou entregar o que é do povo para alguém que estava de um lado, agora está do outro, só com interesse pessoal e financeiro. Obrigado, presidente. Essa é minha noção e parabéns mais uma vez, Ernani.

PRESIDENTE AIRTO FERRONATO (PSB) (CEFOR): Meus cumprimentos também pela tua manifestação. Também sou contra a privatização do DMAE, mas não vem ao caso aí. Nós vamos fazer o seguinte: vamos abrir espaços também para quem quiser se manifestar. Eu vou citar também a presença do nosso querido Ver. Pablo Melo. Vou fazer o seguinte, Giovani, não sei se pode ser assim: falaram o Ver. Culau e o Ver. Cassiá Carpes, e eu vou passar a palavra agora ao Ver. Tiago Albrecht, que me pediu a palavra. Falam três vereadores, e, enquanto isso, quem quiser se manifestar pode se inscrever. Ver. Tiago Albrecht está com a palavra.

VEREADOR TIAGO ALBRECHT (NOVO): Muito obrigado, presidente Ferronato, como teu vice na CEFOR, é um prazer estar aqui debatendo os assuntos que têm pertinência e relevância para a nossa população. De fato, o Trensurb eu utilizei muito quando estudava na Ulbra, no começo do século, já posso dizer assim, a gente vai ficando velho, não é, José? Então, fui usuário por muitos anos do Trensurb e, nesses últimos tempos, como foi dito, perdeu aí 20 milhões de usuários – mesmo descontando a pandemia, já são 10,8 milhões de usuários. Essa pergunta precisa ser feita: por quê? A tarifa em si sempre foi atrativa, R\$ 4,70 para você ir de Porto Alegre a Novo Hamburgo é uma tarifa bastante atrativa. Essa questão da Metroplan e da Granpal, que o Ver. Cassiá mencionou – e hoje o prefeito de Guaíba, o Maranata, está assumindo às 11h, tomando posse –, de fato, o furo da bala está ali, porque o que escutei na EPTC foi que a integração que já foi tentada entre os modais não acontece não por conta dos empresários, Ernani, mas por conta dos políticos. Muitos prefeitos queriam ter a concessão municipal na mão para, em época de campanha, oferecer linhas para ganhar voto. E não sou eu que estou dizendo isso, essa é uma explicação que foi dada dentro da EPTC quando lá estive visitando. Então, não sei se é o caso dos empresários, da reserva de mercado, ou se é uma questão dos políticos – prefeitos, nesse caso –, não sei, vereadores talvez, para ganhar voto. Vai lá e pede para o prefeito uma linha de ônibus. E, com a integração, isso não será mais possível; basta olhar, por exemplo, para o modal

de Goiânia ou de Curitiba, que é um modal integrado. Então, a questão do subsídio, como de resto a própria gestão, mas a questão do subsídio para nós, liberais, conservadores, não é um problema. Nós entendemos que hoje é necessário o subsídio, porque nada mais é do que o dinheiro do pagador de impostos; não existe dinheiro público, existe dinheiro do pagador de impostos. E, quando esse subsídio é bem alocado, nós incentivamos. Nós temos governador em Minas, nós temos prefeito de Joinville; hoje, você não tem transporte público sem dinheiro dos impostos, sem o subsídio. O grande problema é o aporte, e aí entra novamente o papel preponderante da Metroplan e da Granpal, que precisam, sim, ser cobradas, na minha opinião, para resolver esse imbróglio político, para que os prefeitos se convençam de que melhor do que ter o sistema municipal na mão para conseguir votos é pensar na população pagadora da tarifa dos impostos. Então, essa equação precisa ser feita lá. A solução para o transporte, para essa questão da sobreposição de ônibus que volta e meia a gente comenta, de o Viamão, que cruza ali o limite municipal e não pode pegar mais nenhum passageiro. Quer dizer, ele vem rodando vazio até o Centro de Porto Alegre. Isso é um troço que você vai, não vou nem dizer para fora do país; você vai para fora do Mampituba, o pessoal dá risada. É uma ineficiência, é um gasto, sem contar que é poluente, você tem dois, três, cinco ônibus rodando no mesmo corredor.

Então, a Granpal e a Metroplan precisam ser pressionadas, seja pela CEFOR, longe de mim querer pautar com a CUTHAB, mas, falando da CEFOR, da qual faço parte, a gente tem que mandar um ofício pressionando o novo presidente Maranata para que cobre. Então, a questão do subsídio e eficiência da gestão precisa ser encarada como... E me alegra, diretor Ernani, que o senhor tenha dito, por exemplo, que no livre mercado de energia o senhor está reduzindo um terço do custo. Viva a concorrência! Viva o livre mercado! Que está derrubando um terço do custo de energia da Trensurb...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

VEREADOR TIAGO ALBRECHT (NOVO): É, está caindo para um terço o custo, de R\$ 150 milhões para R\$ 50 milhões. Eu tenho que elogiar o Ernani, a gestão dele, enfim, por essa busca de eficiência na gestão. Teria outros pontos também, a própria concessão do serviço é estadual, a empresa é federal, mas de acordo com a Constituição Federal, o transporte intermunicipal é estadual, então poderia se colocar o Piratini também nessa discussão sobre gestão, sobre privatização, concessão, modal. Aí, de novo, entra a Metroplan, que precisa ser cobrada para tentar resolver esse impasse político. Por fim, nessa primeira intervenção ao menos, sobre a questão, por exemplo, de levar até Alvorada, com R\$ 25 milhões ao ano de investimento, a gente vai levar mil anos para levar o trem para Alvorada. São R\$ 6 bilhões estimados para levar o trem até lá. Se não resolver, me parece que essa é uma tônica importante do que disse o Ernani, se não resolver a integralização dos modais, não vai adiantar nada, você vai levar a Alvorada, vai ter a capacidade para mil na composição, vai estar com 200 pessoas, porque precisa ser atrativo para o consumidor. Mas, por fim, e agora encerro, eu vejo o exemplo da Bahia que sob o governo do PT, do Jaques Wagner, fez a PPP – parceria público-privada, em apenas quatro anos houve uma expansão de 6 para 27 quilômetros de trem, em quatro anos. Aliás, de 6 foi para 33 quilômetros, 27, portanto, de extensão, com a concessionária investindo R\$ 8 bilhões. Está aí o dinheiro para levar o trem até Alvorada, parceria público-privada sob o governo do PT, não do Zema, não do Bolsonaro, sob o governo do Jaques Wagner. Então, é possível, sim, achar uma solução suprapartidária. Obrigado nesse momento pela primeira intervenção.

VEREADOR AIRTO FERRONATO (PSB): Obrigado, vereador. Ernani, tu queres te manifestar sobre essas três posições?

SR. ERNANI FAGUNDES: Vou iniciar justamente pelo exemplo de Salvador, mas não para elogiar e, sim, para contextualizar. O metrô de Salvador começou com o prefeito Imbassahy, e o governo do estado era do ACM. Começou com uma obra municipal, num consórcio do município de Salvador, com empresários

de ônibus de Salvador. Por muitos e muitos anos, quem era contra metrô no Brasil, usava o mau exemplo da obra do metrô de Salvador para bater em qualquer ideia que defendesse transporte sobre trilhos. Foi muito dinheiro investido, dinheiro público, numa obra que não levava a nada, era uma obra paralisada. Comparar a PPP do metrô de Salvador com qualquer outra, nos dias de hoje, é uma comparação infeliz, porque lá a ação do Jaques Wagner e do Rui Costa foi para tirar uma obra pública que tinha acumulado milhões e milhões de investimentos sem ter funcionamento nenhum, tinha 10 trens que foram comprados, no início, que estavam parados no porto pagando depósito. Foi um arranjo para conseguir salvar o dinheiro público, não foi uma solução. Aliás, PPP não é a solução, PPP é quando o governo não tem solução, que aí ele procura PPP. Se o governo tem dinheiro, ele faz, não precisa de parceiro. Então, a obra de Salvador foi o maior mau exemplo de obra de metrô no mundo, e o que o PT fez lá foi salvar o dinheiro público, achar uma solução, levar a linha até Lauro de Freitas, para tornar uma linha estadual, porque ela era só dentro do município de Salvador. Quando se estendeu até Lauro de Freitas, se deu um caráter estadual e se com pôde, o governo do estado, tomar para si a solução daquele problema. Hoje, o governo da Bahia está colocando milhões para manter essa PPP lá, naquilo que a gente está colocando como as garantias que nós estamos querendo para a Trensurb. Se o governo oferecer para a Trensurb o que o governo da Bahia dá para a CCR operar, a Trensurb se torna superavitária. Então, foi um exemplo para salvar o investimento público, a obra do metrô de Salvador. Foi uma tentativa do município de Salvador, no governo do Imbassahy, de uns empresários de ônibus, e que não levou a lugar nenhum. A título de informação, o metrô de Salvador conseguiu o absurdo de fazer uma obra em elevada com o lastro de brita. A nossa obra em elevada... Nós temos 9 km em elevada com via rígida, não precisamos fazer manutenção na via, porque o lastro de brita exige uma manutenção permanente, e no metrô de superfície se coloca lastro de brita para dar a sustentação na estrada de ferro, mas em Salvador eles conseguiram construir uma elevada com lastro de brita, para ter uma noção do que foi o desperdício do dinheiro público naquela obra. Infelizmente, vereador,

não é um bom exemplo a obra do metrô de Salvador, a solução que foi dada foi para recuperar um investimento público que estava lá, não foi assim... Comparar, por exemplo, uma empresa como a Trensurb, que tem 40 anos de operação, com índice de satisfação dos usuários acima de 85% nesses 40 anos é diferente. Para a população de Salvador foi a solução, porque para eles ter um trem funcionando não interessa se é público ou privado, tem o serviço hoje, ótimo. Foi uma ação correta, mas foi para salvar um grande investimento público que estava lá paralisado, que já tinha sido feito. Inclusive, a própria Rotem, que foi a empresa que vendeu os trens, não liberava o *software* para botar em funcionamento. Aqueles trens ficaram mais de 10, 20 anos parados no depósito, pagando depósito no porto, porque a obra não tinha sido concluída. A Trensurb, inclusive, o ex-colega Paulo Terra Lopes estava na empresa naquele período, a Trensurb deu consultoria ao governo de Salvador para apresentar o que era necessário para salvar aquela obra. Nós fomos, os técnicos daqui, e ficamos lá um tempão ajudando a salvar o investimento público. Então aquela PPP foi uma salvação do investimento público, que foi mal concebido na origem, porque, na época, era uma obra municipal, num consórcio com os empresários de ônibus de Salvador. Isso era o esclarecimento sobre Salvador.

Sobre a questão da expansão, a gente sabe que todo sistema de transporte, ele precisa de expansão, e, quando nós participamos também na gestão municipal, eu fui gerente de planejamento de estratégico de transporte na EPTC, cedido pela Trensurb, quando nós desenvolvemos o Metrô de Porto Alegre, o estudo do Metrô de Porto Alegre. Na época, através do Banco Mundial, nós recebemos um aporte para contratar uma consultoria e fizemos uma licitação internacional, em que venceu um consórcio de Portugal, que fez uma pesquisa chamada EDOM, entrevista domiciliar, onde nós visitamos todos os setores censitários de Porto Alegre, foram mais de 15 mil domicílios visitados para estudarmos o desejo de deslocamento da população naquela época. E o que apresentou, com maior aderência, foi uma proposta de uma linha circular em Porto Alegre, no sentido horário e anti-horário funcionaria as duas vias, e a concepção era que, dentro desse anel, operariam todas as empresas privadas de Porto Alegre; e fora do anel,

todas a empresas metropolitana conectando as estações. Então não existe sistema que se viabilize se não houver uma rede integrada. Era uma concepção que é válida até hoje, um estudo em que, pela primeira vez, nós conseguimos reunir as três esferas de governo, Município de Porto Alegre, governo do Estado e governo federal, num trabalho técnico conjunto, onde havia a participação de todas as três esferas, portanto, não tinha espaço para divergências. A gente costuma dizer que os políticos são muito vaidosos, mas os técnicos também são muito vaidosos e, quando eles não participam, eles questionam, eles detonam os projetos. Então, nós sabendo dessa condição, nós procuramos, na época, criar um grupo executivo de integração, que envolveu todas três esferas de governo na elaboração do estudo do Metrô de Porto Alegre. Por que não ficou de pé, por que não se investiu? Aí é uma questão de orçamento, porque não se faz uma obra dessa magnitude somente com o orçamento do Estado ou do Município, necessariamente teria que vir recurso da União. Mas o projeto se mantém, os estudos se mantêm, até soube que, atualmente, a Prefeitura está calibrando esses estudos, retomando pesquisas de entrevistas para calibrar esses dados, esses números. Claro que hoje a realidade mudou muito, esses estudos foram em 2003, num horizonte para 30 anos, então, até 2033, eles teriam uma perspectiva de validade para aqueles números, daquelas pesquisas. Esse trabalho em relação à Alvorada, antes de vir para cá, conversei com a equipe lá no trem que está trabalhando nisso, que são os nossos técnicos que já trabalharam, nós já tivemos, aqui em Porto Alegre, um projeto que se chamava Linha 2 do Metrô, uma linha que ia no eixo de maior demanda, que é da Assis Brasil em direção à Cachoeirinha e Alvorada. Então, ali se mantém ainda como um eixo de maior demanda. Se nós formos, no final da tarde, no corredor da Assis Brasil, nós vamos ver um trem de ônibus ali, uma fila de ônibus, então existe demanda ali. O município de Alvorada é um município que não tem muita geração de empregos, é um município dormitório, como a gente chama, e que necessita melhorar as condições. Já teve é o corredor do Linha Rápida, que foi feito no governo do Estado, que era o corredor de ônibus seguindo do Terminal Triângulo em direção à Alvorada. Nós estamos estudando, ainda não colocamos

o recurso para fazer um estudo de viabilidade técnica econômica, hoje nós estamos fazendo, na verdade, um traçado e vendo qual é a melhor localização de estações, tempo e espaço para manobra. Nós lutamos, há muito tempo, para manter aquela área, que era da antiga rede ferroviária, junto à Estação Pestana, como uma reserva técnica para o pátio de manutenção. Até hoje, nós conseguimos manter, não entregar para o mercado imobiliário aquela área, porque nós entendemos que ali ela está plenamente adequada para um futuro pátio de manutenção de trens, da expansão da empresa. Nesse traçado que nós estamos estudando, estamos procurando respeitar o estudo do Metrô de Porto Alegre que não se incompatibilize, que ali seja uma etapa desse anel. Ali também nós vimos, no estudo do Metrô de Porto Alegre, que o traçado era Baltazar-Manuel Elias e fazendo um retorno, passando perto do Agronomia. Esse anel do Metrô é o que apresentou maior aderência, maior demanda e maior carregamento de demanda, então, esse estudo para Alvorada a gente está procurando respeitar a linha do Metrô de Porto Alegre, para que não haja incompatibilidade, que seja uma etapa, que se consiga fazer por fases, para que, no futuro, a gente consiga ter o anel todo construído, para não haver incompatibilidade de projetos. É um estudo preliminar que a gente está desenvolvendo, nós queremos concluir ainda até o final do mês que vem, essa parte de traçado, porque o próprio BNDES, que estava conduzindo o estudo da privatização, ele também poderá aportar recurso para conseguirmos fazer esse estudo.

Quanto à questão da concessão, o que ocorre é o seguinte, a Trensurb foi criada por decreto, em 1980, na época, o governo federal criou três sistemas no Brasil: Porto Alegre, Recife e Belo Horizonte. Foram três sistemas que o Cloraldino Severo, ministro dos transportes na época, que foi a pessoa que propôs e implantou, ainda no final do governo João Figueiredo. O que ocorre de lá para cá, é que nós tivemos a Constituição de 1988 e ela segregou as competências. Então ficou que a competência do transporte municipal é do prefeito, a competência do transporte intermunicipal é do governo do Estado, e nós somos uma empresa federal operando numa Região Metropolitana. O que ocorre? O

que nós discutimos hoje, e até a gente tem usado a palavra autoridade metropolitana, mas também estamos trabalhando já com um eufemismo de chamar um arranjo metropolitano, porque quando a gente fala que tem que criar uma autoridade metropolitana, os prefeitos acham que vão perder autoridade, e ninguém gosta de perder autoridade, então a gente começou a chamar de arranjo metropolitano, em que, por delegação, e isso não é um problema só com transporte, nós temos problema na saúde, tem o problema do lixo, tem vários problemas que são metropolitanos, que não se encerram dentro do próprio município. Então, se não houver um arranjo metropolitano para tratar esses temas, nós vamos continuar nessa vidinha de que eu sou cidadão de Porto Alegre, não sou cidadão... Nós temos que ser cidadãos metropolitanos, é isso que nós somos, e para isso o transporte precisa de uma autoridade metropolitana. Quando a gente fala que tem que criar uma autoridade metropolitana, parece que está tirando autoridade dos prefeitos, mas na verdade tem que haver esse arranjo metropolitano, em que, por delegação dos municípios, se consiga fazer uma gestão unificada, porque não tem como chegar para um empresário de ônibus e dizer para ele “olha, tu tens 300 ônibus, mas eu só preciso de 200, tu vais ter que desfazer de 100 ônibus”, se na tarifa que ele recebe, ele recebe uma taxa de remuneração do capital. E qual é o capital do empresário de ônibus? É a sua frota e a sua garagem. Então, não tem como tu dizeres para ele que ele vai perder dinheiro, que ele não vai precisar dos 200. Ele vai perder dinheiro, porque ele vai ter que se desfazer; ele vai perder dinheiro, porque ele vai ter menos remuneração; vai perder, porque vai reduzir o seu capital. Então, a remuneração do capital está em cima da sua frota, está na sua garagem. Essas questões, vereadores, têm que ser resolvidas e tem que ter esse arranjo. E não adianta nós ficarmos cobrando da Metroplan, se há pouco tempo a Metroplan foi desconstituída. Ela foi até para extinção, não sei hoje nem como é que se mantém. Tem técnicos hoje... Vocês conhecem fiscais de transporte da Metroplan? Eu não conheço, se ainda existe. Então, ela não é um ente abstrato, ela tem que ser estruturada. Se nós não capacitarmos os gestores, se nós não capacitarmos a EPTC, se nós não capacitarmos os organismos de

gestão, não adianta cobrarmos, porque precisa de gente, precisa de técnicos, precisa de fiscalização, precisa de engenheiro, porque senão fica só no nome, na nomenclatura do órgão, e só a nomenclatura do órgão, e colocar uma pessoa lá para responder pelo órgão, não tem solução, a solução está em capacitação, em dar estrutura para os órgãos poderem fazer a gestão... Fortalecimento disso. Essa é a minha contribuição.

VEREADOR TIAGO ALBRECHT (NOVO): Um minutinho, apenas para contraditar a fala do Ernani. O meu foco é justamente na gestão. Se foi feita uma PPP em Salvador, foi justamente para resolver um passivo, e esse é o meu ponto. Hoje nós temos um passivo que está crescendo, que é a Trensurb. E para mostrar que é suprapartidária, o governo do PT, não é do Novo, que é o meu partido. Então, justamente a PPP foi uma salvação para um erro de gestão, que é o que está se discutindo aqui. Obrigado, presidente.

PRESIDENTE AIRTO FERRONATO (PSB) (CEFOR): A Sra. Isabel, da Secretaria Municipal de Planejamento e Assuntos Estratégicos, está com a palavra.

SRA. ISABEL HAIFUCH: Bom dia, antes de mais nada, eu sou arquiteta e urbanista, trabalho na Secretaria de Planejamento, mas trabalhei quase 20 anos em mobilidade, inclusive na época que o Ernani estava na EPTC. A mobilidade, principalmente em transporte coletivo, ao mesmo tempo que estrutura o desenvolvimento econômico de uma cidade, ela é indutora de crescimento. Além das funções sociais, o transporte coletivo tem a função de um dos principais pilares de desenvolvimento urbano das cidades. Ele é pilar de inclusão, por propiciar às populações o deslocamento para seus locais de trabalho e, ao mesmo tempo, ele também é um pilar de sustentabilidade, porque hoje não se fala em mobilidade sustentável, sem falar em incentivo ao transporte coletivo e desincentivo ao transporte particular. Então ele tem uma função muito ampla, ele é um elemento de política urbana muito além do elemento comercial do serviço

do transporte. A crise do transporte coletivo é uma crise mundial, como o Ernani falou, não é somente aqui, mas aqui no Brasil ela se torna mais grave justamente pela falta de estruturação, pela falta de racionalidade do transporte, do jeito que ele foi se desenvolvendo em boa parte das cidades brasileiras, e também pela questão da gestão, que já está sendo falada há bastante tempo. Em relação às políticas de incentivo ao transporte, elas têm que ser baseadas na questão da qualidade do transporte, seja qualidade física como também qualidade de confiabilidade do serviço, e com relação também à rapidez, porque para pessoa poder trocar o seu modal, do transporte de individual, ela precisa confiar naquele transporte público, ela precisa confiar que ela vai chegar mais rápido. Então, justamente para isso a priorização e tudo mais.

Bom, com relação ao que temos hoje, de trabalho no transporte coletivo. A gente tem o Programa Centro+, que é um programa de desenvolvimento da área central da cidade. Um dos pontos diagnosticados em relação à área do Centro foi o impacto que o transporte coletivo, que se acumula na área central, traz para aquela região; aí, nas discussões com as secretarias entendeu-se como necessário um estudo e um investimento, justamente na reordenação de transporte, na qualificação dos terminais e do atendimento à população na área central, que refletiria nas demais regiões da cidade. Então, dentro desse Programa Centro+, que foi justamente contratada a nova Pesquisa de Origem e Destino e Domiciliar (EDOM), a última era de 2003, como o Ernani comentou. Ela está contratada, está em andamento, deve trazer as informações necessárias, justamente para o planejamento de transporte em nível estrutural da cidade. O que é esse planejamento? É o estudo, um estudo setorial para justamente racionalizar essa operação de transporte; com isso, ao mesmo tempo que torna ele mais eficiente, torna ele mais confiável, rápido e consequentemente também com custo menor para população. Então, dentro desse programa nós temos a EDOM em andamento, e estamos com o termo de referência desse estudo setorial em andamento também. As secretarias que encabeçam esses dois trabalhos é a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e a EPTC; nesse estudo setorial vai ser fundamental justamente o apoio de todos

da Câmara, principalmente para gente fazer essa integração entre os diversos setores necessários, porque não falamos de integração tarifária ou integração física de transporte, sem englobar a Trensurb, sem englobar o metropolitano; então, a gente tem essa previsão, a previsão de lançamento desse termo de referência do estudo de transporte ainda esse ano, que vai dar a base para a gente fazer um plano de ação para esta racionalização e, conseqüentemente, para qualificação, tanto dos terminais, quanto dos eixos de transporte, dentro desses programas de desenvolvimento territoriais, para a cidade inteira, não tem como mexer pontualmente no transporte, a mexida tem que ser ampla. Então, temos isso em andamento; a ideia é que a gente tenha isso lançado este ano, para que a gente possa, após esse plano de ação, começar a trabalhar em projetos executivos, trabalhar realmente na transformação do transporte na cidade. Obrigada.

PRESIDENTE AIRTO FERRONATO (PSB) (CEFOR): Estava vendo essa pequeninha que está no teu colo, como é o nome dela? Pérola. Então a Pérola será a representação das nossas crianças aqui na comissão. O Ver. José Freitas está com a palavra.

VEREADOR JOSÉ FREITAS (REPUBLICANOS): Ernani, você traz informações importantes aqui, dados importantes, até coisas reveladoras. Quero parabenizar o Ver. Ferronato por trazer esse tema. Eu acho... Eu não acho, eu tenho certeza que a partir dessa reunião vai ser um pontapé muito importante para essa discussão futura; eu saio daqui até triste porque eu não sei, eu acho que a Pérola vai estar com 60 anos, e o metrô de Porto Alegre não vai existir. Eu tenho um sonho de ver o metrô em Porto Alegre, como todo cidadão de Porto Alegre, de ver o metrô cortando a Zona Leste de Porto Alegre, fazendo a volta pelo Extremo-Sul, isso nós não vamos ver infelizmente, dentro dos dados que foram trazidos. Se hoje a Trensurb não tem dinheiro... O certo, o correto seria ampliar para Alvorada, e a Trensurb ter o dinheiro e fazer, não tem, e estudos; então, arrasta-se por anos e anos. Essa bandeira, Ver. Pablo, em relação à

integração dos ônibus da Grande Porto Alegre, é uma bandeira do prefeito, que sempre toca nesse assunto, não só em relação ao transporte, em relação aos rios também, à poluição, enfim, tem que haver uma integração, senão nunca serão resolvidos os problemas, e com o transporte não é diferente. Eu estava, há alguns anos, num hotel em São Paulo; na frente do hotel tinha uma obra do metrô – aquilo eu sonhei ter em Porto Alegre, mesmo que seja de forma elevada. Mas na frente do hotel onde eu estava, estavam fazendo a obra ali para ter o metrô de forma elevada. Em Porto Alegre, se um dia houver, provavelmente em muitos pontos ou em todos, vai ser até de forma elevada, mas aqui quero colocar até, Ver. Ferronato e Ver. Giovani Culau e Coletivo, como uma proposta para haver essa integração e a continuidade dessa discussão, fazer uma integração, junto com as comissões da assembleia, município, para não é deixar esfriar esse tema, principalmente essa integração dos ônibus da Grande Porto Alegre, porque a pessoa está na parada na Farrapos, ela não pode pegar um ônibus que passa ali, de Alvorada, de Gravataí, enfim, então isso é um tema que nós não podemos – principalmente nas nossas comissões – deixar esfriar, para que aconteça essa integração, e as demais coisas devem ser discutidas dentro dessas comissões, integração também, junto com a Assembleia Legislativa. Obrigado.

PRESIDENTE AIRTO FERRONATO (PSB) (CEFOR): Muito boa a proposta. Ver.^a Karen Santos.

VEREADORA KAREN SANTOS (PSOL): Eu tinha me inscrito, mas vou intervir no sentido do que o Freitas colocou. No dia 21 de abril, agora, estava marcado um seminário para debater mobilidade, convocado pelo deputado Rossetto; eu participei também no ano passado, quando, inclusive, estavam presentes ATP, Metroplan, Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana. Então há uma discussão que está sendo suscitada, eu acredito que no âmbito do Município a gente tenha alguns enfrentamentos que têm que ser feitos em relação a essas ilegalidades que foram apontadas aqui do sistema de bilhetagem. Inclusive, foi encomendado

um estudo pela Prefeitura à Fundação Getulio Vargas. Nós fizemos um pedido de informação para ter acesso ao andamento desse estudo, mas nós não tivemos acesso aos anexos. Então seria bem importante que a Prefeitura tratasse com transparência esse tema que, para nós, é muito caro, porque trata de uma ilegalidade, e está previsto no contrato o cumprimento, mas, desde então, nunca foi feito, que é um fundo de mobilidade urbana constituído pelos recursos da bilhetagem, pelo valor das multas de trânsito, pelo valor da publicidade do *busdoor*, enfim, diversos recursos, que não são subsídios, mas que teriam impacto na nossa tarifa. E, por irresponsabilidade do nosso prefeito, por falta de fiscalização – não só do nosso prefeito, de sucessivos prefeitos –, a gente não conseguiu chegar ainda a essa regulamentação. Inclusive, a isenção do imposto do ISSQN às empresas de ônibus está subordinada à constituição do fundo público. Isso passou duas vezes nesta Câmara de Vereadores, em projeto de lei, a isenção do imposto, visto a constituição daquilo que já está previsto no edital, que é o fundo público. Então não sei por que o Município tem dificuldade de respeitar os regramentos que ele mesmo cria; e, de fato, quem paga por isso é a população na tarifa, e a tarifa só está congelada porque agora tem mais dinheiro para os empresários de ônibus, e sem uma contrapartida, sem retorno nenhum em relação à qualidade do serviço que é prestado. Então, no âmbito do Município, a gente tem bastante problema para se debruçar; inclusive, aqui, nesta Câmara, agora, foi protocolado um projeto de lei que prevê que as empresas não precisam mais comprar ônibus novos, que as empresas vão poder circular com frotas antigas, precarizadas, sucateadas, sem um tempo de vida útil estipulado; hoje também está previsto em contrato de concessão, e isso vai passar aqui pela Câmara de Vereadores. O prefeito Melo fez um remendo ali dizendo que vai obrigar ainda as empresas a equiparem os veículos com ar condicionado, porque nem isso ele queria garantir. Então, quando a gente diz “as empresas...”, “o problema são os políticos”, “o problema são as empresas”, em um estado neoliberal, não existe mais essa dicotomia empresa/político. Os empresários ou estão aqui dentro se representando ou têm os seus representantes. Então esses interesses do público e do privado estão implicados

dentro dessa dinâmica aqui da Câmara de Vereadores. É balela dizer “aqui são interesses dos políticos”, político tem quem financie, político tem as suas bases, político tem os seus interesses, os quais eles representam. E a gente tem que ser honesto com a população para explicar a dinâmica, porque uma coisa não está alheia a outra. Então, se foram aprovados nesta Câmara a saída dos cobradores, a venda da Carris, o fim do meio-passe estudantil, o fim dos passes livres, é porque teve um interesse nesse sentido de favorecer essa dinâmica das empresas de ônibus da cidade que não têm um compromisso com a vida do cidadão. Todo dia eu recebo denúncia de ônibus que pegou fogo, de ônibus sem freio, de ônibus sem acessibilidade. É uma responsabilidade nossa fiscalizar, e eu questiono: quem é que fiscaliza? Acionamos já o Ministério Público, o Ministério Público de Contas, a Prefeitura tem todo um esquema jurídico de postergar as decisões; não, as multas estão ajuizadas. A gente já reivindicou à Fundação Getulio Vargas um estudo, estamos esperando o estudo. E, de fato, mais quatro anos, e não se resolveu, não se avançou um centímetro em uma proposta que viabilizasse um transporte de mais qualidade para a população; pelo contrário, nesses quatro anos, nós retrocedemos nesse sentido que tu colocas da mobilidade, enquanto um motor da nossa economia, enquanto uma garantia de direitos básicos da cidadania, de acesso a emprego, a trabalho, a lazer. Não avançamos, retrocedemos. Então, para além da integração dessas discussões, eu fico pensando qual a capacidade, na atual conjuntura, na atual correlação de forças do nosso Município, de a gente de caminhar no sentido de ter metrô, de ter VLT, de ter BRT, como se sonhava lá para a Copa de 2014. Projetos interessantes para a nossa cidade foram completamente engavetados por falta de gestão, por falta de iniciativa, por falta de corpo técnico.

O Sul 21 – e aí, concluo nesse sentido –, que é uma mídia independente, fez uma matéria muito bacana, na semana passada, fazendo um balanço em relação a todas as iniciativas que estavam previstas para o projeto da Copa de 2014 e que Porto Alegre perdeu; e, no final, Marchezan utilizou o último recurso que veio do Ministério das Cidades para fazer a continuação das obras da Av. Tronco, que privilegia o automóvel em detrimento ao transporte coletivo. Então, para a

gente ter noção, ter essa memória das nossas desventuras, das nossas iniciativas e dos nossos fracassos e colocar na Ordem do Dia problemas que competem aos vereadores, como a fiscalização do contrato hoje que existe com as empresas de ônibus e que a gente não tem parceiro nenhum, enquanto mandato, para conseguir avançar no combate a essa máfia, que tem o monopólio das garagens, que tem o monopólio das frotas. E a gente acaba tendo que depender desse segmento para ter direito ao transporte garantido.

PRESIDENTE AIRTO FERRONATO (PSB) (CEFOR): Pede a palavra, nossa querida Isabel.

SRA. ISABEL HAIFUCH: Rapidamente, é só para complementar: esses estudos que a gente está fazendo agora...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

SRA. ISABEL HAIFUCH: Não, não, esse realmente eu não tenho como falar sobre ele, porque eu nem conheço esse assunto. É sobre esses estudos de racionalização, na realidade, a ideia é justamente compilar todas os estudos que já foram feitos – Metrô, PITMurb, BRT, portais – olha, dá para contar em várias mãos a quantidade de estudos de transporte que já... Então, é compilar todo esse trabalho num estudo e aí, como se visualiza a possibilidade de ter recursos para efetivamente tirar do papel esses estudos, então a gente precisa desse repertório técnico para poder dar um passo à frente. A gente não tem como utilizar esses estudos anteriores, até porque eles são de uma época – como o Ernani mesmo falou – que modificou muito. Teve pandemia, tem a questão do Uber, tem a questão da internet, então esse cenário atual de transporte é muito importante de ser entendido. Isso é a primeira coisa. A Tronco tem corredor de transporte, ele era para ser um BRT, o que houve de novo é a questão da gestão e da racionalização que não avançou, mas ela não é para priorizar o transporte

visual, ela tem corredor de ônibus e foi projetado aquele corredor para transporte de alta capacidade, como um BRT.

PRESIDENTE AIRTO FERRONATO (PSB) (CEFOR): Muito bom. A palavra com o Selistre, nosso último inscrito.

SR. VICENTE SELISTRE: Saudar o querido companheiro também do Partido Socialista Airto Ferronato, que preside a Comissão de Orçamento; o querido Ver. Giovanni Culau, dessa importante Comissão de Transporte e Habitação, lembrando sempre que o transporte, através de uma emenda em 2015, se tornou direito essencial do cidadão, no art. 5º da nossa Constituição, como saúde, como educação e tantos outros. Saudar os demais vereadores, em nome do Ver. Bosco. Saudar a EPTC, saudar a Prefeitura de Porto Alegre aqui presente, seus representantes e o diretor Ernani, figura que passei a conhecer mais agora nesse desafio de fazer as relações institucionais da nossa Trensurb aqui de Porto Alegre e Região Metropolitana. O diretor Ernani, a própria história familiar mostra, um defensor do transporte público e do transporte sob trilhos, que é um desafio para nós todos. Também me permita saudar o Vagner, do núcleo de trabalhadores lá da Trensurb, da área do Centro de Controle de Operações, o CCO, que é a nossa pequena NASA, que controla todo o transporte. Nesse sentido, Ernani, uma notícia recente, através do teu setor, que é a recolocação de cabos ali na área de Sapucaia, que é outro investimento importante recente. Infelizmente, a gente sofre muito com o roubo, o ataque nos cabos, e ali, eu acho que uns dois anos mais ou menos, o trem leva mais tempo para que o usuário chegue no seu destino, e o Centro de Controle perde a conexão com o trem. Eu não sou técnico, o Ernani depois pode dizer mais, mas são milhares ou milhões de reais que também essa reposição era um investimento que foi conseguido pela atual gestão, e eu acho que iniciam as obras – não sei se já foi anunciado ao público – para recolocar isso ali naquela ligação Sapucaia e São Leopoldo, na região do horto, para que nós possamos ter mais segurança no transporte dos operadores, dos usuários. E também o tempo de..., ali reduz a velocidade,

porque não há os cabos do Centro de Controle, da torre de comando, torre de controle, como diz no aeroporto, eles foram roubados.

Também, de outro lado, o que me cabe aqui é a orientação da gestão, do presidente Fernando Marroni, do diretor Ernani, de expandirmos as relações institucionais, tanto que o presidente Marroni, em 35 dias, visitou os cinco prefeitos e a prefeita da linha. Eu acho que até Porto Alegre foi a primeira visita que houve, foi logo recebido pelo atual prefeito. E depois, todos os prefeitos da linha. Na época, até o Pascoal era o presidente da Granpal, fomos até Novo Hamburgo, e é essa a ideia. Quando aqui foi dito muito bem pelo Ver. Freitas de conversar com a Assembleia, também está lá na comissão a Trensurb totalmente à disposição para debater essa integração que não precisa nem repetir aqui a irracionalidade que vivemos hoje, prejudicando o usuário, poluindo mais o meio ambiente e trazendo mais custos para o setor público do transporte de passageiros de ônibus que não integram entre si, não integram entre os municípios, não integra com a Trensurb. Além disso, é importante o que o Ernani colocou no início do seu pronunciamento que essa duplicidade é de cobrança. Há 10% de desconto, Ernani, mas o correto é pegar o ônibus e entrar no trem e uma tarifa só. Então, essa uniformização das tarifas vai trazer muita melhoria para o usuário, economia – porque hoje muitos que ganham salário mínimo ou um pouco mais gastam, às vezes, 20 ou 25% do seu salário –, além de criar uma gestão muito melhor nessa questão tarifária e, com certeza, sim, aumentar a demanda e a organização do sistema.

Por fim, colocar à disposição aqui das comissões, presidentes e dos mandatos de cada vereador da Casa e também das autoridades executivas, e a nossa ideia também é levar os movimentos sociais. Um dia desses, a Casa cedeu aqui, junto com a PRF, fizemos um debate sobre o autismo, foi na semana passada, estavam aqui mais de cem policiais rodoviários federais, e, da área de operações do diretor Ernani, mais de 20 agentes de segurança para abordagem aos nossos cidadãos espectro autista, e tem outros projetos que queremos fazer para que a Trensurb dialogue com as comunidades, movimento comunitário, economia solidária, que é um debate. Hoje mesmo temos uma reunião com o pessoal do

hip-hop, amanhã com a economia solidária, toda hora chega para que nós integremos o metrô, como foi dito aqui, de forma social, econômica, cultural e humana em Porto Alegre e na Região Metropolitana. Obrigado.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB) (CUTHAB): Quero te agradecer enormemente Vicente Selistre, eu penso que essa manhã foi de um debate importante para a Câmara, porque apesar das visões pontualmente distintas que nós possamos ter, aqui no debate que nós fizemos há uma apropriação por parte da Câmara de Vereadores e dessas duas comissões de temas relevantes para a cidade. Eu penso, Ferronato, que nesse desfecho e até consulto se a Isabel ou Ernani tem mais alguma consideração para gente finalizar, mas eu acho que o grande encaminhamento aqui entre nós é essa procura por parte das duas comissões à Assembleia Legislativa para que a gente possa dar desdobramento, e eu acho que tem uma expressão utilizada por ti, Ernani, que precisa nos guiar que é esse desafio da construção de um arranjo metropolitano para pensar, a partir desse arranjo, questões que são estruturais não só para Porto Alegre, mas para a população dessa Região Metropolitana que precisa ter essa coesão, enquanto região. Então acho que esse é um encaminhamento importante para a gente, Ferronato, essa procura das comissões à assembleia legislativa e, sem dúvida alguma, a procura ao governo do Estado, à Metroplan, que foi citada aqui, ao governo federal. Eu acho que o engajamento da nossa bancada federal, na Câmara dos Deputados, também é importante, porque os recursos federais são essenciais, quando a gente fala, por exemplo, de linha dois, Ernani, é impossível pensar sem o engajamento do governo federal. Mas eu diria, Ferronato, é um debate importante que a CEFOR também faça, eu acho que interessa à CUTHAB, Ver.^a Karen, Ver. José Freitas, Ver. Pablo, o acompanhamento muito de perto desse estudo contratado mais recentemente pela Prefeitura de Porto Alegre que tem a pretensão de reordenar, nos termos que tu utilizaste, Isabel, o sistema de transporte e mobilidade da nossa cidade. Para mim é motivo de frustração que os governos passem e que os problemas continuem ou que os governos passem e projetos sejam

anunciados, como foi. Eu era muito - pequeno sou até hoje - criança e eu lembro no governo Fogaça anunciar os portais da cidade como uma solução para o transporte da cidade ou quando a cidade viveu a Copa do Mundo e nós tínhamos o escritório do metrô, ali próximo ao Beira-Rio e evidentemente que isso contagia a cidade, mas por consequência quando não se concretiza gera frustração na população. Então é um novo estudo, de vários que já tivemos, na perspectiva de anunciar uma promessa de solução para os problemas de transporte da nossa cidade. Então acho que a Câmara de Porto Alegre, no mínimo, precisa acompanhar muito de perto. Eu não sei qual é o prazo de finalização do estudo contratado, mas eu acho que nós deveríamos convocar aqui, a partir da CUTHAB, o encerramento do estudo para uma apresentação para a Câmara Municipal para que esta faça parte e acompanhe de perto o debate junto à Prefeitura de Porto Alegre. Penso que esses são os dois encaminhamentos, essa procura conjunta das comissões à Assembleia Legislativa e demais entidades que precisam ser engajadas, e a gente retomar no segundo semestre um debate com a Prefeitura de Porto Alegre sobre esse novo estudo contratado. Da minha parte é isso, Ferronato.

SR. ERNANI FAGUNDES: Quero me despedir e agradecer a oportunidade de vir até a Câmara de Vereadores e, embora a gente tenha falado muito sobre gestão, mas eu acredito que a solução dos problemas de uma sociedade passa pela política, não é negando a política que nós vamos resolver, e esta é uma Casa eminentemente política, então aqui é uma instância necessária para que se evolua nessa discussão de uma solução para a gestão. A gestão será em consequência das escolhas políticas que nós fizermos. Então agradeço a oportunidade; a Trensurb e a direção da empresa estarão sempre à disposição para vir aqui nesta Casa conversar sobre tema de mobilidade urbana. Muito obrigado.

SRA. ISABEL HAIFUCH: Também agradeço a oportunidade e aproveito então para pedir o apoio da Câmara nessa intermediação com as demais esferas, a

gente vai precisar muito no desenvolvimento desse estudo. O prazo dele é aproximadamente no ano que vem, final do ano que vem, para ser concluído, a gente ainda está contratando, não tem como fazer diferente diante de todas as alterações possíveis que aconteceram nos últimos anos, temos que fazer. Eu sou eminentemente técnica, trabalho na Prefeitura há mais de 20 anos. Acredito também que para uma boa solução a gente precisa ter um trabalho forte na área técnica, mas precisamos muito da área política justamente para essa costura entre as diversas esfera, que acho que é a nossa maior dificuldade da área técnica. Obrigada.

PRESIDENTE GIOVANI CULAU E COLETIVO (PCdoB) (CUTHAB): Agradeço a ti, Isabel, ao Ernani, a todos os convidados que estiveram presentes, aos colegas vereadores, e atendendo à expectativa do Ver. Bosco, encerro a reunião.

(Encerra-se a reunião às 11h48min.)