DEPARTAMENTO AUTÔNOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM
CONSELHO RODOVIÁRIO

ATA da Sessão Ordinária nº. 3.172 de 05 de agosto de 2025 às 18 horas.

PRESIDENTE: **Roberto Augusto Kruel Niederauer**

CONSELHEIROS TITULARES PRESENTES:

Daniel Sergio Presta Garcia	**Representante da Escola de Engenharia - UFRGS**
Luis Roberto Andrade Ponte	**Representante da SERGS**
Luiz Anibal Vieira Machado	**Representante da FETTRAROD**
Nelson Noll	**Representante da SAERRGS**

CONSELHEIROS SUPLENTES PRESENTES:

Paulo Richard Ziegler	**Representante da FETRANSUL**
Sérgio Luiz Klein	**Representante da FIERGS**
Fernando Dutra Michel	**Representante da Escola de Engenharia - UFRGS**
Sivori Sarti da Silva	**Representante do DAER/RS**

CONSULTOR TÉCNICO Engº Marco Aurélio Michelin
ASSESSOR TÉCNICO
SECRETÁRIA: Silvia Vargas Bertoglio

ABERTURA DA SESSÃO: Às dezoito horas do dia 05 de agosto do ano de dois mil e vinte e cinco, na Sala de Reuniões Conselheiro Bruno Linck, nono andar do Edifício ENGº JOSÉ BAPTISTA PEREIRA, sede do DAER/RS, sito na Av. Borges de Medeiros, número mil quinhentos e cinquenta e cinco, nesta cidade de Porto Alegre, reúne-se o Conselho Rodoviário do DAER/RS. Satisfeito o "quorum regimental" o Presidente Roberto Augusto Kruel Niederauer, declara abertos os trabalhos.

LEITURA E APRECIAÇÃO DA ATA: O Presidente Roberto Augusto Kruel Niederauer, submete à apreciação do Colegiado a Ata da Sessão nº 3.171 realizada em 29 de julho de 2025 foi submetida à aprovação e receberam aprovação por unanimidade.-.-.-

2025, até o mês de maio, foram pagos R$530 milhões, sendo que os investimentos somaram R$376 milhões, despesa com pessoal foi de R$58 milhões e despesa corrente (custeio) ficou em R$90 milhões. E for fim, o valor de restos a pagar do exercício de 2024 ficou em R$ 1.369.000.000,00. O Conselheiro Luis Roberto Andrade Ponte, representante da SERGS, pergunta sobre o pagamento dos empenhos de municípios e empresas dos exercícios de 2022, 2023, 2024, em resposta, o Chefe de Divisão diz que o empenho é considerado para pagamento de fatura desde que esteja relacionado ao contrato. O que acontece é que muitas empresas têm saldo de empenho e assumem outro contrato, e o atraso se dá às vezes por motivo de paralisação da obra, sendo bastante comum ocorrer essa situação. No seguimento, o Presidente Roberto Augusto Kruel Niederauer faz menção a reportagem que saiu na Zero Hora acerca do preço das passagens de ônibus e relembra a preocupação dos Conselheiros Paulo Richard Ziegler, representante da FETRANSUL, Nelson Noll, representante da SAERRGS e Sérgio Luiz Klein, representante da FIERGS, quanto à matéria. Em seguida, foi apresentado o convidado palestrante Engenheiro Luiz Afonso dos Santos Senna, Mestre em Engenharia de Transportes pelo Programa de Engenharia de Transportes - PET da COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro e PhD pelo Institute of Transport Studies -ITS-, da University of Leeds (1994). Possui pós-doutorado pela University of Oxford, tendo sido professor visitante do Transport Studies Unit - TSU e do Centre for Brazilian Studies. Possui formação executiva pela Kennedy School of Government - Harvard University. Atualmente, é Professor Titular da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e foi Professor Visitante da Grenoble Graduate School of Business - GBS, França. Foi membro do conselho editorial da Editora da UFRGS e Consultor de bancos internacionais de fomento, como o FONPLATA e o Banco Mundial. Foi Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Secretário de Mobilidade Urbana de Porto Alegre tendo sido o Diretor-Presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação-EPTC, bem como, participou como Conselheiro-Presidente da Agência de Regulação de Serviços Delegados do Rio Grande do Sul - AGERGS. O Professor Senna inicia a palestra remorando Londres do século XIX, em destaque a área de saneamento, as pessoas atiravam seus dejetos pelas janelas em direção à rua. Desta forma, o ambiente gerado nas ruas era péssimo e por isso, a solução técnica foi construir dutos. Porém, a construção era muito dispendiosa e a discussão prioritária tornou-se como bancar esse sistema de rede para coleta de esgoto e distribuição de água. Então, foi lançada a ideia para viabilizar o esforço de obter saneamento e para tanto, era necessário administrar a rede, ou seja, lançar a regulação. Assim, chegou-se à conclusão que a competição seria necessária, todavia, existem circunstâncias nas redes que estabelecem que a competição não se dá dentro da rede, mas pela rede. Isso posto, faz-se um grande processo licitatório para determinar quem irá administrar a rede, uma vez que, existem vários ganhos econômicos, como por exemplo: ganho de escala (quanto mais produz, menor o custo unitário de produção) e ganho de escopo (se em um pedaço da rede houver grande receita, então pode subsidiar outros pedaços da rede onde a demanda é baixa, conseguindo atender a demanda social). Por conseguinte, todas as redes: energia, água, saneamento, modalidades de transporte, se encaixam na classificação. Diante do exposto, o transporte de passageiros é considerado uma rede e existem correntes mais modernas que consideram que essa rede não é um monopólio, então, significa que o Estado não está incluído nesse mercado que se resolve sozinho. Porém, se o entendimento for que o transporte de passageiros é uma rede, então, o Estado será incluso sendo o poder concedente da mesma forma que é feita com as rodovias através da concessão. Isto ocorre, também, com a energia elétrica e todas as outras estruturas chamadas utilidades públicas. Uma das questões a ser considerada sobre os aplicativos de viagem com motorista particular é que os veículos não pertencem ao aplicativo e entende que é uma distorção do que isso representa. Nesse momento, faz analogia com poços artesianos (que não contribui e alega ser autosuficiente) que jogam o esgoto em maior quantidade que a água que entra, conforme as análises das companhias de saneamento, da mesma forma, as placas que captam energia solar. Todos os governos têm políticas públicas , dentre as quais: diminuir a pobreza, aumentar a inclusão, dentre outras, através de programas, porém não se aplicam isenções aos aplicativos de viagem. Em seguida, cita que uma mãe fez um pedido, quando foi Diretor-Presidente da EPTC, quanto ao horário de uma determinada linha de ônibus urbano da zona sul, pois sua filha trabalhava o dia todo e cursava a faculdade à noite, saindo após o último horário. Então, solicitou mais um horário na linha para que sua filha pudesse continuar estudando e ter a chance de retirar a família da linha de pobreza. Assim, entende que os gestores tomam certas decisões sem olhar as razões pelas quais tomou essa decisão, mas existe a rede e essa viagem é subsidiada, sendo que os usuários que mais precisam devem ser atendidos. Com relação aos aplicativos, operam apenas em viagens mais próximas, considerando

……..

a prática de *dumping*, não remunerando os reais custos. Lembrando que esse mecanismo surgiu em todo o mundo, mas nos locais mais maduros e competentes não houve problema, pois há planejamento e estrutura (redes), sendo a entrada desses novos *players* tem um pedaço do mercado, o qual podem entrar sem afetar a rede regular. Ao contrário do ocorre nos municípios brasileiros que esses mesmos *players* ajudaram a quebrar o sistema de transporte como ocorrido em Porto Alegre que necessita de subsídio público, ou seja, retirando dinheiro da saúde, habitação, educação, segurança para cobrir custos que até então eram auto sustentáveis. A equação é simples, pois existe o custo e tem que ser dividido pelos usuários do transporte coletivo, porém se de forma artificial baixar o número de pessoas que utilizam o ônibus, então, a tarifa tem que subir ou tem que ser subsidiado, ou ainda, tem que acabar com o serviço. Lembrando que quando chove muito, o preço do transporte dispara, não sendo problema para quem reside próximo a tudo, contudo, dificultando a mobilidade de quem mora mais longe ou em outro município. Por outro lado, existe um sistema que é composto pela parte operacional significativamente o número (veículos que compõem essa rede) que precisa atender as reivindicações da rede e que opera com alta demanda. Diante disso, uma vez perguntaram o porquê do preço do Uber ser tão mais barato, então, a resposta foi que tudo que tende a zero, pode-se colocar um preço mais baixo. E pergunta, quantos prestadores de serviço de aplicativo podem atender a região metropolitana, e a resposta é se a população é de três milhões, e para cada 2 habitantes existe um carro, então significa que há 1,2 milhões de carros que não cobrem os custos reais operacionais. Em outras cidades do mundo, não há oposição ao Uber, porém exigem a carteira de motorista profissional, assim como qualquer motorista que presta serviço, assim diminui significativamente o número de condutores passando para 20 mil exigindo qualidade na prestação do serviço. Discorre sobre o tema dizendo que os veículos do aplicativo não sofrem fiscalização e que isso só ocorrerá quando houver uma tragédia. E por fim, declara sua preocupação com o sistema e teme um colapso devido aos anúncios nos últimos anos. O transporte de passageiros regular corre o risco de ficar inviabilizado (empresas de ônibus, rodoviárias…), portanto, é importante que o poder concedente se imponha perante o poder predatório dos aplicativos de transporte, portanto, urge um poder contemporâneo regulador, fiscalizatório, administrativo, contábil e que vise o equilíbrio econômico. O Conselheiro Noll agradece ao Professor Senna pela exposição proferida, pois veio ao encontro do pensamento das Estações Rodoviárias do Rio Grande do Sul. Desta forma, pergunta se seu entendimento é pela regulação dos aplicativos por parte da AGERGS e pela fiscalização por parte do DAER/RS. Em resposta, o Professor declara que não acredita ser possível regular os aplicativos, uma vez que trata-se de um intermediário que não possui frota. Porém, se o Estado tem rede e é o poder concedente, então utilizar o sistema de fretamento com lista de passageiros. Se não for regular, ou seja, não tiver passado pelos órgãos competentes, então o código de trânsito dará suporte, pois trata-se de transporte irregular. O Conselheiro Luiz Anibal Vieira Machado, representante da FETTRAROD, agradece a presença do Professor Senna e declara ter aprendido muito com a sua exposição de ideias que agregaram muito aos seus parâmetros. Declara que acredita que o DAER é competente para fiscalizar os veículos que operam em aplicativos de viagens. Em seguida, o Professor Senna aponta que em Washington não existem corredores de ônibus porque as pessoas não querem parecer serem pobres e não acreditam em proteção social, em contrapartida, na Europa não há esse entendimento. O Conselheiro Paulo Richard Ziegler, representante da FETRANSUL, saúda o Professor Senna e afirma que a tecnologia apresenta bastante facilidade, sendo que o transporte individual (Uber, 99 e afins), como fator de mobilidade, fez inicialmente frente aos táxis. Reporta-se ao século XIX, nos EUA, quando as diligências concorriam com as ferrovias e as dificuldades daquele período. Desta forma, entende que o setor público, perante a tecnologia, é mais lento para reagir frente às transformações, porém considera que a competição existe até no sistema socialista, citando que em Cuba existem duas empresas de táxis que concorrem para que não haja monopólio do serviço. Assim, assevera que a precarização da oferta de serviço encoraja a informalidade. O Professor Senna diz ter se envolvido na infraestrutura como um todo e preocupa-se com a eficiência do serviço de transporte. Declara que os ganhos de produtividade advindos dos avanços tecnológicos não são recentes e existem iniciativas incríveis como o fim dos bondes na década de 70, que foram substituídos pelos ônibus. Diante disso, anuncia que o próximo movimento disruptivo dos municípios será a volta dos bondes e faz a reflexão sobre o que agrega valor, uma vez que na Europa os bondes sempre existiram e evoluíram no tempo. Ressalta a importância da tecnologia no ramo de elétrico, por exemplo, que contribuiu para um salto na infraestrutura de telecomunicações e dados para nos colocar no protagonismo mundial. No seguimento, o Conselheiro Sérgio Luiz Klein, representante

da FIERGS, saúda o Professor Senna e o Conselheiro Michel, mencionando a situação atual do transporte coletivo de passageiros intermunicipais, interestaduais, custos das passagens e a ocupação dos ônibus compatíveis com as demandas, bem como, o subsídio cruzado. Pergunta se haveria alguma solução para o problema com os aplicativos e se há sugestões quanto à fiscalização. O Professor Senna aponta um estudo governamental que formata técnica e economicamente uma rede de transportes para orientar as possíveis concessões. Esse estudo apontava os mercados e submercados do Estado destacando suas características a partir de um mapeamento. Originou-se a lei 14.834/2016 que transforma as áreas de concessão em pólos e cada pólo seria autosuficiente, não precisando de subsídio, ou seja, pequenas redes ao longo do Estado com conexões entre elas. Recomenda a retomada do programa que está disposto na lei de 2016 e indica o estudo de previsibilidade de mercados bem identificados disponibilizando ao setor privado oportunidade para que pudesse fazer suas propostas de operação de linhas diferentes do que se tem hoje, sendo também beneficiadas as estações rodoviárias. Desta forma, entende que surgiria uma auto fiscalização diante de um modelo bem ajustado e eficiente. O Conselheiro Luis Roberto Andrade Ponte, representante da SERGS, menciona a evolução da Argentina frente às questões estruturais e sociais, fazendo uma fiscalização mais pesada frente a pouca regulamentação existente. Defende a livre iniciativa do mercado e relembra que em 2007 quando houve a crise rodoviária, foram feitas rodovias internacionais importantes com recurso próprio tirado da tarifa do fundo rodoviário nacional (combustível). Sendo assim, reporta-se ao pedágio e diz que deve ser mais barato para quem não tem recurso. O Conselheiro Noll comenta que a Estação Rodoviária de Lajeado possui subsídio cruzado com 12 empresas, sendo a Expresso Azul responsável por deixar o maior valor no montante de R$33.000,00 de comissão, no mês de junho/25, enquanto que a Empresa Oásis deixou o valor de comissão de R$230,00. Desta forma, pergunta como uma empresa poderia fazer transporte público se não houvesse uma estação rodoviária para dar apoio, sendo que é prestado de forma isonômica o mesmo serviço para todas as empresas de transporte de passageiros. O Presidente Niederauer convida a todos os Conselheiros para a comemoração dos 88 anos do DAER que ocorrerá no próximo dia 11/08, às 14h, no Auditório da Autarquia, no 19º andar.-

ENCERRAMENTO: Sendo vinte horas e trinta minutos e nada mais havendo a tratar o Presidente Roberto Augusto Kruel Niederauer agradece a presença de todos e encerra os trabalhos, e, para constar, eu, Silvia Vargas Bertoglio, Secretária, lavrei e subscrevo a presente ata, que após lida e aprovada vai assinada pela Presidência e demais Conselheiros.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-

Representante da FETRANSUL

Representante da FETTRAROD

Representante da ESC. ENG. - UFRGS

Representante da FIERGS

Representante da FETERGS

Representante da FARSUL

Representante do DAER

Engº Consultor Técnico - CR

Secretaria - CR

Engº Assessor Técnico - CR