

Ata Circunstanciada da 18ª Sessão Ordinária

**ATA DE SESSÃO PLENÁRIA
1ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 9ª LEGISLATURA
ATA CIRCUNSTANCIADA DA 18ª
(DÉCIMA OITAVA)
SESSÃO ORDINÁRIA,
TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL
PARA DEBATER O SISTEMA E A TARIFA DO TRANSPORTE PÚBLICO DO DF,
DE 16 DE MARÇO DE 2023.**

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Está aberta a sessão ordinária desta quinta-feira, 16 de março de 2023, às 15h01min.

Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

Convido o Deputado Pastor Daniel de Castro a secretariar os trabalhos da Mesa.

Dá-se início aos

Comunicados da Mesa.

Sobre a mesa, Expediente que será lido pelo Sr. Secretário.

DEPUTADO PASTOR DANIEL DE CASTRO – Obrigado, Sr. Presidente.

Quero cumprimentar quem assiste a esta sessão, boa tarde. Cumprimento a Deputada Paula Belmonte e V.Exa., que nos preside.

(Leitura do Expediente.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – O Expediente lido vai a publicação.

Obrigado, Deputado Pastor Daniel de Castro.

De acordo com a aprovação do Requerimento nº 197/2023, de autoria do Deputado Chico Vigilante, a sessão ordinária de hoje, quinta-feira, 16 de março de 2023, será transformada em comissão geral para debater o sistema e a tarifa do transporte público do Distrito Federal, bem como a renovação da frota de ônibus.

(A sessão transforma-se em comissão geral.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Declaro suspensa a presente comissão geral, convidando as senhoras e os senhores Deputados, bem como todos que desejarem participar do debate em plenário.

Vou suspender por dez minutos para que a gente possa organizar as coisas aqui, dizendo, Deputado Pastor Daniel de Castro, que nós terminamos, neste momento, uma audiência da Comissão Parlamentar de Inquérito e já vamos ficar por aqui mesmo, tocando as coisas para que elas aconteçam.

DEPUTADO PASTOR DANIEL DE CASTRO – E deixo registrado que chegamos às 9h da manhã.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Estamos aqui desde às 9h, isso é importante, ou melhor, não almoçamos.

DEPUTADO PASTOR DANIEL DE CASTRO – Foi um lanche.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Está suspensa a sessão.

(Suspensa às 15h05min, a sessão é reaberta às 15h14min.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Está reaberta a comissão geral.

Sob a proteção de Deus, reiniciamos nossos trabalhos.

Ao dar as boas-vindas a todos os presentes, tenho a honra de declarar abertos os trabalhos desta comissão geral para debater o sistema e a tarifa do transporte público do Distrito Federal, bem como a renovação da frota de ônibus.

Convido a tomar assento à Mesa o Secretário de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, Sr. Valter Casimiro; o Diretor do Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal, Sr. João Osório – as pessoas que estão sentadas ali atrás podem se sentar nessas cadeiras aqui da frente –; o Diretor da Viação Pioneira, Sr. Fernando Eloia; o Diretor Institucional da Viação Piracicabana, Sr. Albano Abreu Esteves; o Diretor de Relações Institucionais da Empresa Urbi, Sr. Barbosa Neto; o representante da Expresso São José, Sr. Gerson Pedro.

Mais uma vez, informo ao pessoal que está sentado ali atrás que pode se sentar nas poltronas aqui da frente.

Registro a presença do Pedro Celso, que é da comissão de transporte do Partido dos Trabalhadores.

Podem se sentar todos aqui na frente. O Pedro também.

Hoje tem sido um dia de intenso debate nesta Casa, porque – eu estava comentando com o Deputado Pastor Daniel de Castro que nós chegamos aqui às 9h – tivemos um depoimento muito importante na CPI – Comissão Parlamentar de Inquérito que está investigando os atos antidemocráticos, os quais já posso classificar de atos terroristas, acontecidos no dia 12 de dezembro de 2022 e no dia 8 de janeiro de 2023.

Tinha até dois coronéis convocados no dia de hoje, mas, de comum acordo, adiamos um dos depoimentos para o dia 23, exatamente para que esta comissão geral pudesse acontecer neste dia.

Eu convoquei esta comissão geral – se não me falha a memória, já é a terceira, Valter, de que você participa aqui –, porque nós temos uma preocupação muito grande com relação ao que está acontecendo com o sistema de transporte público do Distrito Federal.

Nós sabemos que tem três empresas que renovaram completamente a frota: a Urbi Mobilidade Urbana, a Piracicabana e a Pioneira. A São José não renovou nada. E é este debate que a gente quer travar, aqui, hoje. A Marechal também está sem a renovação da frota.

Todos os dias, quando eu me desloco, Secretário Valter Casimiro, da Ceilândia para o Plano Piloto, eu encontro, no mínimo, cinco ônibus quebrados. Isso é uma coisa que acontece todos os dias. Agora com a chuva, as pessoas ficam ali esperando que chegue outro ônibus, e, quando o outro chega, ele quebra também.

Eu moro no P Sul e tem vez que o ônibus sai da garagem – no caso, o da Marechal –, não anda nem 1km e já quebra. Sabe, João, se ele quebrou, é porque já saiu quebrado da garagem. Todo mundo aqui tem nem que seja um carrinho velho, não é, Saul? Se o cara sair de casa com o carro velho já com defeito, ele vai quebrar logo ali.

É grave, é muito grave o que está acontecendo. Não dá para continuar efetivamente com essa situação que a gente está vivendo hoje.

Portanto, Secretário Valter Casimiro, o senhor que entende efetivamente de transporte, nós queremos, mais uma vez, fazer uma discussão com toda a profundidade que é necessária no dia de hoje para começarmos a encontrar uma saída para o transporte público do Distrito Federal. Eu vejo em muitos discursos as pessoas dizerem: a saída é o metrô. O metrô é um excelente sistema de transporte, mas são quantos anos para construir um quilômetro de metrô? Custa quanto? Essa é a pergunta. É preciso que a gente encontre efetivamente uma saída.

Foi importante quando aconteceu a licitação do Sistema Público de Transporte aqui do Distrito Federal, porque a gente teve a totalidade da renovação da frota. Só que ficaram velhos.

Outra preocupação que tem que ser levantada é com relação aos trabalhadores. É muito importante a presença do representante da São José porque, em conversa com o João Osório e com o João Dão – presidente e tesoureiro do sindicato –, a maior preocupação que eles têm hoje é com relação aos trabalhadores. É importante a sua presença aqui hoje para saber se a São José vai continuar existindo ou não. Se ela deixar de existir, aqueles trabalhadores vão para onde? Além do usuário, nós temos que ter a preocupação também com os trabalhadores, principalmente com os trabalhadores.

No caso da Empresa Santo Antônio, João Osório, até hoje o pessoal continua por aí sem emprego e sem receber os direitos. Não é isso? O Grupo Amaral. Interessante que o dono tinha até helicóptero, mas os trabalhadores não têm nem um jumento porque não sobrou nada para que eles recebessem os direitos. Depois eu vou me aprofundar mais nesse debate.

O representante da Marechal, Ivanil Roberto, tinha dito que poderia ficar no plenário, mas

quero convidá-lo para sentar à Mesa conosco.

Nós vamos proceder da seguinte maneira: vamos passar a palavra inicialmente para o Secretário Valter Casimiro. Parece que ele tem um *slide* para ser exibido também. Eu vou lhe conceder trinta minutos ou mais, se o senhor achar necessário. Vamos em seguida ouvir o representante dos trabalhadores, o João, que está representando todos aqui, e, em seguida, os empresários. Nós buscamos usuários também, Valter, mas disseram que a associação de usuários acabou. Eu até lamento que tenha acabado porque se tem uma pessoa que tem que ser defendida hoje é o usuário de ônibus do Distrito Federal, não é, Deputado Pastor Daniel de Castro? Espero que essa associação renasça e passe a existir novamente.

Concedo a palavra ao Sr. Valter Casimiro, que poderá falar daqui da Mesa ou da tribuna, como o senhor achar melhor, secretário.

SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA – Boa tarde a todos.

Primeiro, quero cumprimentar o Presidente da Mesa, Deputado Chico Vigilante; o Deputado Pastor Daniel de Castro; o Deputado Max Maciel; a Deputada Doutora Jane; o Sr. João Osório, representante do sindicato, aqui, na Mesa; também o Presidente do Sindicato dos Rodoviários, nosso sindicato, João Jesus. Quero cumprimentar todos os trabalhadores e demais expectadores que estão hoje aqui, para poder ouvir esta explanação sobre a questão do transporte público do DF e as próximas ações que estão por vir, em função de algumas finalizações de contratos ou continuidade desses contratos. Quero cumprimentar, aqui, também os representantes das empresas que hoje têm a concessão dos serviços de transporte público do Distrito Federal.

Eu gostaria que colocassem, aqui, a apresentação.

Eu achei interessante, Deputado Chico Vigilante, que o senhor colocou aqui na foto sobre o chamamento, mostrando os ônibus novos no sistema. A gente vai ver, aqui, hoje, que a frota do DF, com todos esses problemas que foram relatados pelo Deputado Chico Vigilante, é a mais nova do País. Não tem nenhuma outra capital, no Brasil, com frota mais nova do que a frota daqui do Distrito Federal. Isso vai ser apresentado.

Nós reconhecemos diversos problemas e temos uma legislação a ser cumprida que determina que os ônibus básicos têm que ficar com sete anos de vida útil e os padrões, articulados, com dez anos. Infelizmente, em função da pandemia e em função de uma série de outros fatores, acabou gerando alguns problemas, mas, graças a Deus, a gente conseguiu passar pela pandemia, vamos dizer assim, de forma que o nosso sistema sobreviveu.

Eu relato e sou testemunha de que alguns outros sistemas, infelizmente, não aguentaram na pandemia. Estados tiveram que fazer intervenções; por exemplo, no Rio, o BRT – *Bus Rapid Transit*, infelizmente, virou sucata. O Estado teve que intervir. Está ele mesmo comprando ônibus e operando. Acho que, para a sociedade, para os trabalhadores, para os usuários do transporte público, ninguém quer que o sistema venha a colapsar.

Primeiro, vou fazer alguma explanação, porque muito se fala de tarifa técnica e todo mundo fala: “Ah, esse negócio de tarifa técnica é um mal. Não deveria ser pago por tarifa técnica”. A gente vai relatar, aqui, um pouco sobre o que é a tarifa técnica e o que compõe a tarifa técnica.

Quando a gente faz a licitação no sistema de transporte, são detalhados os custos que o sistema tem. E a gente chama isso de modelagem econômico-financeira para poder esse contrato sobreviver por um determinado prazo.

A legislação do Distrito Federal prevê que as concessões de transporte público sejam, no máximo, de dez anos, e Brasília optou por um modelo onde você faz por dez anos, com a previsão de mais dez anos. Por que isso? Quando você tem um tempo de vida útil do ônibus de sete anos, a melhor equação que foi feita para poder caber na melhor utilização dessa infraestrutura foi uma modelagem em que você colocava dois períodos de dez, porque teria a utilização plena dessa frota pelos sete anos, ao longo do contrato. Então, nós teríamos um prazo de dez mais dez.

Estou relatando isso porque li na imprensa, esta semana, que a secretaria fez a prorrogação sem licitação. Digo que a prorrogação foi feita com licitação, porque a licitação previa a prorrogação e estima três ciclos de vida útil desses veículos para poder diminuir o custo, que é um dos itens que a gente coloca ali: o custo de depreciação do capital. Se eu não tivesse isso, teria que desmobilizar uma frota com três anos e a renovar, gerando uma despesa maior.

Então, o custo do contrato se divide, principalmente, em custos variáveis – combustível, lubrificante, pneu, peças, acessórios –, e em custos fixos, que, independentemente de estar rodando

ou não, você vai ter: custo de pessoal, custo de administração, depreciação do capital que é adquirido para poder estar à disposição de fazer o serviço, remuneração do operador e os tributos referentes a essa receita.

O contrato, para poder garantir segurança tanto para o Poder Público quanto para o operador, fez uma previsão de revisão da tarifa técnica. O sistema de transporte é um sistema dinâmico. Todo dia chegam demandas de novas linhas para o sistema. Então, o nosso Subsecretário de Operações Márcio, que está ali sentado, recebe diariamente demandas de novas linhas, aumento de percurso, alterações na programação que foi objeto da licitação... A gente chama isso de um organismo vivo. Todo dia a gente tem uma alteração no sistema de transporte, seja para poder aumentar a quilometragem e atender a uma nova comunidade, seja criando uma nova linha, seja modificando a linha por onde ele passa, por conta de mudanças no trânsito, enfim. Isso gera aumentos ou diminuições na quilometragem, aumento de linhas, necessidade de contratação de mais pessoal, aumento de frota... E essa questão da revisão tarifária existe tanto para poder fazer a compilação dessas alterações como para poder acomodar o nível de passageiros do sistema. Então, existe essa flexibilidade.

Além disso, todo ano, o contratado tem direito a um reajuste, previsto com índices no contrato, que são esses que a gente coloca aqui nesta página. Então, o reajuste, independentemente de qualquer alteração, é contratual e tem que ser dado. Todo ano, quando o sindicato vai lá negociar um aumento salarial, para poder ter ganhos para a categoria ou para, pelo menos, manter o que já tinha sido colocado como benefício para toda a categoria, são colocados os índices. Cada índice tem um fator. Aí estão detalhados todos esses fatores que são utilizados no índice de correção.

A tarifa técnica é reajustada todo ano por esses fatores.

Além disso, como eu falei, tem os itens que preveem essa revisão tarifária quando acontecem essas modificações de linha ou de passageiros que vêm dessas solicitações de alteração do sistema de transporte. Tem uma cláusula de revisão tarifária – cláusula 17 do contrato – que estabelece como vai ser revisado isso e que, a qualquer momento, prevê essas alterações. Ela fala principalmente da questão do número de passageiros para poder prever essa questão da revisão tarifária.

Continuando aqui (mostra *slide*.), segue toda previsão contratual que está prevista para essa revisão tarifária. Aqui se colocam várias variações: o que tem que ser atendido, acréscimo e supressão de encargos previstos no contrato, enfim, qualquer variação do contrato. Agora, sempre é colocado principalmente pelos órgãos de controle ou pela sociedade: "Olha, o governo fez um contrato onde prevê que o operador tem risco zero porque essas variações são contempladas no contrato; então, à medida que tem variação, eu consigo aumentar a tarifa do operador".

Esse quadro aqui (mostra *slide*.) demonstra o comportamento do número de passageiros ao longo do tempo do contrato. A gente consegue verificar que em apenas em dois anos tivemos redução – eu digo em anos normais –, que foi no ano de 2017, que baixou para 283 milhões, mas logo teve um acréscimo, em 2018 e 2020, por conta da questão da pandemia. Aí, sim, teve uma redução muito drástica que reduziu para um número bem inferior do que estava estimado no contrato.

Por que eu coloquei esses números aqui? O que é a modificação da tarifa técnica em relação aos passageiros? A tarifa técnica é estabelecida em função do custo do contrato. Toda vez que eu tenho uma permanência do custo do contrato, mas tenho um aumento de passageiros, a tarifa técnica reduz.

O que todo mundo fala é que essa cláusula é ruim para o contrato porque tira o risco do operador. A gente consegue ver que, ao longo do tempo, a gente só teve aumento de passageiro, mas a gente prevê isso na cláusula do contrato onde eu tenho que reduzir a tarifa técnica em função desse aumento de passageiros. Então, o que é colocado como algo ruim para o contrato, para mim, eu vejo na administração pública como bom, porque, se eu tenho aumentado recorrentemente o número de passageiros, há um crescimento do número de passageiros, e esse crescimento se transforma em redução da tarifa para o governo. Ou seja, é uma tarifa mais justa, porque, se eu aumento o número de passageiros, pego o custo total do contrato e divido pelo número de passageiros. Então, isso faz com que a tarifa técnica seja reduzida.

No momento da pandemia, foi uma salvaguarda. Se a gente não tivesse isso, teria acontecido como foi no Rio, onde quebrou o sistema, porque a tarifa usuário lá – eles não têm tarifa técnica – quebrou o sistema. O governo teve que intervir no sistema de transporte, teve que tomá-lo para si para fazer novos investimentos. A gente coloca sempre o custo constante, porque, quando eu mando aumentar o número de linhas, esse custo – como a gente viu, o custo variável e o custo fixo – vai

aumentar. Ele vai aumentar o número de ônibus; vai aumentar o número de profissionais trabalhando, como motoristas e cobradores; vai aumentar os custos variáveis, como combustível, peças, pneus, lubrificantes. Isso também é contabilizado nessa correção da tarifa técnica.

Quero até fazer um elogio aqui à equipe que fez essa previsão – como foi em Curitiba, como foi em São Paulo na época da licitação –, porque a gente está vendo, agora, que, depois da pandemia, muitos estados e muitos municípios estão adotando esse tipo de metodologia para poderem ter essa salvaguarda nos seus contratos. Só tinha três lugares que davam subsídio aqui no Brasil: Brasília, Curitiba e São Paulo. Hoje, são mais de 170 municípios, alguns até com tarifa zero, municípios pequenos, para poder diminuir essa carga para o trabalhador, para o usuário do transporte público.

É importante também colocar a questão da remuneração dos serviços. Como é que se remunera pelo serviço prestado? Por diversas vezes, a gente manda projetos de lei a esta Casa, Deputado, para poder contemplar recursos orçamentários do Governo do Distrito Federal para poder financiar esses serviços. Por quê? O serviço tem três fontes de financiamento: a tarifa usuário; as gratuidades, que são para os usuários, não são para o governo, que banca as gratuidades PNE – Pessoas com Deficiência e PLE – Passe Livre Estudantil; e o subsídio, que é a diferença entre o custo da tarifa técnica, o custo total de serviço e o que já tinha sido arrecadado pelo operador, seja ele por tarifa usuário, vale-transporte, Cartão Cidadão ou dinheiro e o que ele recebe do governo das gratuidades. A gente chama isso de MEF – Manutenção do Equilíbrio Econômico-Financeiro do sistema. Então, quando vem aqui a esta Casa, vem pedindo recursos para poder financiar esse pedaço, que o governo hoje tem como garantidor do sistema, que é a Manutenção do Equilíbrio Econômico-Financeiro do sistema.

A gente falou aqui de como se dá o financiamento e tudo. Eu aproveitei para colocar um quadro comparativo, para poder demonstrar o que acontece nos outros estados, em algumas capitais. Brasília, se vocês observarem, tem o menor IPK – Índice de Passageiros por Quilômetro do sistema, não perde para ninguém. Uma das empresas em que a gente fez um aditivo, do qual vamos falar, tem o IPK menor, porque cada operador tem um índice diferenciado de utilização.

O que é o IPK? É o Índice de Passageiro por Quilômetro, quanto a operadora percorre e quantos passageiros entram e percorrem por quilômetro.

Então, a gente tem o menor índice. Isso faz com que o sistema fique mais caro. Por quê? Porque a empresa vai ter que rodar mais para colocar menos passageiros.

Veja que Brasília é o menor dos estados que estão aí relacionados.

Quanto ao valor das tarifas técnicas, Brasília tem a maior tarifa técnica, justamente por conta dessa grande quilometragem que percorre o sistema por passageiro. Observem que, mesmo tendo o menor IPK e a maior tarifa técnica, o custo por quilômetro em Brasília não se diferencia muito dos demais e é muito mais barato do que em alguns estados.

Como a gente está usando média, porque temos cinco bacias e cada bacia tem o seu IPK e tem a sua tarifa técnica, a gente usa aqui a média das tarifas técnicas e dos IPKs das cinco bacias. Brasília está com um custo de três. Em Curitiba, o custo por quilômetro no contrato é de 15 reais. Como a gente acha esse custo por quilômetro? Multiplicando o IPK pela tarifa técnica utilizada no sistema.

Aqui vemos um detalhamento da tarifa usuário praticada aqui. Brasília, por ter uma maior quilometragem, a gente entende que a tarifa está até muito próxima do que outros estados utilizam.

Um fator muito importante, que foi um dos objetos para essa convocação, para esse, vamos chamar assim, bate-papo para uma prestação de contas do sistema, é a idade média da frota. Sabemos que tem empresas ainda que não trocaram 100% da sua frota, mas é a frota mais nova do País. Para vocês terem uma ideia, São Paulo, que tem a segunda frota mais nova, tem 5 anos, e a de Brasília, 4,9 anos de idade. As outras têm sete, onze anos, enfim, bem mais velhas do que a frota de Brasília.

Isso não é para justificar a não renovação da frota, Deputado Chico Vigilante e demais Deputados. A gente tem uma legislação que prevê sete anos. A gente entende que, quando a gente tiver todas as empresas com a frota de acordo com o que prevê a nossa legislação, essa nossa frota vai baixar para menos de quatro anos de vida útil.

No próximo *slide*, a gente tem a idade média por bacia. Então, tem as empresas que já substituíram a sua frota, a Piracicabana, a Pioneira e a Urbi, com uma frota menor do que quatro anos de vida útil; e as duas empresas que não conseguiram fazer essa renovação, a Marechal e a São José, com frotas mais velhas, puxando o índice para 4,86. Temos uma frota de 2.800 carros hoje no sistema.

Como a gente faz a avaliação se a gente deve ou não renovar esse contrato? Porque, se fosse padrão, a gente já teria feito um contrato de vinte anos. Mas é preciso verificar se há o cumprimento do contrato e vantagem para fazer essa renovação.

Como eu falei para vocês, a modelagem foi prevista para vinte anos, justamente para poder aproveitar três ciclos de sete dos ônibus comuns. Então, é feita uma avaliação de gastos, se for fazer a nova licitação com frota nova, tendo que rever todos os investimentos, e é feita uma nova avaliação com os parâmetros existentes no contrato. A gente já fez de duas das empresas – a gente tem feito isso – à medida que há necessidade de renovação. Fizemos a renovação da Pioneira, em que a gente está prevendo uma economia de quase 1 bilhão, nos dez anos, fazendo a renovação desse contrato. Já foi feito o estudo da Bacia 3 e está dando uma economia de 245 milhões do preço sugerido para uma nova licitação.

Então, a gente entende que, nos dois casos, tem vantagem para a administração pública fazer a renovação por mais dez anos. Teve uma terceira empresa citada pelo Deputado Chico Vigilante, que já passou por esse processo, que foi a São José. O contrato vencia em dezembro, e a administração pública fez essa avaliação de vantajosidade (*sic*) e apresentou para a empresa, que não tinha feito a renovação dos carros. Por isso, estava descumprindo o contrato.

A primeira licitação previa uma operação de dez anos. E o contrato de dez anos com operação de dez anos. Ocorre que tem uma cláusula no contrato que permite que a empresa tenha um prazo para poder fazer os investimentos. O contrato, na época, previa carro zero. Não conseguimos encontrar carro zero em prateleira. Então, permitiu-se que tivesse um prazo de seis meses para poder adquirir os carros e começar a operação. Isso foi feito. Ela entrou com a operação apenas em junho. Com isso, deu um intervalo de contrato de dez anos, mas com uma operação de apenas nove anos e meio.

A empresa chegou a se manifestar dizendo que não tinha interesse na renovação do contrato devido a diversos fatores. Um deles por conta do processo judicial que questiona a questão da licitação, a validade dos contratos, outros em função dessa dificuldade de renovação de frota. Tendo em vista que, no edital de licitação, previa que ele tinha que operar por dez anos e não nove anos e seis meses, determinamos que a empresa tivesse que operar por pelo menos mais seis meses, até porque precisaria de um tempo também para a administração conseguir fazer algum chamamento para poder ocupar esse espaço, porque a empresa São José tem – citado anteriormente – mais de 596 ônibus, quase 600 ônibus.

Não dá para arrumar esses ônibus da noite para o dia. Precisava ter um tempo para a gente poder fazer um chamamento e buscar operadores que pudessem suprir a carência de 600 ônibus no sistema.

Independentemente disso, nos contratos que estão sendo renovados, a gente obrigatoriamente tem colocado o que chama de cláusulas resolutivas. O que seria isso? Você está renovando, mas tem que estar ciente do que pode ocorrer no contrato para que não venha a ser cobrada da administração pública uma possível indenização ou qualquer outro custo em função das prorrogações.

Quais seriam as condições resolutivas? Que a prorrogação fica condicionada à cláusula resolutiva de decurso de prazo de um ano do trânsito em julgado da decisão judicial. Caso essa decisão seja para anulação do edital, a gente tem um ano para poder fazer essa contratação.

Por que a gente colocou um ano? Porque é o que está previsto na decisão judicial de segunda instância dessa ação judicial. Ela não está transitada em julgado, não tem ainda o condão de determinar que a gente cancele, ainda mais porque a gente demonstrou que há a vantagem de quase 1 bilhão numa renovação.

Então, isso tem um impacto considerável para você poder prever a continuidade do contrato. Caso a decisão do Poder Judiciário seja para a anulação, a gente tem um ano para poder fazer a licitação sem necessidade de qualquer tipo de indenização ao contratado.

E ficam vedadas interpretações pretéritas no contrato anterior em relação às cláusulas existentes, porque a gente entende ser um contrato novo, começando do zero para poder tocar vida nova nele.

Bom, Deputado Chico Vigilante, era basicamente isso que eu tinha para colocar dentro da apresentação, mas eu ainda quero fazer um breve relato. Ainda tenho seis minutos daquele prazo inicial que você me deu. Quero dizer o seguinte: o Governo do Distrito Federal tem discutido com o sindicato, com a Câmara Legislativa do Distrito Federal, por meio do nosso Deputado Chico Vigilante, e com as empresas, para suprir a carência de seiscientos ônibus de que precisamos, independentemente de uma licitação, porque o nosso edital de licitação está no Tribunal de Contas sendo analisado. A

gente o encaminhou ainda no primeiro semestre do ano passado. Esse tem sido um debate com o tribunal. O tribunal já devolveu o edital para a gente com alguns questionamentos, e a gente já retornou esses questionamentos ao Tribunal de Contas. Eu preciso da aprovação prévia do edital para ele ser colocado na rua.

Essa discussão a gente tem tido com o Tribunal de Contas. Mas enquanto a gente não tem a aprovação do edital, precisa suprir... esse prazo está finalizando. Foi feito todo um planejamento pela Subsecretaria de Operações para poder dividir todo aquele trecho da Bacia 5 em pequenos lotes e fazer chamamentos públicos temporários para quem prestar esse serviço de forma temporária, até que seja feita a nova licitação.

Então, está dividido em torno de oito pequenos lotes para ser feito o chamamento, no qual a gente vai colocar uma quantidade menor de oferta de ônibus por cada possível operador, com a condição de ele poder até colocar uma fatia maior para que a gente possa não ter solução de continuidade nos serviços executados pela Bacia 5, inclusive, ofertando de forma temporária aos operadores parte dessa operação enquanto a gente não faz a nova licitação.

Então, era esse o detalhe que eu precisava colocar e que não está na apresentação. É porque eu preciso ainda fechar todo o edital para poder fazer esse chamamento. A gente acredita que, no mais tardar no final da segunda quinzena ou no início do próximo mês, consegue fazer esse chamamento e colocar na rua os ônibus que são necessários para poder prover a necessidade da Bacia 5.

Obrigado. Fico à disposição.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Muito obrigado, Secretário Valter Casimiro.

Concedo a palavra ao Sr. João Osório, representante dos rodoviários, por vinte minutos.

Durante a fala do João Osório, vamos abrir as inscrições. Poderão se inscrever até dez pessoas que terão cinco minutos quando terminar a apresentação dos membros da Mesa. Estão abertas as inscrições.

João, você disporá de vinte minutos.

SR. JOÃO OSÓRIO – Eu gostaria de cumprimentar os companheiros presentes; os nobres Deputados; os componentes da Mesa; o Secretário de Mobilidade, Valter Casimiro; o Deputado Chico Vigilante; os demais presentes e os funcionários da Casa.

Quero agradecer a iniciativa do Deputado Chico Vigilante pela propositura de discussão deste assunto aqui na Câmara Legislativa e por franquear aos trabalhadores a participação neste debate que, para nós, é muitíssimo importante. É um assunto que hoje traz a nós trabalhadores enorme preocupação.

O Sindicato dos Rodoviários, entidade que estou representando aqui, representa 14 mil trabalhadores diretamente ligados à operação do sistema de transporte coletivo. São pais e mães de família que dependem dos seus empregos para o sustento de suas casas. Hoje, nós temos um conjunto de direitos que nos permite afirmar que temos um emprego de qualidade. Os trabalhadores rodoviários, graças à sua luta ao longo dos anos, conquistaram uma posição favorável, têm diversos direitos trabalhistas que fazem da nossa categoria uma categoria orgulhosa.

Defendemos o sistema de transporte coletivo pelo que ele representa para nós: o sustento das nossas famílias. Nós o defendemos porque entendemos que o transporte coletivo é muito importante para a nossa cidade em todos os aspectos envolvidos, desde a garantia de empregabilidade e de qualidade de vida. Tendo um transporte coletivo eficiente, você tem menos engarrafamento, menos acidente, menos poluição, você tem um conjunto de benefícios para a sociedade.

Dessa forma entendemos que devemos lutar por um sistema de transporte coletivo eficiente. A eficiência advém de um sistema que ofereça ao usuário um transporte perene, com tarifas módicas que permitem o deslocamento de todos os cidadãos, mesmo daqueles menos abastados.

Hoje, no sistema de transporte, a realidade é que o trabalhador pagante é aquele mais vulnerável porque, com algumas leis que foram formuladas ao longo dos anos, parte dos usuários foi recebendo proteções. Então, o trabalhador que tem carteira registrada tem o vale transporte, portanto paga menos para o seu deslocamento; o estudante tem a gratuidade, não paga nada; o PNE – Portador de Necessidades Especiais, não tem o pagamento, o idoso não tem, o bombeiro não tem.

Há uma quantidade grande de usuários do transporte coletivo que não faz o pagamento da tarifa ou paga um valor menor. Cabe ao passageiro pagante, aquele trabalhador mais vulnerável, que é

o prestador de serviço avulso, o pagamento integral do valor da tarifa.

Então, quando pensarmos em tarifa de ônibus, a gente deve sempre pensar que aquele valor definido para o pagante está sendo definido para aquele mais fraco da nossa sociedade.

O atual modelo contemplou a possibilidade da tarifa técnica, e eu acho que essa é a grande conquista do modelo que temos hoje. Se fizermos uma comparação com o sistema que existia antes desse e o sistema vigente, nós somos obrigados a reconhecer que o atual sistema é infinitamente melhor do que o que foi substituído.

No antigo sistema, a remuneração era à custa única e exclusiva do usuário. Dado o encarecimento das tarifas, a redução de tarifas, houve uma precarização do sistema, nós trabalhadores dirigimos ônibus com quinze, vinte anos de uso.

Hoje, estamos discutindo, com justiça, evidentemente, a renovação da frota para ter uma idade que, hoje, a média é abaixo de cinco anos aqui. A mais velha é com 8,8 anos, que é a frota da São José, mas nós já dirigimos veículos com quinze, dezessete anos aqui no Distrito Federal. O usuário estudante era pagante, não tinha gratuidade.

Então, tem uma série de benefícios, uma série de melhorias que veio com a licitação desse sistema. Eu faço questão de levantar isso, porque nós lutamos por essa mudança, nós lutamos pela substituição daquele sistema antigo pela vinda desse modelo atual, e ele foi concebido de forma a permitir que o Poder Público oferecesse um transporte de qualidade e, conforme seu gosto, com uma tarifa mais ou menos cara, não é?

O nosso foco, a nossa meta, a nossa luta sempre foi pela tarifa zero, sabendo que isso é um desafio enorme, porque você precisa garantir fonte de financiamento. Isso não é uma tarefa fácil dentro de um orçamento já apertado que todos os governos têm, mas ainda é a nossa bandeira. Nós precisamos encontrar uma fonte de financiamento, que eu hoje tributo ser a coisa mais importante na discussão do setor de transporte. É preciso ter fontes, não uma fonte, mas diversas fontes de financiamento para que o governo possa exercer de forma plena essa capacidade que tem de fazer a intervenção no sistema de transporte.

Hoje, o governo pode quase tudo. Ele pode pedir o aumento de frota, ele pode fazer diversas intervenções, e o que lhe era proibido anteriormente, que era a questão tarifária, hoje o governo tem o poder total de tomar a decisão que couber.

A exemplo do que ocorre hoje, há três anos, um pouco mais de três anos, não tem reajuste de tarifa. Imaginem vocês discutir aumento de tarifa para o usuário nesse último período pós-pandemia, com alto desemprego, arrocho salarial e carestia generalizada?

Seria muito difícil dar um reajuste tarifário que contemplasse os reais custos do sistema. É comum o Poder Público, os agentes políticos fugirem de tarefas muito difíceis, muito espinhosas, como essa que é dar aumento. Então, o normal de acontecer é o governo fugir da sua responsabilidade de aumentar as tarifas e, ao não aumentá-las, vai precarizando o sistema. Essa precarização acaba afetando os trabalhadores, que perdem direito, que perdem emprego; e o usuário, porque cai a qualidade da frota. Como eu disse, nós tivemos que operar veículos com dezessete, dezoito anos. Então, há um conjunto negativo.

Eu creio que, hoje, nós temos as condições objetivas para transformar o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal num sistema modelo para o País, mas diversas iniciativas ainda precisam ser adotadas e implementadas para que logremos êxito nessa tarefa.

O governo anterior teve uma coragem muito grande de fazer o enfrentamento aos operadores do sistema que tomavam conta do transporte em Brasília. Foi uma operação muito difícil. Devemos louvar o trabalho dos que se empenharam nessa tarefa.

O sistema, hoje, como eu disse, reconheço, é um sistema muito melhor. O usuário também deve perceber isso. Podemos medir essa situação pela quantidade de greves que se observam. Nós tínhamos, alguns anos atrás, pelo menos duas, três greves por semana. Muitas das nossas greves se davam, por exemplo, para retornar um trabalhador que era demitido porque o empresário o obrigava a operar em um veículo com o pneu dianteiro totalmente desgastado, já mostrando o arame, sujeitando os usuários e o condutor ao risco de acidentes graves – e muitos ocorreram, tirando a vida de pessoas inocentes –, dada essa precarização a que o sistema foi levado. Então, essa mudança, essa alteração, nos permite caminhar para algo melhor, só que ela ficou no meio do caminho. A legislação vigente é boa, mas algumas ações ainda não foram implementadas.

Hoje, a gente está enfrentando uma dificuldade muito grande porque existe um certo pudor,

um certo receio de fazer a defesa do sistema de transporte coletivo como precisa ser feita. O sistema de transporte coletivo é um sistema do povo. Ele não é um sistema do empresariado nem é um sistema dos trabalhadores, é do povo. Então, é preciso ter coragem de defender o sistema e ver quais ações são necessárias para garantir que ele seja eficiente, que ele atenda às necessidades da população.

Em geral, a gente observa as pessoas fazerem discussões no sentido de atacar sem propositura, sem enxergar o problema na sua dimensão, no seu tamanho real.

O Deputado Chico Vigilante sempre foi muito atento às questões do transporte coletivo, e eu gostaria de pedir ao Deputado que encabeçasse isso aqui na Câmara Legislativa, pois sempre comprou a briga do sistema de transporte, fez a defesa do sistema quando a imensa maioria dos Deputados não tinha coragem de fazer. Ganhava-se muito mais voto batendo no sistema do que fazendo o enfrentamento real. Foi uma iniciativa nossa lutar para que houvesse licitação do sistema.

Não sei se todos sabem, mas, após a Constituição de 1988, a licitação tornou-se obrigatória, pois até então não era. Os empresários ganhavam o poder de operar o sistema e não tinham nenhuma obrigação, não tinham outorga onerosa nem tinham compromisso. Não era possível cobrar compromisso porque os contratos eram todos precários. Toda iniciativa de melhorar o sistema era frustrada.

Então, nós lutamos para que houvesse a regulamentação do sistema. Lutamos por uma lei. Essa lei foi criada na Câmara Legislativa e teve a participação ativa do Deputado Chico Vigilante. Na ocasião, foi instituído algo que nós tributávamos como muito importante para a melhoria do sistema, que era a criação de um fundo de transporte, um fundo financiador, para que os recursos adviessem de várias fontes. Por exemplo: a exploração de propaganda, alguma parte da taxa de licenciamento dos veículos; ou seja, canalização de recursos para que o pagamento fosse feito pela coletividade e não apenas pelo usuário diretamente envolvido, uma vez que os benefícios são coletivos, para a coletividade – mesmo para aqueles que não usam o sistema de transporte.

Então, o meu pedido ao Deputado é que encabece essa discussão para criarmos... Eu acho que essa iniciativa deve partir, salvo melhor juízo, do Executivo. Nós já fizemos uma proposição, através de um documento ao secretário para que encabeçasse isso e propusesse fontes de financiamento do sistema.

Mas por que isso? No ano passado, nós tivemos diversas passagens por aqui, sempre pedindo ajuda dos Deputados para aprovarem emendas orçamentárias para garantir o funcionamento do sistema. Cada emenda orçamentária dessa era extremamente desgastante para os Deputados, porque tinha que aprovar dinheiro, e sempre vinha aquela discussão: "Ah, dinheiro para a saúde, dinheiro para isso, para aquilo. Está tirando para dar para dono de empresa". E essa discussão, que não é real, não é verdadeira, acaba afetando o sistema de transporte.

Então, com muita coragem, nós tivemos o apoio de parte da bancada aqui, foi aprovado esse orçamento e o sistema superou a enorme crise que foi a crise da pandemia, em que nós poderíamos ter milhares de trabalhadores demitidos, vários direitos suprimidos – o que aconteceu em vários outros locais. Aqui nós não tivemos isso.

Então, graças! Nós reconhecemos o papel importante que o Casimiro exerceu durante todo esse processo. Nós temos sempre uma porta aberta na Secretaria de Transporte e Mobilidade e superamos essa dificuldade, que foi generalizada, no Brasil inteiro. Muitos sistemas colapsaram e o do Distrito Federal passou incólume. Entretanto, isso teve um custo e foi o custo de aumento do subsídio do governo. Então, o governo não aumentou a tarifa, teve a redução de usuário e a passagem para o usuário pagante continuou a mesma. Está tudo dentro da normalidade.

Alguém pode levantar a questão e achar que a tarifa técnica não representa a realidade, que pode ser mais, ou menos. Essa é outra discussão. Nós não temos condição de validar nem de invalidar essa discussão. Confiamos nela, pois é feita por diversos técnicos, servidores públicos – aqui vejo alguns colegas que são do antigo do DMTU – Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos do Distrito Federal, são servidores de carreira que fazem esse trabalho. O governo é o vigilante dessa situação. Foi eleito para isso. Nós não temos... São dados extremamente complexos para você saber se a tarifa técnica representa a realidade ou não. Mas, quando você compara com os demais estados, vê que a tarifa de Brasília, hoje, está *pari passu* com as demais tarifas que têm condições mais vantajosas do que as de Brasília.

Então, esse é um dos aspectos que eu gostaria de discutir e acho que o mais importante para nós...

(Intervenção fora do microfone.)

SR. JOÃO OSÓRIO – Mais cinco? Vou tentar abreviar, então.

O aspecto mais importante da nossa participação aqui hoje é o seguinte: estamos extremamente preocupados. Por qual motivo? Os contratos das atuais operadoras venceram ou estão vencendo nesses próximos dias e meses.

Desde o início, o processo licitatório foi colocado sob suspeição e há ações judiciais que tramitam – e com decisões desfavoráveis –, considerando nulo o processo licitatório.

Uma vez transitado em julgado, todo o processo licitatório cai por terra, e o governo é obrigado a fazer uma nova licitação. Nenhuma das empresas atuais, tenham elas renovado frota ou não, poderá permanecer operando no sistema. As empresas terão que passar pelo processo licitatório novamente, com todos os riscos de ficarem ou não ficarem.

Ninguém tem condição de fazer uma previsão exata sobre essa realidade. Isso pode ocorrer a médio prazo, a longo prazo, pode até não ocorrer. É uma questão que está na mão do Judiciário, com decisões desfavoráveis, está caminhando, – já caminhou muito, são várias decisões –, mas não sabemos quanto tempo perdura.

Para além disso, existe uma outra situação, por quê? Em que pese estar *sub judice* essa discussão, o governo está podendo, segundo os critérios que adotou, fazer a renovação dos contratos dos operadores que cumpriram, minimamente, com suas obrigações do contrato vigente. Uma das obrigações – como o secretário mostrou aqui – é a renovação de frota. Mas há operadores que não conseguiram renovar ou optaram por não renovar. É o caso da São José, é o caso da Marechal, que têm uma renovação bem pequena. A Urbi também tem uma renovação parcial. Então, todas as três empresas têm, em algum grau, problema em relação à renovação.

Pelas conversas que temos tido, fomos convencidos de que a Urbi deve se manter no sistema. A Pioneira e a Piracicabana já sacramentaram a sua permanência no sistema, dentro dessa lógica de que eu falei, mas teríamos aí dois problemas que são incógnitas para nós: a Marechal e a São José.

A Marechal – também em reuniões que tivemos – manifestou a sua disposição de permanecer no sistema, fazer investimento e fazer essa passagem. Entretanto, a empresa tem dado sinais muito graves também, no sentido de que pode não ficar no sistema. Em que pese a São José ser apontada como a empresa – já com decisão líquida e certa – que não vai mais operar no sistema, a Marechal tem, hoje, dívidas trabalhistas que não são pagas há quase um ano. O FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço vem sendo depositado. Ela não repassa as verbas do sindicato há mais de seis meses. Estamos falando de algo em torno de 7 milhões de reais de dívidas com o sindicato. Para quem vai ficar no sistema e precisa fazer fortes investimentos – comprar novos ônibus e tudo –, esses sinais são antagônicos.

Tivemos uma reunião com a empresa para entender o que está ocorrendo, e nos foi dito o seguinte: o sistema de transporte coletivo, hoje, deve aos operadores quase 800 milhões de reais em dívidas do ano passado. Essa é a maior dívida de todos os governos com o sistema de transporte coletivo. Até então, a maior dívida que foi contraída do governo com os operadores – e perpassou diversos governos – foi de 240 milhões de reais. Nós temos três vezes o tamanho dessa dívida. Então, é uma dívida de difícil equacionamento, e o operador, hoje, capenga, porque depende de receber esses recursos.

Existe o problema orçamentário, o governo tem dificuldades de fazer esse pagamento, e isso gera incertezas para nós. Essas incertezas nos trazem muita intranquilidade, por quê? Nós passamos pelo processo licitatório anterior, pelo qual lutamos, porque era necessário. Ele foi extremamente desgastante e muito difícil para nós, porque envolve a transição de empresas. Algumas delas com disposição para sabotar essa transição. Você precisa garantir o emprego de todos esses trabalhadores – estamos falando de 12 mil no total e estamos falando de 4 a 5 mil de duas empresas.

Fazer essa transição é muito difícil. Precisa-se da colaboração das empresas. Não vou me estender porque o tempo é curto, mas temos diversos problemas de ordem jurídica para essa transição ocorrer. Então, uma empresa precisa desligar o seu trabalhador para que a outra possa contratar. Passamos por isso, foi muito difícil, e isso se avizinha de novo.

Então, o nosso desejo é que o governo encontre um mecanismo diferente do que está anunciado. O secretário nos anunciou, falou disso aqui agora, que o único caminho...

(Soa a campainha.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Um minuto para concluir, João.

SR. JOÃO OSÓRIO – O único caminho que o governo enxerga, hoje, é a distribuição de parte dos veículos com os operadores atuais nas linhas compartilhadas – porque o governo, contratualmente, pode fazer isso –, mas haveria um número de, aproximadamente, trezentos e poucos, quase quatrocentos veículos, que o governo precisa fazer chamamento público para a operação. Então, o instrumento que o governo tem é um contrato precário para assinar com esses possíveis interessados. O secretário falou em dividir, salvo engano, em cinco lotes – ou quatro lotes, não sei, seja lá quantos forem –, mas isso precisa despertar o interesse desses operadores.

Do que conhecemos, não haverá operadores sérios devidamente estabelecidos, com capacidade de tocar o sistema de transporte, para pegar e operar esses lotes colocados à disposição. Então, isso é razão de muita preocupação para nós no aspecto dos empregos e no aspecto da operação do próprio sistema.

Sei que a situação do secretário é difícil, ele herdou isso, não é algo criado pelo governo, porque, como eu disse, o nascedouro disso é o questionamento do processo licitatório, mas temos pedido ao secretário que estude e encontre um caminho melhor, que traga sossego para nós.

Muito obrigado e desculpa o abuso. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Muito obrigado, João.

Quando nós convidamos o Secretário Valter Casimiro, mais uma vez, a esta Casa, chamamos também os empresários. A primeira vez que nós fizemos um debate aqui sobre o transporte, tivemos dificuldades – não é, Valter? – em trazer os empresários. Eu acho, inclusive, que eles agora compreenderam que fazem parte de um sistema, que está todo mundo junto, e que as coisas precisam melhorar.

Nós temos uma crise anunciada, e é uma crise grave. Daqui a noventa dias, pelo que está previsto, a São José deixa de operar. É isso que nós queremos ouvir, vai deixar de operar? Os trabalhadores vão para aonde? Especialmente os usuários da região de Ceilândia e Brazlândia.

Portanto, eu vou passar a palavra ao representante da Expresso São José, Sr. Gerson Pedro, por quinze minutos, para que o senhor explique aqui: vocês, efetivamente, vão estar fora do sistema ou vocês estão batalhando, vão se adequar à realidade e continuar no sistema do Distrito Federal? O senhor tem quinze minutos.

SR. GERSON PEDRO – Boa tarde a todos, Deputado Chico Vigilante, Sr. Secretário, demais Deputados, Dr. João Osório, empresários, todos que assistem a esta sessão.

Eu queria fazer primeiro um resumo da situação da Expresso São José para, depois, nós chegarmos a essa questão que o Deputado levantou.

Primeiro, não é verdade que a São José não renovou nada da sua frota. Na verdade, nós começamos um processo de renovação de frota em 2019, a empresa comprou cem ônibus zero quilômetro, mesmo com desequilíbrio econômico. Em 2020, teve a questão da Covid, todo mundo sabe que as fábricas fecharam, a demanda caiu, e, por uma questão política, o Distrito Federal resolveu que deveria colocar 100% da frota em circulação. Isso gerou um enorme déficit, um enorme prejuízo, e, ainda assim, em 2021, a empresa comprou mais 33 ônibus zero quilômetro. Então, tirando-se os ônibus articulados, que ainda estão dentro do prazo de validade, faltaria a empresa renovar cerca de – não vou falar um valor exato porque eu não tenho certeza – 370 ônibus para ela cumprir a sua, entre aspas, obrigação contratual.

Falando de obrigação contratual, eu quero dizer aqui, com absoluta segurança, que a Expresso São José não está descumprindo nenhuma cláusula do contrato de concessão. Na verdade, o prazo de sete anos de renovação da frota foi alterado em dezembro de 2020 por uma decisão do Conselho de Transporte. O Deputado Chico Vigilante conhece bem esse assunto, porque passou pela Câmara, que depois cassou essa decisão, tornou-a sem efeito. Mas essa decisão do Conselho de Transporte alterou o prazo de validade dos ônibus para dez anos. Posteriormente, a Câmara Legislativa resolveu anular essa decisão do conselho, mas com uma eficácia posterior: alterou, deu prazo até agosto de 2022 para que as empresas se adequassem novamente.

O que aconteceu foi que, logo quando terminou esse prazo de agosto de 2022, a empresa interpelou o Tribunal de Contas do DF, apresentou uma representação solicitando que eles se pronunciassem sobre essa questão da renovação da frota a poucos meses do fim do contrato, considerando-se ainda, como o João Osório bem disse, que tínhamos a questão de seis ações que tramitam no TJ – Tribunal de Justiça e que já anularam o processo licitatório. Cinco anularam

parcialmente em relação a três empresas e uma ação anulou o processo licitatório como um todo. Essa ação hoje está no STJ – Superior Tribunal de Justiça com recurso das empresas do Distrito Federal.

Então, com essa interpelação no Tribunal de Contas, houve uma decisão liminar proibindo o Distrito Federal de exigir a renovação da frota. Essa decisão liminar foi validada no Pleno; em dezembro do ano passado, foi julgado o mérito dessa ação, e, no mérito dessa ação, o Tribunal de Contas disse que não se poderia exigir renovação de frota antes de se definir a situação jurídica dos contratos.

Então, com base nessa decisão do Tribunal de Contas, nós entendemos que não há nenhum descumprimento contratual, porque nós precisamos hoje definir primeiro a situação jurídica do contrato para, depois, falarmos sobre questão de renovação de frota.

Passando à frente em relação a isso, a empresa está envidando esforços para conseguir recursos para a renovação da sua frota, dependendo, entretanto, da questão da segurança jurídica. Essa questão da segurança jurídica passa por uma definição quanto à situação do contrato.

Em dezembro – com todo o respeito à palavra do secretário –, não houve nenhum aditamento contratual, nada disso. O que houve foi só um ajuste para adequar o prazo da delegação ao prazo operacional. Por quê? Porque todo o contrato trabalha com prazo de dez anos. O início do contrato atrasou seis meses. Então, para se configurarem os dez anos, você teria que postergar o final por mais seis meses. No nosso entendimento, nós estamos dentro do prazo. Estamos analisando os cenários possíveis para a questão da renovação do contrato e, conseqüentemente, da renovação da frota.

Nós precisamos de duas circunstâncias, que, acreditamos, se acontecerem, vão favorecer esse processo. A primeira é o restabelecimento do equilíbrio financeiro da empresa. Como o João falou, existe uma dívida do sistema atrasada, só de 2021 e 2022, de mais de 800 milhões. E a segunda é a questão da segurança jurídica. Nós estamos no entendimento de que em 29 de junho, quando se encerrar o contrato, é que vai se definir se haverá renovação ou não do contrato. A renovação da frota é consequência da renovação do contrato.

Causou-me surpresa essa afirmação do secretário de que já está trabalhando no sentido de dividir o sistema em oito lotes, porque, até onde eu tenho compreensão, na empresa não existe nada definido com relação a se retirar do sistema. Essa é a posição da empresa.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Nós vamos prosseguir com o debate aqui. Acho que as coisas se complicaram mais ainda, porque não é possível que uma empresa continue prestando o serviço que a São José presta. Não é possível tanto ônibus quebrado. Não é possível prestar serviço sem ter manutenção. Não dá!

Eu acho que todos os senhores empresários têm que zelar pelo sistema, porque isso é um serviço público, que é muito bem remunerado, aqui, no Distrito Federal.

Eu quero ver, secretário, como é que a secretaria vai conseguir aprovar, aqui, na Câmara Legislativa, repasse de recursos para um serviço com a qualidade que está aí. Como dizia a minha santa mãezinha, lá, no interior do Maranhão: “Está o justo pagando pelo pecador”. Não é correto que quem renovou a frota, quem cumpriu o contrato e tudo seja prejudicado por quem não renovou, mas esse é o debate que a gente está travando.

Eu quero ouvir, agora, o Sr. Ivanil Roberto, porque a situação da Viação Marechal também é complicada. Eu quero saber qual é a posição de vocês. O que vocês estão fazendo? Vão continuar no sistema? Vão renovar a frota ou não, Ivanil?

Concedo a palavra ao Sr. Ivanil Roberto, por quinze minutos.

SR. IVANIL ROBERTO – Boa tarde a todos. Basicamente, o Igor, como diretor da empresa, não pôde estar presente hoje. Ele está resolvendo os problemas, em São Paulo, com financiamentos das aquisições dos novos veículos.

O que a gente tem a informar é o seguinte...

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Ele está em São Paulo, resolvendo a questão da aquisição de veículos?

SR. IVANIL ROBERTO – Isso. Exatamente.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Beleza.

SR. IVANIL ROBERTO – O que acontece: já era para termos recebido cem veículos, recebemos trinta. Ele está lá para resolver a questão dos setenta demais que já deveriam ter chegado para nós. O

que acontece: a tecnologia do carro novo é Euro VI. Então, teve também uma diferença em relação ao valor. Ele também está equacionando isso, porque nós já deveríamos ter recebido os cem veículos.

Com relação aos demais carros, existe um cronograma da compra deles, que atrasou por causa da pandemia. O pessoal técnico da SEMOB – Secretaria de Transporte e Mobilidade, esteve conosco, inclusive, junto aos fabricantes para verificar a veracidade dos processos. Então, os carros estão sendo produzidos. O que eles não estão conseguindo é ter a mesma velocidade que pretendemos para entregar. Por quê? Porque a demanda, hoje, está muito grande, conforme o secretário falou: “Hoje, só não tem ônibus em prateleira”. Então, é isso que tem acontecido.

Outra prova em relação ao interesse da Viação Marechal é que nós também já adquirimos todos os validadores na nova versão do V6, que aceita cartão de crédito, de débito e também faz o georreferenciamento dos veículos.

Então, a Marechal tem caminhado dessa forma. A questão da dívida, que o Sr. João levantou, também está sendo tratada, até para resolver os problemas que o senhor apontou, como fundo de garantia, todas essas coisas. Eu acredito que seja equacionada o mais breve possível.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Só para ficar claro, vocês estão adquirindo quantos ônibus novos?

SR. IVANIL ROBERTO – Nós estamos adquirindo 378 carros.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – E qual é a previsão de entrega desses 378 carros?

SR. IVANIL ROBERTO – Então, nós tínhamos, basicamente, até agora, no mês de junho, de já ter recebido cem carros e os demais chegariam até o final do ano ou, no máximo, em março do ano que vem.

Tem um cronograma que foi entregue à Secretaria de Mobilidade e que a gente tem acompanhado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Peço ao pessoal do Secretário Valter Casimiro que me encaminhe esse cronograma de entrega dos ônibus da Marechal.

Nós vamos ouvir, agora, o Sr. Diretor de Relações Institucionais da empresa Urbi Mobilidade Urbana, o ex-Deputado Barbosa Neto.

Concedo a palavra ao Sr. Barbosa Neto.

SR. BARBOSA NETO – Gostaria de cumprimentar o Deputado Chico Vigilante, autor da proposição desta reunião e, também, na condição de Presidente da Mesa. Cumprimento aqui os demais membros do Parlamento que se fazem presentes: Deputado Max Maciel, Deputado Pastor Daniel de Castro, Deputada Dayse Amarílio, Deputada Jaqueline Silva e Deputado Joaquim Roriz Neto. Estão presentes ou se fizeram presentes.

Cumprimento o Sr. Secretário de Transporte e Mobilidade, Dr. Valter Casimiro; Dr. João Osório, membro do Sindicato dos Rodoviários; também o Presidente do sindicato, João Dão; demais trabalhadores aqui presentes, cumprimentando-os na pessoa do Sr. Saul; e os representantes das empresas, cumprimento todos na pessoa do meu colega de Mesa, Fernando Eloia.

Acho importante esta sessão, Deputado. Eu gostaria de, talvez, ir na linha do que trouxe como reflexão aqui, inicialmente, o secretário e, depois, o Dr. João Osório. O grande debate do País, hoje, ou seja, na nossa área, é uma discussão sobre qual o modelo de mobilidade queremos para as pessoas.

O Brasil é um país em que a migração da zona rural para a zona urbana aconteceu muito recentemente. Há oitenta anos, a população do Distrito Federal era praticamente inexistente. Hoje, nós falamos de mais de 3 milhões pessoas. E, assim como em todas as outras cidades do Brasil, fez com que, com a vinda do homem do campo para as cidades, houvesse, efetivamente, a necessidade de que o transporte público coletivo fosse implantado.

A partir do ano de 2006, justamente pelo crescimento populacional nas cidades, a concentração das pessoas fez com que o mundo político passasse a debater isso. A Constituição Federal incorpora, no seu art. 6º, o transporte como serviço essencial, ao lado da saúde, da educação, da segurança, da moradia, do emprego, da assistência social e assim por diante.

Hoje, o que a gente percebe – e o Secretário Valter trouxe um dado importante – é que, antes da pandemia, o debate do transporte era de que as empresas privadas eram responsáveis pelo transporte público. E a pandemia mostrou claramente que, em virtude de um problema de saúde

pública, o transporte ficou claramente caracterizado, aos olhos da sociedade, como um serviço essencial. Por ser essencial, público; e, por ser público, é responsabilidade do ser público remunerar aqueles que o usam, até porque, no Brasil, esmagadoramente, as pessoas de menor poder aquisitivo é que usam o transporte coletivo.

O grande debate, hoje: qual é o modelo de transporte que queremos e as fontes de financiamentos para esses serviços?

O Secretário Valter lembrou: Curitiba, Brasília, São Paulo tinham subsídio para o usuário do transporte coletivo. Hoje são quase duzentas, e muitas com tarifa zero.

Então, esse debate, lógico, casado a uma qualidade de serviço que venha ao encontro do que a sociedade espera é, na minha opinião, o que estamos debatendo. E, para esse debate, se V.Exa. me permitir, eu queria trazer alguns dados, porque esse custo social e financeiro é direto e indireto.

Hoje há um debate mundial – a gente ouve todos os dias – sobre a questão da emissão relativa de CO₂ no nosso meio ambiente. O índice de emissão por cada modal de ônibus é 4,6 toneladas; de automóvel é 36,1. Se for por passageiro, o do ônibus é 0,0160; o do automóvel é 0,1268. Ou seja, o do ônibus é dez vezes menor por habitante do que o do transporte individual de passageiros.

Algum outro item importante além do meio ambiente? Saúde pública, por exemplo, o índice de mortes por quilômetros no transporte a pé: 0,13 por quilômetro; na bicicleta: 0,14; na motocicleta: 0,44; no automóvel: 0,06; no ônibus: 0,01.

Ou seja, seis vezes menos acidentes com morte numa média por população, não é por número de veículos, comparando com os outros modais. Isso com o carro, porque, se for com a motocicleta, é 440 vezes menor.

Distribuição do consumo de energia das pessoas por modo de transporte, ônibus: 27%; automóvel: 60%, comparando população com população.

Então hoje, para nós, em Brasília – e foi dito aqui –, a mudança da modalidade de operação no sistema trouxe, a partir do Governo Agnelo, uma operação por bacias, que o secretário bem colocou, que está permanentemente em ebulição a adequação à realidade atual. A cidade muda. Conjuntos habitacionais, *shoppings*, tudo isso interfere no transporte. Sem falar ainda na saúde, na poluição, na questão da ocupação do trânsito. Não cabem mais carros nas cidades. Isso é uma realidade em Londres, em Paris, em Nova Iorque, em Brasília, em Goiânia, em São Paulo ou em qualquer outra cidade.

Paralelo a essa discussão de modelo de financiamento, é importante incluir ingredientes que indiretamente afetam o custo do governo, porque nós não estamos discutindo aqui exclusivamente o custo do transporte coletivo. Nós estamos discutindo o custo-benefício, se vale a pena o Governo do Distrito Federal subsidiar o estudante, subsidiar o portador de necessidade especial, subsidiar aquele que usa o transporte e não tem capacidade de pagar ou de remunerar o sistema.

Então esse debate, provocado aqui pelo Dr. João Osório, eu acho que une todos que compõem aqui... Qual é o papel das empresas? Precisam ser fiscalizadas? Precisam ter central de operação? Precisam ter demonstrativo claro e transparente? Ou seja, eu não tenho dúvida de que nenhuma empresa aqui se opõe a isso. Correto? O que o governo quer? Atender ao cidadão. Como? Nós vamos implantar faixa exclusiva ou vamos continuar estimulando o acidente de carro, a poluição do carro? Para cada cidadão que anda de...

A Lei de Mobilidade exige, desde 2012, que um percentual das vias urbanas seja ocupado por transporte coletivo e não há uma cidade no Brasil que cumpra. A verdade é que nós priorizamos o transporte individual de passageiro: no financiamento, no acidente, no uso das vias, na emissão de poluição. E precisamos ter clareza de que ninguém é contra o carro. Ninguém é contra a moto. Mas precisa haver um equilíbrio entre o uso dos espaços públicos porque as vias públicas também são custo para a sociedade – e caras. Não só na sua implantação, como na sua manutenção.

Ou seja, a gente fica, às vezes – até mesmo o setor empresarial –, com receio de defender subsídio, porque subsídio é empresa. Isso não é verdade. O subsídio do PLE, que é o portador, o estudante, é um subsídio ao estudante. Foi o Poder Público do Distrito Federal que definiu – e essa é uma decisão política – se o estudante vai pagar ou não o transporte coletivo. Outros estados pagam apenas 50%. Por quê? Porque quem tem poder aquisitivo não precisa de subsídio. Mas o governo entendeu que a figura do estudante deve ser prestigiada pelo Poder Público local e que a figura do portador de necessidade especial, idem.

De repente, o ex-Deputado Pedro Celso não tem necessidade como estudante disso, mas o

governo entendeu e a Câmara Legislativa – que faz parte disso – aprovou. Isso vai fazendo com que o volume de recursos públicos vá aumentando.

Essa é a tendência do mundo. Nos Estados Unidos, no Canadá, na Ásia, em qualquer lugar do mundo, o transporte público, assim como saúde, educação, segurança, moradia, emprego e qualquer outro serviço social, é feito com recursos do todo. Ou seja, o Saul usa o transporte, mas quem paga não é só o Saul: é o João Osório, que tem carro; é o Valter Casimiro, que tem carro; é o Max, que tem carro; é o Barbosa Neto, que tem carro; ou qualquer outro. Por quê? Porque é assim como a saúde. Nem toda a sociedade brasileira faz uso da saúde pública, mas quem paga o custo da saúde pública? A sociedade como um todo.

Então, principalmente nesse processo que atravessamos de início de Governo Federal, esse é o grande debate do Ministério das Cidades, todo mundo no Brasil discutindo a tarifa zero, a diminuição de tarifa, a manutenção. Ou seja, que a gente possa, respeitando, lógico, os interesses da classe política, dos trabalhadores, dos empresários, e todos são legítimos, definir qual o transporte público coletivo que a gente quer em Brasília e no Brasil.

E Brasília foi inovadora. Repito aqui as palavras do Secretário Valter. Se você pegar a idade média do Brasil, dá mais de oito anos, tirando Brasília. Em Brasília é quatro. Praticamente a metade. Se pegarmos o custo individual por quilômetro em Brasília, será menor. Mas Brasília foi uma cidade...

O MDT fez um brilhante trabalho sobre isso, o qual posso encaminhar a V.Exa., a cidade feita para o carro aos olhos do usuário de transporte. As distâncias são longas. Planaltina, Sobradinho, Gama. Então, o custo individual, Deputada, é menor, mas o custo final para o Poder Público é maior, por quê? Porque as distâncias são longínquas. É uma cidade pendular, as pessoas vêm para o Plano Piloto de manhã trabalhar e voltam ao final do dia. Vocês veem em volta do Mané Garrincha centenas de veículos parados ociosamente. Por quê? Porque a população, no horário de pico, tem uma demanda; no horário de entropico, outra.

Então, aprofundar este debate com um olhar mais amplo, aproveitando o momento em que nós vivemos, eu acho que talvez essa seja a contribuição da Urbi Mobilidade Urbana. Qual é a obrigação da Urbi? Estamos prontos. E críticas, sugestões... lógico, nenhum de nós almeja a perfeição, mas qual o transporte que queremos para o cidadão brasileiro? Isso aos olhos do trabalhador, aos olhos dos deputados, aos olhos dos governantes, aos olhos das empresas e aos olhos da sociedade. E então fechamos uma equação que, se não for unânime, pelo menos seja com uma visão de curto, médio e longo prazo para que a gente não fique desconhecendo os avanços trazidos pelo João Osório com que eu concordo, mas nós não podemos olhar pelo retrovisor. Temos que olhar para a frente.

Participamos, semana passada, o Secretário Valter participou, da questão da eletromobilidade, ou seja, é irreversível. O Deputado Max Maciel vai lembrar quando ele adquiriu seu primeiro Motorola. Aquilo era quase uma arma de crime quase, ou seja, era um tijolo. Hoje, o iPhone 14 tem um milhão de utilidades maior e pesa 10%, 5%. Na tecnologia dos ônibus, idem.

Então, desculpem-me se eu me estendi. Acho, Deputado, que é importante renovar frota, é importante discutir tarifa técnica, é importante termos uma demonstração clara – como trouxe o secretário –, mas qual é o objetivo final que queremos? Por quê? Porque ficamos nós, às vezes, presos a uma divergência de opinião entre deputados, empresas, trabalhadores. Vamos deixar claro: diferenças e opiniões diversas sempre vão existir, mas qual o transporte que queremos construir? Um serviço essencial ou mera responsabilidade do setor empresarial?

Eu sou oriundo da cidade de Goiânia. Goiânia tinha apenas tarifa usuário, em média, se não me engano, o Secretário Valter sabe, há catorze anos. Lá, o Ministério Público entrou na Justiça para que o governo subsidiasse o sistema durante a pandemia. Mudou-se a política de mobilidade. O Legislativo entrou; Judiciário, Ministério Público, Controladoria, a sociedade toda também, e reviram isso – assim como outras 170 cidades no Brasil, como trouxe o secretário.

(Soa a campanha.)

SR. BARBOSA NETO – Parabéns a V.Exa.

Conte, eu tenho certeza, com as empresas – especialmente com a Urbi –, para que a gente possa fazer com que este debate seja cada vez mais profundo na direção de buscarmos soluções efetivas para aqueles que precisam do transporte e para aqueles que, de uma forma ou de outra, participam da operação como um todo.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Muito obrigado, Barbosa. Ouvindo a sua exposição nesses quinze minutos, fico imaginando o quanto a população de Goiânia perdeu em não ter

elegido você prefeito daquela cidade com a visão que você tem.

SR. BARBOSA NETO – Por favor, não atice minhas lombrigas, Deputado. (Risos.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Vamos passar a palavra, por quinze minutos, ao Diretor Institucional da Viação Piracicabana, Sr. Albano Abreu Esteves.

Concedo a palavra ao Sr. Albano Abreu Esteves. O senhor está com a palavra, Albano, por quinze minutos.

SR. ALBANO ABREU ESTEVES – Eu queria agradecer o convite ao Deputado Chico Vigilante; agradecer ao Valter Casimiro, que está sempre junto às empresas, batalhando para dar o melhor do sistema. O sistema, como o Barbosa colocou, é muito complicado. A gente sofre muito com a fonte de financiamento, as empresas, e quando vem um projeto de lei para a Câmara, a mídia cai em pau, dizendo que os milionários estão ganhando mais. Não é verdade.

As empresas têm obrigação com os empregados: fundo de garantia, combustível, renovação de frota, manutenção diária para os ônibus saírem, cumprimento das obrigações dos empregados, garagem, aluguel de garagem... Tem uma infinidade de despesas que justificam o valor.

A Piracicabana renovou 100% da frota. A gente tem a média de 2,5%... Na realidade, 2,48% de média de frota zero. A Semob pediu mais vinte ônibus há pouco tempo. A gente trouxe mais vinte ônibus para compor os lugares que estavam precisando para atender a demanda da secretaria. Atendemos para cumprir a demanda do secretário. Quem manda é o secretário. (Risos.)

Obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Vamos ouvir agora o Diretor da Viação Pioneira, Sr. Fernando Eloia.

Concedo a palavra ao Sr. Fernando Eloia, que está com a palavra por quinze minutos.

SR. FERNANDO ELOIA – Boné é meu charme agora. (Risos.)

Cumprimento toda a Mesa. Boa tarde a todos, Srs. Deputados, secretário. Boa tarde a todos os demais presentes, meus amigos todos que estão aqui.

A grande discussão hoje, acho que vale uma reflexão muito grande sobre o que o meu nobre amigo Barbosa colocou, é: qual é o transporte coletivo que queremos para Brasília?

Hoje, temos, sim, a responsabilidade maior. Como todos sabem, já foi colocado que a Viação Pioneira já renovou seu contrato. Isso pode nos dar tranquilidade, mas também pode nos trazer, e certamente nos trará, mais responsabilidades. A renovação de um contrato por mais dez anos reflete em muito empreendimento, reflete em muito compromisso e em maiores responsabilidades.

Nesses dez anos que nós já passamos, lutando com o sistema todo, de uma forma geral, aprendemos – e eu uso a sua fala, Deputado – que empresa, sindicato, secretaria e governo é uma mão só. Se não tivermos isso na condução das nossas diretrizes, o sistema de Brasília voltará a ser o que era há vinte e poucos anos.

Mas isso nós não permitiremos. A história da evolução tem, sim, contemplado para a gente muitos desafios. E mais desafios virão. Seguindo um exemplo do próprio Barbosa, tínhamos um Motorola e hoje temos um iPhone. Isso requer muito estudo, isso requer muita análise, mas também requer um custo maior. E para termos um bom, um ótimo, um prezado serviço, certamente vai nos custar mais algumas coisas, mais alguns sacrifícios e até mais algumas questões financeiras.

A renovação da nossa frota é a consequência de um contrato estabelecido e de resultados obtidos. É declinado sob avaliações e análises da secretaria e do governo. Claro que nós empresários e os nossos funcionários merecemos, sim, estar felizes pela renovação e ter mais dez anos na proposição de melhorar o transporte coletivo de Brasília. Agora, como disse antes, maiores responsabilidades virão, maiores custos virão e, se quisermos propor, se quisermos ofertar – e eu falo junto com o GDF, junto com o sindicato – uma melhor qualidade de serviço, vamos ter que falar de subsídio.

Como foi bem colocado, são regras criadas, são decretos criados nesta Casa – e sempre haverá esse custo mensal. A nossa proposta é que, para os próximos anos, o planejamento mensal seja um planejamento fiel, um planejamento real para que não nos cause mais, de tempos em tempos, essa questão da complementação. Isso causa trauma, isso causa desgaste, o que é desnecessário. Já se estabeleceu a regra, então hoje temos apenas que evidenciá-la e tratá-la de forma correta. Não que seja errado, mas acreditamos que, com um bom planejamento, teremos bons resultados.

Na proposta da Viação Pioneira da renovação do contrato, hoje já estamos em contato com fornecedores. Quando a gente fala de carro, a gente fala de chassi, da mão de obra e da tecnologia embarcada. Tudo isso são contratos que temos de fazer minimamente e com cautela, considerando todos os custos que existem hoje e todos os custos que virão pela frente.

Então, senhores, a questão de a Pioneira estar hoje evidenciada, já com contrato renovado, traz-nos muito mais responsabilidades. E nossos esforços não serão comedidos, estaremos sempre presentes, estaremos sempre confiantes de que, junto com a Secretaria, junto com o governo e junto com o sindicato, conseguiremos prestar um melhor serviço a cada dia. O intuito da Viação Pioneira, do sistema e desta Casa é termos uma prestação de serviço de excelência, e é o que buscaremos ao longo desse período. Temos dificuldades? Demais, todos os dias temos dificuldades. Críticas? Demais, mas reconhecemos o trabalho a ser feito pela secretaria, pelo governo, pelos próprios funcionários e pelas empresas no intuito de absorver ou então de acabar com as dificuldades. Mas tem coisas que fogem ao nosso alcance. Se chove muito, causa transtorno; se faz sol, causa transtorno; se faz frio, causa transtorno. Brasília é realmente diferente. Todas essas dificuldades sempre caem na mídia de forma negativa. Se acontece somente uma vez, a história é generalizada: todas as empresas e todos os carros estão sucateados. Apenas uma mensagem torna o sistema fraco, mas nós sabemos o trabalho que temos diariamente para termos o carro às 4h30min, limpo, abastecido, para conduzir a população às suas obrigações, às suas necessidades.

Mais do que nunca, nós precisamos eliminar as questões que paralelamente vão acontecer e ter essas discussões sobre subsídio. Eu acredito que podemos juntos ter uma solução para isso.

O planejamento do orçamento é adequado? A gente acaba tendo uma condução melhor perante a população, porque a frase "subsídio é para empresário" não é correta. Subsídio é para prestação de um serviço que acontece todos os dias e é prestado à população.

Então, gente, nós estaremos sempre abertos a novas sugestões, estaremos sempre abertos a melhorias. O nosso intuito sempre é fazer o melhor, juntamente com todos esses empresários que estão nesta Mesa. Acredito piamente que cada um deles não está aqui apenas para dizer que tem um cargo, mas, sim, para fazer o melhor.

Agradeço ao secretário, ao Deputado Chico Vigilante e a todos a oportunidade de poder passar um pouco o que a Pioneira pretende e o que a Pioneira está planejando ao longo destes dez anos – ter a frota renovada, ser excelência em prestação de serviços.

Juntos, aqui, com o sistema, a gente vai poder fortalecer o transporte público do Distrito Federal.

Obrigado, secretário.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Você ainda tem um tempo aí? Eu queria rapidamente lhe fazer uma pergunta. Eu quero saber como é que vocês da Pioneira têm o menor custo por quilômetro.

Como é isso? O que vocês fizeram? Qual é a mágica?

SR. FERNANDO ELOIA – (Risos.) Não, não é nenhuma mágica. É uma malha de quilometragem que nós temos que cumprir, mas, claro, o custo por quilômetro tem que ser estabelecido com umas regras.

O serviço interno representa também no custo final, o quilômetro. Então, não foi nenhuma mágica, mas conseguimos estabelecer, dentro da nossa empresa e nas nossas garagens, efetivos trabalhos da manutenção diária e conseguimos ter uma manutenção diária para que não houvesse trocas substanciais de peças. A regra de comprar peça nova dá mais durabilidade.

Então, o nosso custo por quilômetro hoje também tem uma referência a toda a atividade que nós temos na questão de peças, de combustível, de negociações, para que esse custo seja menor.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Importante. Nós abrimos o processo de inscrição, e está inscrito aqui só o companheiro e ex-Deputado Pedro Celso. Antes, porém, vamos ouvir o Deputado Max Maciel. Depois, nós vamos ouvi-lo, Pedro.

Concedo a palavra ao Deputado Max Maciel, por dez minutos.

DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL. Sem revisão do orador.) – Deputado Chico Vigilante, quero parabenizá-lo por esta comissão geral e dizer da felicidade em falar para o Dr. Osório que, se antes só tinha o Deputado Chico Vigilante aqui para defender, agora tem dois. Eu estava defendendo do lado de fora, agora estamos aqui dentro. Então, conte que tem dois, ouviu, Deputado Chico Vigilante?

E, quando eu vi, Deputado Chico Vigilante, a convocatória, eu fiz meu dever de casa. Não vai dar para explanar tudo, mas vamos para o máximo de compreensão para colaborar com o modelo. Acho que esse é o nosso objetivo na Casa, com muita responsabilidade e muita definição.

Antes, quero dizer que, de fato, para o Brasil e para o mundo, o modelo de mobilidade é uma decisão política. No caso do Metrô, Deputado Chico Vigilante, é uma decisão política. O custo operacional é alto, o custo de investimento é altíssimo, mas o custo para os usuários é maior ainda. Só um carro nosso aqui, que é o menor, que são quatro vagões, quatro carrinhos juntos, carregam mil pessoas simultaneamente. São 140 mil hoje, mas, antes da pandemia, chegou a 240 mil. São menos três ônibus e menos cinquenta carros se cada carro levar quatro pessoas. Então, se a gente emendar a agenda de 2030, que vai reduzir capacidade energética, meio ambiente, a malha metroviária é uma saída. Se você chegar à China e à Rússia e pedir para reduzirem malha metroviária, vão dizer: você está maluco. Inclusive, foi o que desenvolveu a nossa parte sul. Contudo entendemos que há o sistema rodoviário sobre pneus em voga e ele existe. Não estamos aqui contrários a ele. Eu sou da tese de que o sistema seja 100% público. Isso é uma tese minha, dos meus estudos, das minhas leituras. E não serei aqui um Parlamentar irresponsável que vai trazer só a crítica. Nós vamos trazer formulações.

Então, eu informo aos senhores que estão aqui presentes que a Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana, que eu presido, vai tratar de assuntos ordinários, mas também de reuniões técnicas. Nós vamos trazer especialistas do Brasil e do mundo para colaborar com as melhores estratégias para chegarmos ao melhor entendimento de mobilidade urbana em grandes capitais, como é o caso da terceira maior cidade, que é Brasília.

Quero dizer que – parte aqui vai se concentrar um pouco no Secretário Casimiro –, quando eu comecei a me debruçar sobre esse tema, eu era membro do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social do DF, do qual o secretário – V.Exa. vai lembrar, Deputado Chico Vigilante – era o Walter Vazquez. Inclusive, eu acho que Walter tinha que ser o nome do cargo. (Risos.) O Walter Vazquez era uma figura com quem eu sempre tive a oportunidade de aprender muito, mas também de debater muito sobre os nossos pensamentos.

De fato, o IPK de Brasília é um pouco maior do que o de Goiânia, mas o custo do quilômetro de Goiânia é bem maior do que o nosso e a passagem de Goiânia é mais barata do que a nossa, se você for analisar esse pormenor. Também está no contrato. Eu entendo que está no contrato. O meu objetivo era revogar esse contrato e fazer um novo. Nós tivemos tempo para isso, para balizar. Inclusive, houve uma recomendação de um estudo da FGV – Fundação Getúlio Vargas que foi encomendado pela própria Semob para saber se – isto já é uma pergunta –, caso haja uma futura licitação de uma bacia em voga, está previsto o cálculo tarifário. Houve uma recomendação da FGV com base no que ela analisou no atual contrato.

Quero dizer também que Brasília mudou de 2011 para cá. Por que eu estou dizendo isso? Porque o que baliza a linha e o horário é a última pesquisa de origem e destino. E a última pesquisa de origem e destino é do período da licitação que está em voga. Então, você tem fluxos de estudantes na universidade que mudaram completamente; você tem institutos federais que não existiam naquela época e que hoje existem e demandam novas linhas e horários. Nós precisamos também de uma nova pesquisa de origem e destino para que possamos redistribuir essas linhas ou dar mais qualidade no atendimento aos usuários.

Quero dizer que está no contrato, Eloia. Tem que acordar cedo mesmo, com o baú limpo e com qualidade no serviço para os profissionais. Muitos relatam para nós hérnia de disco – o João sabe disso – por causa do assento. Não adianta a gente comprar ônibus novo se ele não tem qualidade e conforto para os trabalhadores do sistema. Motor dianteiro causa problema de surdez. Banco não adequado para o cobrador causa hérnia de disco. Isso é um problema também que a gente tem que colocar em vista.

Dentro do processo de modernização, nós já temos o Euro 6 em voga. Temos também que colocar isso como princípio. Eu não sou da tese de tirar a tributação do Estado. Pelo contrário, já me sentei com o Valter Casimiro e disse isto: a minha tarefa aqui é como a gente vai achar 4 bilhões para financiar esse sistema para todo mundo. Eu sou adepto da tarifa zero. Cinquenta e duas cidades no Brasil já implementam. Vamos trazer aqui as cidades e os estudos de como a gente usa ou arrecada, para que todo mundo, inclusive aquele que não usa o transporte público, banque, porque é um interesse de todos nós, é uma ferramenta, é um direito público constitucional. Eu tive a oportunidade e o prazer de estar acompanhando a nossa amiga Deputada Erundina, que foi a Relatora que apresentou essa PEC – Proposta de Emenda Constitucional. Quero fazer este debate aqui também.

Diante do contrato, já que estamos falando do contrato, que diz que a tarifa é assim, que o

cálculo é assim, para nós, não faz sentido uma empresa ter veículos quebrados se o custo operacional do sistema banca a manutenção. Para nós, não faz sentido isso. Nós precisamos saber com que as empresas, inclusive, entram no CAPEX – Capital Expenditure, de fato, no sistema, para a população entender esse custo real, porque, quando eu pego um ônibus... Eu sou usuário de transporte público. Eu deixei de ser agora quando fui eleito, mas eu sou. Volta e meia ainda pego, volta e meia ainda me veem no metrô. Quando eu pego um veículo lá no terminal do P Sul – eu sou vizinho do Deputado Chico Vigilante – e ele quebra antes de entrar em Taguatinga, isso me dá um prejuízo no meu trabalho, na minha saúde mental, no meu estresse. Mais uma vez, a gente diz, no debate, que o Estado paga a tarifa técnica e o povo complementa. Somos nós de novo, porque eu pago do meu bolso, mas eu pago com os meus impostos a outra tarifa. Então, o povo está pagando esse sistema todo, de uma via ou de outra. Eu não consigo entender como ele quebra se a manutenção está no custo operacional do sistema? Tem licitações no Brasil que não preveem a garagem para as empresas. Aqui, as empresas têm a garagem.

Nós não temos outro setor que fiscaliza o horário, quantos quilômetros estão rodando, se se trocou pneu, se o óleo está em dia. Não temos. Vou lembrar de novo do Valter, porque ele falava para mim: "São 40 mil peças que tem o ônibus. É impossível uma garagem." Amigo, mas esse é o ônus. Está no contrato. Não sou quem está dizendo. Quem fez o contrato se esqueceu de lembrar disso.

Esqueceu-se também de lembrar, no processo de renovação, que também está no contrato, qual é a metodologia do índice de qualidade do sistema. E aí, secretário, a gente quer saber: quem afere – está no contrato –, a cada seis meses, esses indicadores das concessionárias para nós? Eu não tenho essa informação. Nós não temos a informação de qual é o índice e de quem é que faz esse índice. Não identificamos no contrato ainda um *check list* com o roteiro desse índice ou dos itens que são fiscalizados na sua frequência. Não sabemos qual é a transparência, se é feita pelo GDF – Governo do Distrito Federal, e onde estão esses documentos publicados. Está no contrato.

Então, se isso é um condicionante para a renovação, eu, como usuário representante aqui, e o Deputado Chico Vigilante queremos saber: qual é o índice de avaliação e qualidade desse sistema com a potencial renovação? Não estou aqui colocando ônus sobre o empresariado, mas é o que está no contrato. Da mesma forma que o empresariado pressiona a Semob e que a Semob pressiona a Casa para bancar o sistema – porque está no contrato que, se se reduziu o índice de usuários, tem que pagar a maior a tarifa técnica etc. –, nós queremos cobrar o sistema de qualidade.

Não está no contrato, mas está no arcabouço da secretaria, por exemplo, a central de controle. Nós não temos a central de controle ainda, secretário. Está no contrato que nós íamos ter as paradas com os informes tecnológicos, DF no Ponto funcionando... O DF no Ponto, inclusive, deixou de ter algumas informações fundamentais para o usuário, que – eu já falei e vou voltar a repetir – sai de casa e não sabe se o ônibus vai passar ou já passou, fica exposto na parada, sofre violência, furto etc. A gente poderia ter isso balizado dentro do sistema.

Quero dizer, ainda, que nós apresentamos, aproximadamente, oito ofícios à secretaria e só tivemos um deles respondido. Por isso, estou com esse calhamaço de coisas aqui. Eu gostaria muito da atenção, porque não estamos querendo fazer queda de braço ou interpelar; é que, até para não falarmos besteira e entendermos como está a situação, nós precisamos das informações públicas precisas.

O governo, Deputado Chico Vigilante, apresentou um veto a um projeto de V.Exa. que estava na ordem do dia de hoje – mas não teve ordem do dia. É deixar de encaminhar para esta Casa informações sobre a tarifa, sobre o mês da tarifação. Não tem nada ali na matéria que altere o fazer administrativo discricionário de alguém; é uma informação pública, o quanto custa o sistema. E esse sistema está custando, por mês, 200 milhões de reais, no mínimo. Ele é caro.

Então, o que vamos exigir, no máximo, é qualidade, atendimento, presteza, qualidade e tranquilidade aos trabalhadores e às trabalhadoras dentro do sistema. Que possamos permitir a população dentro do Conselho de Transporte – que ele volte a ser regionalizado e que ela também participe do processo de melhoria do sistema em sua localidade. A diferença e a necessidade do Itapoã e do Paranoá são completamente diferentes, por exemplo, das do Riacho Fundo I. O Paranoá, inclusive, tem um sistema de ZapCar, porque não tem circulação de ônibus internamente.

Então, enquanto nós estamos com um monte de ônibus parados aqui, Albano, temos, neste momento, pessoas tentando circular dentro de suas próprias cidades e não conseguem fazê-lo. É mais fácil eu sair do P Sul e vir para a Rodoviária do Plano Piloto do que eu sair do P Sul e ir para o P Norte – quem é de Ceilândia vai entender a referência –, porque eu não consigo um ônibus que saia do P Sul e vá para o P Norte. Eu tenho que sair do P Sul, ir para o centro de Ceilândia, pegar outro ônibus e ir

para o P Norte, que é ao lado. Então, nós precisamos garantir, também, a circulação e o desenvolvimento econômico interno, nas cidades.

Quero dizer a V.Exa., Presidente Deputado Chico Vigilante, que eu vou lhe entregar esta pastinha... Uma cópia desta pastinha. E quero convidá-lo a participar das nossas reuniões técnicas da secretaria, porque eu sei da sua intenção.

Também quero dizer que está no nosso contrato que, independentemente de a licitação vencer e de ter uma nova licitação ou uma distribuição... Eu não sei ainda como vai se dar isso, um possível fatiamento entre outras bacias... Há um normativo que fala da prevalência de manter a contratação dos atuais trabalhadores e trabalhadoras que estão no sistema, para que ninguém sofra com nenhum tipo de demissão ou precariedade e continue sendo absorvido dentro desse processo.

Para encerrar... Vinte segundos, mas é só para eu encerrar, Deputado Chico Vigilante. A outra informação...

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – É que a gente já tinha concedido mais dois minutos.

DEPUTADO MAX MACIEL – Já tinha? Olha... Calculei errado, mas tudo bem. Estou encerrando de verdade.

A gente tem feito o pagamento, para as concessionárias, antes de apresentar a análise feita pela própria secretaria. Então, a gente queria saber quantas vezes o reajuste apresentado pela concessionária foi considerado errado, se teve algum momento em que foi considerado errado esse ajuste pelas concessionárias. Como a Semob faz para verificar isso, uma vez que, pelo que temos acesso, temos feito o pagamento às concessionárias e depois analisado o que foi apresentado para darmos, no caso, a tarifação dos usuários pela catraca?

Tem muita coisa. Com certeza, vou me sentar com o Valter e conversar com ele mais vezes, com a melhor forma de entendimento possível, para que a gente busque um serviço público de qualidade para as pessoas, com cada vez mais tarifa zero, dentro das possibilidades. A gente aqui se coloca, enquanto no mandato, na responsabilidade regimental de seguir, com toda transparência, em busca das melhores saídas para o modelo de transporte público para o Distrito Federal.

Agradeço a oportunidade, Deputado Chico Vigilante.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Obrigado, Deputado Max Maciel.

Eu quero passar a palavra por dez minutos – vai falar aqui da tribuna – ao nosso querido companheiro ex-Deputado Distrital e ex-Deputado Federal, ex-Presidente do Sindicato dos Rodoviários e ex-presidiário junto comigo por causa de greve de rodoviários, Sr. Pedro Celso.

SR. PEDRO CELSO – Muito obrigado, Deputado Chico Vigilante. Eu quero parabenizá-lo, Deputado Chico Vigilante, companheiro de luta, de partido há mais de 43 anos, por essa sessão.

Quero saudar o companheiro João Osório; empresários aqui presentes; meu ex-colega Barbosa Neto, também na Câmara Federal; João Dão, Presidente dos Rodoviários; a companheira, única mulher aqui representando os rodoviários, companheira Tatiana, brava mulher; e todos os companheiros rodoviários aqui presentes de que eu tenho muito me orgulho.

Eu tive talvez a melhor fase da minha vida presidindo essa brava categoria em lutas históricas. A gente sempre contou com a companhia do companheiro Deputado Chico Vigilante. Quero parabenizar o senhor, Deputado, pelas belas palavras, pela bela colocação que foi feita aqui com muita propriedade. Muitas das coisas que eu anotei aqui foram ditas pelo senhor com muita propriedade, coisas dirigidas ao senhor, Sr. Secretário, coisas que foram colocadas na licitação feita pelo então Governador Agnelo Queiroz que até hoje não estão cumpridas, não estão colocadas, como é o caso do IQT, o Índice de Qualidade de Transporte, secretário. Até hoje nós não temos colocado.

O Índice de Qualidade de Transporte, companheiros, pode retirar empresas de circulação, porque fala sobre pontualidade, higiene, instalação de vários equipamentos, de atendimento ao usuário. Misteriosamente o Governador Rollemberg não atendeu, o Governador Ibaneis está no segundo mandato e até agora também não instalou. Também o Centro de Controle Operacional, citado aqui pelo nobre Parlamentar, não foi instalado nos ônibus, não estão sendo atendidos. A questão dos corredores exclusivos para ônibus foi trazida aqui com muita propriedade pelo Parlamentar e também pelo Dr. Barbosa Neto. É uma questão ótima para nós trabalhadores do sistema de transporte coletivo e também para os usuários, não é prioridade alguma para o Sr. Ibaneis.

E eu gostaria de perguntar algo ao senhor secretário, com todo respeito. O senhor disse aqui,

eu vi aqui até com surpresa. Eu sempre ouço dizer que o número de passageiros está diminuindo. O número de passageiros está diminuindo, bravo companheiro Elias, mas eu vi aqui o número de passageiros aumentando. E o senhor disse que a tarifa técnica vem diminuindo. Eu gostaria de saber os números, os valores da tarifa técnica nos anos, pelo menos, 2017, 2018, 2019, 2020, até agora o ano de 2023. Qual foi o valor repassado para as empresas nesses anos? A informação que eu tenho é que esses valores vêm aumentando, e o senhor disse aqui que reduziu. Eu gostaria que fossem conhecidos esses valores da tarifa técnica.

Se eu entendi aqui do nobre Deputado, não há transparência, Sr. Secretário. Eu ouço, nas ruas. Eu sou coordenador de transporte e mobilidade do setorial de transportes do meu partido. Lá, nós sempre discutimos, temos técnicos da UnB – Universidade de Brasília, ex-Secretários Executivos do Ministério de Transportes que colaboram conosco, outras personalidades, trabalhadores e tudo mais.

Nós e outras pessoas mais temos uma crítica enorme sobre a falta de transparência. Há uma total falta de transparência nessa questão do cálculo da tarifa técnica no sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal. Nós não sabemos como isso é feito. Nós não temos conhecimento disso.

Outra pergunta que eu queria fazer também, Sr. Secretário, é sobre o número de trabalhadores no sistema de transporte público coletivo. Se possível, por empresa e por função. Não sei se o senhor ouviu, Deputado Max Maciel, mas eu gostaria de sugerir que o senhor fizesse, eu me esqueci a terminologia técnica, um pedido de informação à Secretaria de Mobilidade sobre o número de trabalhadores no sistema, por empresa e por função. As empresas são remuneradas por isso, eu conheço porque fui presidente dessa categoria por gloriosos anos. Tivemos muitas lutas. Eu queria saber se as empresas têm, realmente, o número de empregados que estão nas planilhas. Eu queria saber, secretário. Meu bom companheiro, Chico Vigilante; meu companheiro João Osório, eu queria muito saber se as empresas têm realmente o número de empregados que estão na planilha de custo. É uma incógnita muito grande. Onde está esse controle? Se o número apresentado – de empregados, de motoristas, de cobradores, de mecânicos, de despachantes, de auxiliares, de pintores, de ajudantes –, é o número que está na planilha. É o Jorge quem está ali de máscara? Companheiro Jorge, eu quero ver isso.

Que fizessem esse pedido de informação ou então que o secretário – um homem transparente, um homem correto, um homem honesto, um homem decente – nos desse essa informação sobre esse número.

Eu entendi que o reajuste da tarifa técnica é anual. Foi o que eu entendi aqui, posso estar equivocado. Queria saber se, de fato, esse reajuste da tarifa técnica tem sido anual. De quantos por cento tem sido esse reajuste anual da tarifa técnica? De quantos por cento tem sido esse reajuste anual da tarifa técnica?

Outra questão é sobre o funcionamento do Conselho de Transporte. É um órgão que pode dar alguma participação à sociedade. Eu tenho visto que o Conselho de Transporte, são as notícias que eu tenho, não tem funcionado. Na última pauta que eu vi do Conselho de Transporte, falava-se de pintura dos ônibus zebrinha, e as questões essenciais não estavam colocadas.

Por fim, quero perguntar ao representante da Marechal. Quando é que o senhor vai depositar o dinheiro do Fundo de Garantia, que está atrasado, dos trabalhadores? Vai estar comprando 367 ônibus, e está devendo aos trabalhadores o Fundo de Garantia. Quando é que o senhor vai depositar?

E vou perguntar ao secretário. Quando é que o senhor vai pagar às empresas os 800 milhões que o GDF está devendo?

João, nós brigamos muito no passado para que o GDF, ainda no Governo Roriz, instalasse a central de fiscalização e manutenção de veículos, porque o que o Wagner Canhedo e o Nenê Constantino faziam com esses ônibus em Brasília era brincadeira! Hoje, temos ônibus novos graças à luta dos trabalhadores, dos governos e ao avanço das empresas.

É isso. Agradeço muito e parablenzo o nosso Deputado Chico Vigilante.

A questão do financiamento do transporte, realmente, é um debate que precisa ser feito com seriedade. Eu tenho uma proposta para isso, mas, oportunamente a gente discute.

Muito obrigado e um grande abraço.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Estamos caminhando para o final, mas o Deputado João Cardoso chegou. Gostaria de fazer alguma consideração, Deputado?

Pessoal, nós convocamos esta comissão geral no dia de hoje, que é quando a gente transforma

a sessão deliberativa em comissão geral para debater um assunto importante. Eu entrei nesta comissão geral preocupado e estou saindo muito mais preocupado ainda.

O representante da São José fez uma fala se apegando a uma questão do Tribunal de Contas ou a uma decisão do Conselho de Transporte, só que a decisão do Conselho de Transporte foi derrubada por esta Câmara Legislativa e, à medida em que derrubamos a decisão do Conselho de Transporte, o contrato original terá que ser cumprido. Acho que os senhores... A Marechal assumiu aqui e deu prazo. Está renovando a frota. Isso é bom!

Agora a São José precisa dizer pra gente, e aí, nas considerações finais do secretário, eu quero que ele diga que medidas que ele vai tomar!

Todo dia, gente, quando eu... Deve ter companheiros rodoviários aqui que moram em Ceilândia e em Brazlândia. A verdade é que – e aí a população que está nos assistindo pela *TV Câmara Distrital*, está sendo transmitido ao vivo – o que está acontecendo hoje, Secretário Valter Casimiro, é que o motorista chega de manhã à garagem da São José e sai procurando um ônibus que preste para rodar e geralmente não encontra. Essa é a verdade absoluta, porque eu tenho informações lá de dentro. E aí vai, vai, vai até que tem algum diz: “Deixa eu sair mesmo assim”. E sai.

Portanto, não estão cumprindo o contrato, não estão cumprindo os horários, não estão cumprindo nada! E os ônibus estão na rua quebrando e o passageiro sofrendo. O sofrimento do passageiro da São José, hoje, é uma verdadeira via-crúcis.

Não lavam os ônibus, estão todos sujos, não tem peça de reposição, demitiram a maioria dos profissionais mecânicos e colocaram aprendizes. Tudo isso é verdade.

E a secretaria, Secretário Valter Casimiro? Que medidas serão tomadas? Aí o representante diz: “Não, está tudo bem”. Não deu prazo para a compra dos ônibus. O que dizem é: “Não, não vamos sair não”. Tá bom, não vai sair, mas vai continuar do jeito que está? Não dá, gente! Nós estamos falando da principal região desta cidade, estamos falando da principal bacia, nós estamos falando do local onde tem o maior número de passageiros.

Eu visitei a garagem da Urbi, visitei a garagem da Pioneira, visitei a garagem da Piracicabana e vou visitar a da São José de surpresa. Surpresa! O que eu vi lá na Urbi, Barbosa, a maneira com que vocês estão tratando as coisas, me agradou. Quanto à Pioneira, tenho dito por aí que vocês colocaram a inteligência para funcionar e estão ganhando dinheiro. Não estão ganhando de malandragem, não! Por quê? Porque estão pegando os ônibus, comprando os ônibus novos... Aí é inteligência: trazem os novos para cá, pegam os que podem ser usados em outros estados e vendem! Não é assim? Com isso, estão ganhando dinheiro!

Parabéns! Estão ganhando dinheiro, mas a população aqui está andando em ônibus limpo e novo. Portanto, é isso que nós queremos para o sistema. Ninguém aqui é contra as pessoas ganharem dinheiro honestamente. Não conheço ninguém que seja contra. Mas a empresa é uma concessão, um serviço público, tem que ter qualidade. Esta comissão geral é para isso!

Portanto, Secretário Valter Casimiro, que medidas serão tomadas? Ouço dizer que o Governo do Distrito Federal, Deputado João Cardoso, deve 700 milhões para as empresas. V.Exa. é base do governo, mas, se a prestação de serviço continuar como está, se mandarem um projeto aqui para esta Casa, hoje, ele não passa, porque, mesmo que o Deputado seja da base do governo, não é doido! Ele vai dizer: “Como é que vou aprovar um negócio desse, com essa situação? Aí termina o justo pagando pelo pecador.” Vindo o projeto para cá, já vou adiantar minha posição, Secretário Valter Casimiro. Vou pedir o desmembramento. Quem cumpriu o contrato leva, desde que seja paga a sua dívida. Quem não cumpriu não tem por que receber. É o mínimo da punição que deve ser aplicada.

Para encerrar, quero saber do senhor, Secretário Valter Casimiro, que medidas serão tomadas para que o contrato seja cumprido e a São José respeite os passageiros. O senhor está com a palavra por dez minutos.

SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA – Essas são as minhas considerações finais? Porque são várias perguntas. (Risos.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Dez minutos.

SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA – Então, deixa eu começar...

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Vou lhe conceder quinze minutos.

SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA – Pelas perguntas... Até para eu poder responder ao Deputado Max Maciel, e há outros questionamentos.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Podem marcar quinze minutos para o secretário.

SR. VALTER CASIMIRO SILVEIRA – Primeiro, com relação à questão do edital, se consideramos as recomendações da FGV para fazer a nova licitação. Várias considerações da FGV foram levadas em conta no edital. Inclusive, o Tribunal de Contas – órgão fiscalizador do governo, que faz parte desta Câmara Legislativa, é um órgão que apoia esta Casa – está fazendo um trabalho junto com a secretaria para que se tenha um edital que consiga atender a essas considerações que foram colocadas pela FGV, normativos colocados pela ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos ou pelo antigo GEIPOT – Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes.

Então, foram feitas diversas melhorias no edital, que está sendo discutido com o Tribunal de Contas, para que se possa ter uma licitação que reúna o que houve de bom da última licitação, o que há de melhores práticas e o que pode ser melhorado em termos de banda, de mudança de tarifa técnica, enfim, uma série de considerações.

Eu não tenho conhecimento de todos os questionamentos porque ainda não vieram para cá, Deputado. Mas a secretaria responde a todos os questionamentos da Câmara Legislativa. Às vezes, são questionamentos que precisam ir para diversas áreas porque são assuntos diferenciados.

Nós temos várias subsecretarias. A Subsecretaria de Operações cuida de toda a parte de planejamento, de mudança de itinerário, de criação de novas linhas. A Subsecretaria de Fiscalização é responsável pelo acompanhamento das vistorias dos ônibus. Nós temos uma unidade que tem, como sua obrigatoriedade, fazer a fiscalização de todos os ônibus, dentro dos regulamentos, para gerar os selos de autorização de viagem. A mesma subsecretaria acompanha se os ônibus estão cumprindo o uso dos equipamentos de segurança e faz a fiscalização também *in loco*, nas regionais e nas garagens, para garantir que o usuário tenha os ônibus nos horários e períodos estabelecidos nas ordens de serviço.

Com relação às cláusulas contratuais, eu posso garantir que, quando elas não são cumpridas, as empresas são penalizadas. A gente demonstra isso quando a própria imprensa, mais especificamente a *Rede Globo*, apresenta a quantidade de multas que foram aplicadas aos operadores do sistema. Não que a secretaria queira aplicar multas, mas ela quer que sejam cumpridas todas as cláusulas contratuais. Quando não há o cumprimento das cláusulas contratuais, a gente aplica às empresas a penalidade prevista em contrato.

Com relação à questão do Centro de Controle Operacional, eu queria fazer uma observação. Nós temos os Centros de Controle Operacional nas empresas, que são espelhados na secretaria. Todos os Centros de Controle Operacional das empresas estão funcionando espelhados na secretaria.

Então, a afirmativa de que não há um Centro de Controle Operacional é equivocada. Nós temos esse Centro de Controle Operacional na secretaria, hoje, funcionando. Eu tenho, na minha sala, na secretaria, a mesma visão do sistema de controle operacional de todos os operadores hoje.

Poderia ser melhor? Em alguns momentos, a secretaria tentou fazer a articulação para criar um único centro, porque o contrato não prevê que tenha que haver um único centro. Então, nós usamos os centros de controle espelhados na secretaria. Todos funcionam com a disponibilização de acesso, de informação sobre os ônibus que estão atrasados, as avarias que tiveram ao longo do dia, enfim.

Foi muito colocada a questão da transparência. Acho que, na primeira audiência que o Deputado Chico Vigilante produziu aqui – isso foi de pronto atendido pela secretaria –, ele pediu que todo mês a gente mandasse a esta Casa Legislativa as informações de passageiros, o valor de subsídio, as linhas disponibilizadas no sistema. É um rol de informações que todo mês a secretaria manda para a Câmara Legislativa. Todo mês, nós damos todas as informações para a Câmara Legislativa. Esse foi o acordo que nós fizemos. Não sei se todos os Deputados se utilizam desses demonstrativos que são encaminhados para a Câmara Legislativa. Temos cumprido, mensalmente, este acordo que fizemos aqui para informar quanto nós pagamos de subsídio, quanto nós pagamos de PNE, quanto nós pagamos de PLE e quanto nós pagamos de tarifa usuário. Da tarifa usuário, quanto é vale-transporte, quanto é Cartão Cidadão, quanto é em dinheiro e os outros tipos de cartão. Então, é uma informação ampla. Não temos nenhum problema em aumentar o nível de informação – que vocês entendam ser necessária – nesses relatórios que são encaminhados, mensalmente, a esta Casa, a fim de atender a todas as demandas dos nossos Parlamentares com relação à transparência.

Além disso, o modelo de cálculo da tarifa técnica está no *site* da secretaria, à disposição de qualquer usuário. Qualquer pessoa pode ter acesso e identificar como é feito o cálculo da tarifa técnica, para que seja possível fazer esse monitoramento e essa auditoria.

Estamos à disposição. Se vocês entenderem que precisamos aumentar o nível de informação, estamos abertos – viu, Deputado Chico Vigilante? – para poder passar a esta Casa os relatórios que já encaminhamos, mensalmente, e o que disponibilizamos no *site* da secretaria, para que seja dada toda a transparência possível às informações.

Foi colocado que a participação do Conselho de Transporte talvez não esteja sendo efetiva. A gente tem aqui o sindicato que tem assento no Conselho de Transporte. Esse mês, nós tivemos uma reunião com a proposição de pauta feita por todos os membros. Na última reunião, as principais pautas foram colocadas pelo Instituto MDT – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos, mas todos os membros estão com liberdade e já com prazos estabelecidos para encaminhar as pautas de discussão e a proposição ao Conselho de Transporte. Estamos abertos. Foi até uma reformulação feita pelo Deputado Chico Vigilante, em momentos anteriores, de que queria fazer uma reformulação do Conselho de Transporte. De pronto também colocamos, Deputado Chico Vigilante, que continuamos abertos para fazer as reformulações que forem necessárias para que se tenha maior participação. Hoje temos, no conselho, a participação de organizações sociais como o Rodas da Paz, o sindicato, a associação das empresas, os órgãos do governo. Queremos a participação ampla de todos, seja dos trabalhadores, dos empresários, dos servidores da Câmara Legislativa que queiram participar, da sociedade civil, dos membros do governo, para que tenhamos cada vez mais melhorias no sistema de transporte.

Costumo dizer o seguinte: quando você é gestor público, você nunca tem que estar satisfeito com aquilo que está rodando. Você sempre tem que estar pensando em melhoria. No dia em que você estiver satisfeito, é melhor sair do cargo, porque não tem mais nada para fazer na secretaria. Nós temos consciência de que tem muito ainda a melhorar o sistema de transporte. A gente está trabalhando com esta Casa, com os Deputados, com os sindicatos e com as empresas para trazer essas melhorias para o sistema de transporte. Estamos brigando por isso.

Foi colocado aqui, por algumas empresas, que a gente já está implantando o sistema de bilhetagem eletrônica *on-line*, para que a gente possa utilizar outros meios de pagamento e facilitar a vida do usuário. Assim ele não terá que parar em uma fila para comprar tiquete. Hoje o Metrô já faz isso, e a gente espera que, em pouco tempo, todos os ônibus também tenham esse tipo de facilidade.

Por fim, quanto à pergunta feita pelo Deputado Chico Vigilante. “O que vocês vão fazer com as empresas que não cumprem o contrato?” Os processos de interrupção ou de caducidades são abertos em função do que não foi cumprido, Deputado Chico Vigilante.

Coincidiu o prazo de finalização do contrato com o prazo de renovação agora da frota, que não foi feita, além da não prorrogação dos contratos, as multas não param. O nosso entendimento é que há o descumprimento do contrato, e estão sendo aplicadas as multas.

Foi colocado aqui o seguinte: o próprio sindicato não concorda ainda com a forma de chamamento para atender, especificamente, a Bacia 5, em função da previsão de não renovação do contrato; mas a gente não pode dispensar seiscentos carros e não ter nenhum plano b para colocar os seiscentos carros.

Eu não tenho uma empresa hoje que, eu estalando os dedos, venha com seiscentos carros para o sistema – o próprio sindicato e as empresas sabem disso. Então a ideia é que, enquanto a gente não consegue liberar esse edital com o Tribunal de Contas – vai ser uma licitação para toda a bacia –, o chamamento tem que ser em tamanhos menores, para você ter empresas com condições de fornecer, num conjunto, esses seiscentos carros para atender à demanda.

A gente fala muito da questão do IPK que é baixo, não é? A gente precisa ter um número de carros maiores, porque o tempo de deslocamento pela quilometragem é maior. Então, a gente tem muito carro ocioso no meio do período, porque a demanda, fora do horário de pico, abaixa muito; mas os ônibus que precisam estar operacionais estão operacionais.

A gente tem consciência de que a modelagem que foi feita aqui em Brasília para o sistema com tarifa técnica é a melhor para o usuário, porque permite que o governo possa dar a sua cota de contribuição para o usuário ter uma tarifa mais barata e mais, vamos dizer assim, condizente com a realidade e a situação econômica da população do Distrito Federal.

Então defendo a tarifa técnica. A continuidade dela foi uma luta do sindicato, de V.Exa. e de governos passados. Eu não tenho medo e nem vergonha de dizer que a ideia do governo passado foi muito boa e traz benefício para todo o sistema. Eu acho que a gente tem que continuar o que é bom e a isso dar prosseguimento.

Informo a vocês que a gente tem cumprido com as cláusulas do contrato. Para aquilo que não é cumprido há aplicação de penalidades, há multa. Os técnicos que nós temos hoje, que fazem isso, são técnicos de carreira, competentes – são da mesma carreira, inclusive, que a do nosso Deputado João Cardoso.

É uma carreira especializada dentro do GDF. Ela, por muita luta, conseguiu se estruturar para poder ter o controle efetivo do trabalho que é feito e da obrigação que tem que ser apresentada pelas empresas de ônibus.

Obrigado. Era isso que eu tinha para dizer.

Coloco-me à disposição, Deputado Chico Vigilante, para melhorar os relatórios que já vêm para cá, com as informações que são colocadas todo mês, se for preciso, para atender de forma plena esta Casa, com total transparência.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILANTE) – Muito obrigado, secretário.

Nós – vou repetir – temos um problema muito sério pela frente. Termina no dia 28 de junho o contrato da empresa São José, que tem uma resposta que precisa ser dada com relação aos trabalhadores, especialmente aos trabalhadores.

Portanto, Secretário Valter Casimiro, eu vou chamar o senhor, os empresários que estão aqui e o sindicato novamente na primeira quinzena de junho. Todos que estão nesta Mesa vão ser chamados de novo. Espero que até lá os senhores tenham encontrado uma saída.

Imaginem o que é um motorista, um cobrador, dentro de um ônibus sujo e quebrando, dizendo: “Pô, a partir do dia 28, eu não tenho mais salário”. É muito séria essa situação.

Eu sei que o Secretário Valter Casimiro vai levar isso ao Governador Ibaneis, assim como nós também. Depois, Barbosa, nós vamos propor a criação de um grupo de trabalho, envolvendo a Universidade de Brasília, que tem um bom núcleo de discussão de transporte, e, quem sabe, o Ministério das Cidades.

Eu acho que, exatamente pelo formato que tem o Distrito Federal, a gente poderá implantar um novo sistema de transporte público no Brasil partindo de Brasília, porque aqui tem pessoas com a capacidade do Secretário Valter Casimiro e a Universidade de Brasília, que tem um núcleo de transporte. Muitas vezes, a gente não valoriza o que a gente tem.

Eu estava me lembrando, João, de que, antes da licitação, nós fizemos um seminário lá na velha sede da Câmara Legislativa. Esses professores da Universidade de Brasília, Secretário Valter, chegaram lá e disseram: “Nós já ajudamos a resolver, ou pelo menos propusemos uma solução para o transporte em Tóquio”. Tanto é que o governo japonês construiu um prédio dentro da universidade para abrigar esse núcleo. Está lá o prédio ainda. Eles tinham pensado também numa solução para Santiago, no Chile.

Eu quero agradecer a presença de cada uma e de cada um que compareceu aqui.

Sobre a mesa, a seguinte ata de sessão anterior:

- Ata Sucinta da 17ª Sessão Ordinária. ([1084408](#))

Não havendo objeção do Plenário, esta Presidência dispensa a leitura e dá por aprovada sem observações a ata mencionada.

Quero agradecer aos servidores que contribuíram para a realização desta comissão geral; aos servidores do meu gabinete; ao pessoal do Cerimonial; à Polícia Legislativa; ao pessoal do som e apoio ao plenário; aos vigilantes; às meninas da copa, que atendem tão bem aqui, pois todo mundo tomou um café de primeira e uma água fria – pelo menos café e água a gente tem –; ao pessoal da limpeza, que cuida direitinho desta Casa.

Quero dizer que hoje foi um dia de trabalho muito intenso. Nós começamos às 9h, com a CPI dos Atos Antidemocráticos, e estamos terminando agora, às 17h41min.

Secretário Valter Casimiro, o senhor vai ser chamado novamente na primeira quinzena de junho. Eu vou visitar todas as empresas. Nós vamos dialogar, Barbosa, diretamente com o governador para que ele incentive, secretário, a criação desse grupo.

Essa dívida de 700 milhões que o GDF tem com as empresas, a gente precisa debater, porque sempre digo: empresa não é casa de caridade, portanto, precisa ter lucro, desde que não seja exorbitante, até para atender bem aos trabalhadores. Até as igrejas estão... (Risos.)

Acho que nós alcançamos aqui o nosso objetivo.

Quero agradecer às companheiras e aos companheiros rodoviários. É muito importante a participação de vocês. Espero contar com vocês aqui, novamente. Nós vamos divulgar o dia. Será na primeira quinzena de junho, antes do dia 15, portanto, antes do dia 28.

Faço um apelo à São José: não fique se pegando a essa decisão do Tribunal de Contas, porque não vai prosperar muito não; siga o exemplo das outras, que estão cumprindo os contratos e renovando a frota.

Fico satisfeito com a posição da Marechal, que está comprando – isso é importante –, e com a das que já compraram os ônibus. Barbosa, a Urbi, por exemplo, inicialmente tinha a decisão até de sair de Brasília – é verdade –, e vocês decidiram: “Nós vamos ficar”. Ficaram e já estão com a frota completamente renovada. Inclusive, transmita ao seu Edmundo a nossa saudação por ele estar cumprindo o contrato, renovando a frota e botando aqueles azulões na rua. Isso é importante, ainda mais agora, que o Valter Casimiro falava de, cada vez mais, estarem exigindo tecnologia embarcada. Isso é muito importante. Só quem já andou de ônibus sabe da importância de ter um ônibus bom.

Eu fico, muitas vezes, lembrando-me de vocês. A gente que está aqui há mais tempo deve se lembrar de como eram os ônibus da Pioneira na década de 70. O bicho parecia um tapiti. Tapiti é um negócio que tem no interior, inclusive nas aldeias, lá no Maranhão, tem muito. É feito de bambu. Você coloca a massa e um peso grande na ponta para ir espremendo. A mesma coisa eram os ônibus da Pioneira. Hoje, quando a gente passa ali.

(Intervenção fora do microfone.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO VIGILIANTE) – Estava. Por falar de VIPLAN – Viação Planalto – o secretário falou aqui –, os mecânicos da Viplan eram os caras mais inteligentes do mundo. Eles tinham que ser levados para a NASA – National Aeronautics and Space Administration, porque, para conseguir fazer com que um ônibus de 25 anos rodasse, tinham que ser bons. Não é, Pedro? O Malaquias era o chefe lá. Portanto, tinham que ser bons mesmo. Eles fabricavam peças. Não havia mais fabricação de peças dos ônibus, e eles tinham que fazer as peças e faziam. Felizmente, aquele tempo passou.

Obrigado, gente. Um abraço a todas e a todos.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente comissão geral, bem como a sessão ordinária que lhe deu origem.

(Levanta-se a sessão às 17h45min.)



Documento assinado eletronicamente por **VENESSA DE CARVALHO COSTA - Matr. 12534, Consultor(a) Técnico - Legislativo**, em 21/03/2023, às 19:04, conforme Art. 22, do Ato do Vice-Presidente nº 08, de 2019, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 214, de 14 de outubro de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **MIRIAM DE JESUS LOPES AMARAL - Matr. 13516, Chefe do Setor de Taquigrafia**, em 21/03/2023, às 19:36, conforme Art. 22, do Ato do Vice-Presidente nº 08, de 2019, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 214, de 14 de outubro de 2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
Código Verificador: **1090863** Código CRC: **6D9BDB3F**.