



ATA EXTRAORDINÁRIA Nº 2780/2018

Aos vinte três dias do mês de outubro de dois mil e dezoito, às dezoito horas a primeira chamada e às dezoito horas e trinta minutos a última chamada, reuniram-se para reunião extraordinária do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental – CMDUA do Município de Porto Alegre, sito Av. Borges de Medeiros, nº 2244 – 6º andar/sala de reuniões, nesta capital, sob a coordenação de Maurício Fernandes, **Presidente e Secretário Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade**, e na presença dos **CONSELHEIROS GOVERNAMENTAIS**: José Francisco Rodrigues Furtado (Titular), **Departamento Municipal de Habitação – DEMHAB**; Rovana Reale (2ª Suplente), **Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC**; Caciano Sgorla Ferreira (1º Suplente), **Gabinete do Prefeito – GRUPO**; Fernanda Garcia (Titular), Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano Regional - **METROPLAN**; Gabriel Zunazzi Dornelles (1º Suplente), **Secretaria Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade – SMAMS**; Simone Machado Madeira (1ª Suplente), **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico – SMDE**; e Alexandre Cavagni (1º Suplente), **Secretaria Municipal de Infraestrutura e Mobilidade Urbana – SMIM**. **CONSELHEIROS NÃO GOVERNAMENTAIS**: Lívia Teresinha Salomão Piccinini (Titular), **Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS**; Darci Barnech Campani (Titular), **Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental – ABES/RS**; Sérgio Saffer (Titular), **Associação Rio-grandense dos Escritórios de Arquitetura - AREA**; Jeanice Dias Ramos (1ª Suplente), **Conselho de Arquitetura do Rio Grande do Sul – CAU/RS**; Rafael Pavan dos Passos (2º Suplente), **Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB/RS**; Hermes de Assis Puricelli (Titular), **Sindicato dos Arquitetos no Estado do Rio Grande do Sul – SAERGS**; Sérgio Koren (1º Suplente), **Sindicato das Indústrias da Construção Civil – SINDUSCON**; e Mark Ramos Kuschick (Titular), **Sociedade de Economia do Rio Grande do Sul - SOCECON/RS**. **CONSELHEIROS DA SOCIEDADE CIVIL**: Felisberto Seabra Luisi (Titular), **Região de Gestão de Planejamento Um – RGP. 1**; Adroaldo Venturini Barbosa (Titular), **Região de Gestão de Planejamento Dois – RGP. 2**; Paulo Jorge Amaral Cardoso (Titular), **Região de Gestão de Planejamento Quatro – RGP. 5**; Luiz Antônio Marques Gomes (Titular) e Gilberto da Costa (1º Suplente), **Região de Gestão de Planejamento Seis – RGP. 6**; e Emerson Gonçalves dos Santos (Titular), **Temática Habitação, Organização da Cidade, Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Orçamento Participativo – HOCDUA/OP**. **SECRETARIA EXECUTIVA**: Aline Brum de Lima, **Secretária Executiva, servidora da SMAMS e relatora dos trabalhos**; Ketlin Moreira, **Estagiária**; Patrícia Costa Ribeiro, **Tachys Graphen – Serviços Taquigráficos**. **PAUTA**: 1. **Abertura**; 2. **Plano de Mobilidade Urbana**; 3. **Comunicações**. Após assinatura da lista de presenças o Senhor Presidente deu início aos trabalhos às 18h30min. **ITEM 1: Abertura**. **Maurício Fernandes, Presidente e Secretário Municipal do Meio Ambiente e da Sustentabilidade**: Muito boa tarde a todos. Sejam bem-vindos a nossa reunião extraordinária do CMDUA. Hoje nós temos na pauta os trabalhos, os estudos que estão sendo desenvolvidos em relação ao plano de mobilidade urbana. Justificaram ausência três conselheiros, devidamente registrado. Registro a presença do Diretor Técnico da EPTC, o Marcelo Hansen, e a Vânia Abreu, que vai fazer a apresentação. Sejam bem vindas. A Marcela da SMRI está aqui, que participa também, trouxe uma convidada, que é a Anne. A Anne está fazendo uma pesquisa em Porto Alegre,



47 é da Universidade de Copenhagen. Seja bem-vinda! Então, vou passar a palavra de pronto
48 para a Vânia, a ideia é ser uns 15, 20 minutos, depois abrimos para manifestações. **Vânia**
49 **Cristina de Abreu, Secretaria Municipal de Infraestrutura e Mobilidade Urbana –**
50 **SMIM:** Boa noite a todos. Eu agradeço a presença de todos. Nós montamos uma
51 apresentação breve para mostrar a situação atual do desenvolvimento do plano de
52 mobilidade. Também gostaríamos de ouvir todos vocês sobre algumas observações, em
53 desafios, até mesmo aspectos positivos da mobilidade em Porto Alegre. O plano de
54 mobilidade passou a ser obrigatório em 2012 com a aprovação da Política Nacional de
55 Mobilidade Urbana. Então, essa lei estabelecia um prazo, onde os municípios teriam até
56 2015 para desenvolver os seus planos de mobilidade. Em 2015 Porto Alegre desenvolveu
57 um relatório do plano de mobilidade, que foi apresentado em audiência pública e
58 apresentado na Câmara de Vereadores. Em 2017 ele retornou para o município para
59 atualizações, desde, então, a prefeitura vem trabalhando nesse processo de atualização e
60 revisão desse desenvolvimento. No início de 2018 foi montado um plano de trabalho, que
61 conta com a SMIM, o plano de mobilidade é um projeto estruturante da SMIM, da EPTC,
62 da SMAMS e da SMDE. Todas essas secretarias estão participando de uma comissão
63 técnica, que está elaborando todos os estudos para o plano de mobilidade. O objetivo é
64 ter, além de qualificar o processo de planejamento que já existe na Cidade de Porto
65 Alegre, o planejamento da mobilidade, o objetivo final é ter um documento que reúne um
66 plano de ações de curto, médio e longo prazo para qualificar a mobilidade urbana. Além
67 disso, esse plano de ação também vai virar um projeto de lei para ser aprovado na Câmara
68 de Vereadores. Então, este é o nosso trabalho que está sendo desenvolvido pela
69 comissão técnica. Além disso, desde o final de 2017 Porto Alegre conta com o apoio da
70 ONG WRI, que desenvolveu junto ao Ministério Público das Cidades uma metodologia
71 chamada Sete Passos, que auxilia os municípios na elaboração dos seus planos. De modo
72 geral, os produtos previstos para o plano de mobilidade estão resumidos nesta lâmina. Na
73 primeira linha, que são os documentos de preparação para a elaboração do plano, são três
74 documentos, primeiro foi realizado um levantamento de informações preliminares, que
75 seria tudo o que já existe no município que vai nos auxiliar a elaborar o plano de
76 mobilidade. O segundo documento é a questão do plano de trabalho com o que esta
77 comissão técnica vai desenvolver os trabalhos para chegar no produto final. E o terceiro
78 produtos do grupo dos preliminares é um plano de comunicação e diálogos com a
79 sociedade, porque uma das premissas é ter a participação da sociedade para construir
80 junto esta leitura de como a sociedade compreende, como que ela verifica a questão da
81 mobilidade urbana. Na segunda linha tem os produtos que compõem o plano de
82 mobilidade. É, basicamente, o diagnóstico, que seria o primeiro produto do plano; o
83 prognóstico de cenários futuros, que é pensar como vai ser a mobilidade no futuro; e o
84 terceiro relatório, que é o conjunto de propostas e plano de ação. Finalmente, ali, um plano
85 de ação. Na última linha tem o projeto de lei, que todo este documento vai ser
86 transformada em uma minuta de projeto de lei para reger, fazer todos os regramentos
87 necessários para a aplicação do plano de mobilidade. O cronograma que está sendo
88 adotado neste projeto conta com um teto, um limite que é estabelecido pela política
89 nacional de mobilidade urbana, que o plano deve estar elaborado até abril de 2019. Então,
90 nós temos ali a meta 2019, que é ter o projeto entregue na Câmara de Vereadores. Neste
91 ano nós concluímos os relatórios preliminares e também estamos elaborando atualmente,
92 estamos na fase de conclusão do diagnóstico. Nós até trouxemos algumas informações
93 preliminares, que já foram levantadas no diagnóstico, que é composto por uma parte de
94 uma leitura técnica, que seriam as informações existentes nos órgãos e nas secretarias,



95 também uma leitura da sociedade, que são informações coletadas nas diversas atividades
96 e uniões que são feitas. Os elementos principais do diagnóstico da mobilidade urbana são
97 formados pelos modais que compõem a mobilidade. Na primeira linha seriam os modos
98 não motorizados de transporte a pé e o transporte por bicicleta. Na segunda linha tem os
99 modos coletivos que são os itens em verde, o coletivo e o seletivo, porque em Porto Alegre
100 nós temos, além do transporte por ônibus, que é a base do nosso transporte coletivo, nós
101 temos também o transporte seletivo por lotação e temos o transporte seletivo hidroviário. É
102 uma linha que vai do centro até o Barra Shopping. Nós temos também toda a parte do
103 transporte individual, que está dividido entre o individual particular e o individual por taxi e
104 aplicativo. Neste momento a mobilidade precisa considerar essa diferenciação, porque o
105 volume de viagens e deslocamentos que são realizados por transporte por aplicativo vem
106 crescendo a cada ano e já passa a configurar alguma mudança, até mesmo nesta
107 distribuição dos modais. Então, todos esses elementos, que são os principais do
108 diagnóstico da mobilidade, eles também são avaliados em função da interface
109 metropolitana, porque a mobilidade em Porto Alegre não pode ser avaliada de forma
110 isolada em relação à região metropolitana. Outro aspecto relevante é a questão da
111 ocupação do espaço urbano e do próprio Plano Diretor. Então, dentro da equipe da
112 comissão técnica nós temos representante que estão trabalhando no desenvolvimento da
113 atualização do Plano Diretor. E o plano de mobilidade está sendo elaborado com base no
114 Plano Diretor existente. O que a comissão técnica vem apontando são elementos que
115 podem contribuir no momento da revisão do Plano Diretor, porque o Plano Diretor e
116 mobilidade são elementos que estão diretamente relacionados. A questão do transporte a
117 pé é a base de toda mobilidade urbana. Nós temos alguns estudos que demonstram que
118 nos municípios do porte de Porto Alegre, em função da dimensão do volume de pessoas,
119 aproximadamente, 35%, 36% de todos os deslocamentos realizados diariamente são
120 realizados pelo modo a pé. Então, nós temos uma estimativa, aproximadamente 1 milhão
121 de deslocamentos, ou um pouco menos, são realizados pelo modo a pé. Nós temos alguns
122 elementos técnicos que favorecem o deslocamento a pé em algumas regiões da cidade,
123 que seria a própria ocupação urbana, a questão da atividade econômica e tem regiões que
124 favorecem o deslocamento a pé. Também temos alguns elementos que dificultam o
125 deslocamento a pé, que seria a questão das calçadas, a infraestrutura necessária, a
126 questão da segurança, a facilidade de travessias e acessibilidade. Então, todos esses
127 elementos estão sendo levantados para consolidar o diagnóstico desse modal. Em relação
128 ao transporte por bicicleta, esse mapa mostra nas linhas em branco o sistema viário, as
129 linhas em cinza representam a rede cicloviária gravada, que são os 400 km. E as linhas
130 mais grossas representam a rede cicloviária implantada. Então, Porto Alegre conta com 46
131 km de ciclovia, com 40 pontos de estações Bike POA e 400 bicicletas. Nós temos dados
132 do uso dessas bicicletas compartilhadas e o aumento do uso é visível. Nós vemos nas
133 ruas, mas os números do Bike POA também refletem essa informação, principalmente o
134 uso durante a semana, que são deslocamentos mais curtos dos que ocorrem aos finais de
135 semana. O outro modal é o transporte coletivo e seletivo, nós temos em Porto Alegre nas
136 linhas de transporte coletivo aproximadamente 340 linhas, contando as transversais
137 também. Todos os bairros possuem pelo menos uma linha que leva até o centro e alguns
138 bairros têm o atendimento transversal. Na região metropolitana nós temos uma grande
139 cobertura, principalmente no eixo leste, que é Viamão, e o norte/nordeste, que é Alvorada,
140 Cachoeirinha, Gravataí. No sistema ônibus de Porto Alegre são transportados diariamente
141 880, 900 mil passageiros/dia pelos diversos modos de pagamento. Dentro desse
142 percentual nós temos uma parcela de isentos, de estudantes. Nós temos o transporte
143 seletivo, que são aproximadamente 75 mil deslocamentos por dia, bem menor que o



144 sistema ônibus, mas que também ajuda nessa composição. E o transporte individual
145 motorizado. Nós temos também o transporte por aplicativo, que fizemos um levantamento
146 junto ao DETRAN, nos últimos anos teve um aumento de aproximadamente 200% nas
147 pessoas que se dirigiam até o DETRAN para solicitar o registro de atividade comercial na
148 carteira. Então, esta é a nossa realidade hoje na mobilidade, é um fenômeno que tem
149 mudado a forma como as pessoas se deslocam. Outro aspecto importante relatar, que a
150 EPTC vem registrando ao longo dos últimos anos, é uma redução do número de acidentes
151 e de mortes no trânsito. Então, isso por diversos fatores, desde os diversos projetos que a
152 EPTC desenvolve para auxiliar na segurança viária, uma é a questão viária de bicicletas,
153 que ajuda a reduzir a velocidade, também o transporte por aplicativo. Não é um dado, mas
154 é mais um elemento que pode também estar contribuindo, porque a pessoa não precisa
155 dirigir, ela pode usar um aplicativo, pode pagar um preço bem mais baixo, também pode
156 refletir nessa segurança viária. O último elemento, no último mês Porto Alegre teve a
157 questão da área azul, que vai ter o funcionamento de uma nova empresa que vai fazer o
158 gerenciamento de 4.200 vagas de estacionamento da área azul. Esse levantamento que
159 eu trouxe são algumas informações mais técnicas para consolidar o diagnóstico na
160 mobilidade. Para consolidar a leitura da mobilidade foram preparadas outras atividades
161 que envolvem tanto a parte de comunicação, a parte do diálogo com a sociedade e a parte
162 de relacionamento com a sociedade. A parte de comunicação, o plano de mobilidade conta
163 com um site na página da prefeitura, onde constam informações gerais a respeito do
164 projeto. Nesta página serão disponibilizados os produtos que serão desenvolvidos para o
165 plano, que a sociedade vai poder consultar para fazer a leitura e a contribuição. Além
166 disso, temos na etapa dos diálogos com a sociedade, em julho nós tivemos o primeiro
167 seminário, que foi realizado no auditório da UFRGS, agora em novembro está prevista a
168 organização de um segundo seminário. Nós também estamos realizando algumas reuniões
169 com a sociedade, como esta, para levantar alguns grupos mais específicos. Também
170 estamos realizando com a parceria da SMRI algumas oficinas com outros conselhos e com
171 as regiões do Orçamento Participativo. Nós temos pesquisas e consultas públicas, uma
172 delas foi concluída no final de setembro, que foi desenvolvida com o apoio da SMRI, que é
173 a consulta do OP Virtual, onde a população teve a oportunidade de apontar, votar e fazer a
174 seleção de algumas informações que contribuem para a mobilidade urbana. Está prevista
175 a estruturação de um grupo de acompanhamento desse processo de desenvolvimento.
176 Para finalizar, isto aqui é um panorama geral que está sendo adotado para o
177 desenvolvimento do plano. Os itens iniciais são aqueles relatórios, o plano de trabalho e o
178 plano de comunicação, que são documentos que já foram concluídos. Nós temos ali os
179 itens de participação da sociedade, com oficinas, a questão das reuniões, da pesquisa de
180 satisfação, consulta pública. Depois nós temos o diagnóstico final, com a leitura técnica do
181 diagnóstico e mais a leitura da sociedade. E finalizando, tem os diversos passos a serem
182 cumpridos no último item com o projeto de lei da mobilidade urbana em Porto Alegre.
183 Essas eram algumas informações preliminares que a comissão técnica trabalhou.
184 **Maurício Fernandes, Presidente e Secretário Municipal do Meio Ambiente e da**
185 **Sustentabilidade - SMAMS:** Agradeço pela apresentação. Vamos fazer uma rodada de
186 manifestações, vamos começar por aqui onde o microfone está mais perto. A cada duas
187 ou três manifestações a Vânia ou o Marcelo, até mesmo a Rovana, podem responder.
188 **Sérgio Saffer (Titular), Associação Rio-grandense dos Escritórios de Arquitetura -**
189 **AREA:** Boa noite. Eu queria uma informação, a obrigação disto que eu queria entender, se
190 é para substituir alguma coisa que estão no próprio plano. E se vocês já podem
191 compartilhar algum diagnóstico, por curiosidade, porque eu tenho muita curiosidade em



192 saber qual é a análise. Então, se puder compartilhar conosco algum dos diagnósticos.
193 **Paulo Jorge Amaral Cardoso (Titular), Região de Gestão de Planejamento Quatro –**
194 **RGP. 5:** Boa noite, conselheiros. Que Deus abençoe a reunião de hoje. A minha pergunta
195 é sobre o projeto de lei de mobilidade urbana, eu não vi nenhum conselheiro indicado para
196 participar desta comissão de discussão. No ano passado foi falado pelo Secretário Sabino,
197 mas não vi a indicação de nenhum conselheiro, porque eu acho que o Plano Diretor tem
198 que participar. Segundo, a frota renovada já foi discutida em outro governo, pergunto se a
199 EPTC continua fiscalizando, porque eu vejo vários ônibus da (Inaudível) muito ruim de
200 andar. Várias ônibus da Carris têm ar-condicionado, porque são fiscalizados e cumprem a
201 legislação. Então, a EPTC está fiscalizando esta frota renovada? Tem uns ônibus que são
202 uns cacos velhos, que para idoso é para dar acidente a reverteria. Terceiro, no ano passado
203 estive aqui um pessoal que esteve em Barcelona vendo um modelo de gestão, colocando
204 sobre o horário de transporte. O Prefeito falou que ia colocar nas paradas carregador para
205 celular, mas por que não colocar em Porto Alegre os horários de ônibus, no Centro, Rua da
206 Praia, saída de transporte da Salgado Filho? E por que na Borges de Medeiros não tiram
207 aqueles lotações dali? A situação da população, por exemplo, Salgado Filho no final da
208 tarde, descendo a Borges com transporte ali dentro é um rico para as pessoas de acidente.
209 Tem que tomar cuidado, porque os lotações tomaram conta da rua. Então, eu não vejo
210 ninguém daqui, nosso, dentro dessa discussão. Trazer pronto não dá. Se vocês trouxeram
211 para a gente discutir e colaborar com alguma coisa eu concordo. Agora, se está pronto é
212 colocar goela abaixo. Obrigado. **Felisberto Seabra Luisi (Titular), Região de Gestão de**
213 **Planejamento Um – RGP. 1:** Primeiro, eu queria saber se discutiram nas comunidades.
214 Não se pergunta para as pessoas que utilizam o transporte coletivo ou que utilizam a
215 cidade, a discussão sobre como elas gostariam que fosse o transporte coletivo, a
216 mobilidade urbana. Normalmente, a gente vê a discussão feita só por técnicos e,
217 normalmente, não são só técnicos. As pessoas conhecem a sua região, sabem qual o
218 melhor trajeto, a melhor alternativa. Então, eu pergunto, eu vi que tem a questão das
219 regiões do Orçamento Participativo, não sei se serão dois a dois ou uma por uma, aí
220 seriam 17. E se houve uma discussão na Temática de circulação, Transporte e Mobilidade
221 Urbana do OP também. A segunda questão, fundamental, é uma pergunta que o meu
222 irmão fez lá no IAB e vou reproduzi-lá aqui, o meu irmão Luiz Antonio, que no primeiro
223 momento eu não concordava muito, mas a partir do momento que ele me colocou comecei
224 a pensar. Hoje são 8 mil vagas de funcionários públicos no centro da cidade. Então, se
225 tirássemos esses veículos e tivesse um transporte coletivo eficiente nós diminuiríamos os
226 engarrafamentos, os problemas. Claro, eu entendo o problema dos funcionários, mas isso
227 é o excesso de automóveis na cidade que poderia ser visibilizado se tivesse melhores
228 condições da frota. O Paulo Jorge já falou dessa nova frota, que muitos ônibus são para lá
229 de sucateados. Outra coisa que eu vejo, por que trocar as cores dos taxis, não entendi
230 muito bem, qual o custo que isso implica para os taxistas, qual a melhoria disso no
231 transporte coletivo? E obrigar os caras a usar uniforme!? Pô, pelo amor de Deus! UBER
232 não tem nenhum controle, os taxistas terão controle total? Então, como fica o UBER?
233 Claro, eu uso muito taxi e conversei com um taxista, ele me disse: “Nós teremos 2 aos
234 para mudar a cor do táxi”. Olha o custo disso! O que isso tem de importância para a
235 Cidade de Porto Alegre? Nenhuma! Eu acho que isso é um ônus para os taxistas que já
236 têm dificuldade. Por último, quando será discutido com a região do Centro, e desde já faço
237 o convite para irem à nossa reunião, dia 29, no IAB, gostaria que fossem explanar isto aos
238 delegados da RGP. 1. **Maurício Fernandes, Presidente e Secretário Municipal do Meio**
239 **Ambiente e da Sustentabilidade - SMAMS:** Conselheiro, esta questão dos taxis é da



240 Câmara de Vereadores, o Poder Executivo não tinha interesse em mudar a cor. Eu sou
241 contra, porque o vermelho é uma marca da cidade. Então, eu acho que a gente perde
242 muito com isso. Os argumentos trazidos dizem respeito à economia, porque os taxistas
243 quando comprarem carro branco coloca só a faixa. Esse é o argumento. Esta questão de
244 cor o Prefeito vetou, mas a Câmara de Vereadores derrubou o veto. Eu lamento, acho que
245 a cidade perde com isso, mas nós temos que respeitar a deliberação do parlamento. O
246 taxista que quiser manter o vermelho ibérico pode ficar na classe, em termos meus, é
247 classe executiva, não sei. É classe executiva que chama? Então, está bem. Vamos para as
248 respostas e depois a segunda rodada. **Vânia Cristina de Abreu, Secretária Municipal de**
249 **Infraestrutura e Mobilidade Urbana – SMIM:** Eu anotei algumas coisas para responder.
250 Por que é necessário um projeto de lei para o plano de mobilidade? Isto é uma exigência
251 da lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, os municípios devem cumprir. Então,
252 deve ser transformado em lei e ser votado na Câmara de Vereadores. O ministério das
253 Cidades reconhece um estudo da mobilidade como sendo um elemento suficiente para
254 mostrar que os municípios estão trabalhando no processo de planejamento da mobilidade.
255 O meu entendimento é que mais do que uma lei, acho muito bom que os municípios
256 qualifiquem o seu processo de planejamento. A questão do compartilhamento de estudos
257 que estão sendo elaborados e da necessidade de ouvir, incluir o Conselho do Plano Diretor
258 dentro do processo, eu acho que esta reunião aqui pode e deve se ruma primeira
259 apresentação de outras que podem e devem acontecer ao longo do processo. Nós
260 estamos neste momento na etapa de diagnóstico. Eu acho que a partir da consolidação do
261 diagnóstico nós podemos disponibilizar, e este é o objetivo, cada uma das etapas do
262 trabalho, o produto final em uma audiência pública. Então, vai ser disponibilizado para a
263 sociedade. A questão de disponibilização de horários de ônibus, as paradas de lotações no
264 centro da cidade, isso tudo nos ajuda a ter uma visão da leitura da sociedade sobre o
265 processo. Perguntaram sobre a participação na comunidade, quando vai ser na Região
266 Centro e outras regiões, nós estamos consolidando esse calendário, com o apoio da SMRI,
267 que já tem toda esta expertise de fazer as reuniões do OP. A questão da fiscalização da
268 frota de ônibus, a EPTC faz o processo de fiscalização junto às operadoras. É um desafio, a
269 EPTC vem emitindo multas. Todo o transporte coletivo está em uma situação bastante
270 crítica do processo de viabilização do modelo, porque nós temos uma situação de ter uma
271 disponibilidade contínua do transporte. Nós temos ônibus à noite, aos finais de semana. Se
272 pensarmos e analisarmos a curva da oferta do processo coletivo, ou seja, todos os
273 horários que são ofertados para a sociedade e o volume de passageiros, o passageiro do
274 transporte coletivo vem reduzindo a cada ano, mas o horário se mantém bastante estável
275 em todo este período, o que gera um ponto de desequilíbrio para a composição desse
276 custo. (Manifestação fora do microfone). Sim, nós temos dois conselheiros... Temos até
277 mais conselheiros, temos a Rovana, o Gabriel. Eles também podem trazer as informações
278 da evolução dos trabalhos da comissão. (Manifestação fora do microfone). **Darci Barnech**
279 **Campani (Titular), Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental –**
280 **ABES/RS:** Primeiro, Paulo, só um esclarecimento, o pessoal pode ter ido a Barcelona
281 olhar, não é ter o horário do ônibus, o que acontece hoje em um país um pouquinho mais
282 desenvolvido, está na parada do ônibus e dizer que o teu o ônibus passara daqui 1 minuto,
283 30 segundo. Hoje um veículo ter um GPS é a coisa mais natural, o preço de um GPS é
284 algo banal. A tua parada de ônibus fica conectada com o GPS do ônibus e tu ficas
285 sabendo se o ônibus vai chegar ou não. Isto é nos países que se preocupam com
286 qualidade de transporte. E é uma tecnologia barata, não é tão complicado de fazer. Então,
287 hoje tu estás na parada e sabe que vão passar dois ônibus que tu podes pegar, qual vai



288 chegar antes, o horário. No Rio tem isso, então, não estamos tão atrasados. Vou insistir
289 em uma pergunta, tu deste a resposta, mas porque às vezes é detalhe técnico. Eu
290 acompanho a lei de saneamento, de meio ambiente, que lá diz que tem que ter um plano
291 também, mas não fixa que deve ser sob forma de lei, pode ser sob forma de decreto e sob
292 forma de resolução. Então, esta na lei que tem que ser lei ou a lei diz que deve ter um
293 plano? O ser lei cria uma burocracia às vezes desnecessária. Eu tenho trabalhado no
294 plano municipal de saneamento, que o ideal é uma participação mais da população com as
295 suas representações nos conselhos municipais e que o plano e saneamento seja uma
296 resolução do Conselho Municipal de Saneamento, de Meio Ambiente, ou seja, conselho
297 municipal que faça o debate daquela questão. Se não precisa ser lei, poderia ser uma
298 alternativa, aí sim, realmente, entro no que o Paulo e o Felisberto estavam falando, como
299 se dá essa articulação entre Plano Diretor e plano de mobilidade de um município? Eu
300 entendo que deveria ser um capítulo do Plano Diretor e não uma lei separada. Eu acho
301 que isso seria pensar, modernamente, o planejamento de uma cidade. Então, criar outra
302 comissão de acompanhamento do plano, que não seja uma comissão deste conselho, eu
303 acho que é criar mais uma coisa para não se conectar com a cidade, para se conectar com
304 algumas pessoas que vão estar lá sentadas e nós aqui discutindo a cidade e a mobilidade
305 sendo discutida em outro local. Então, eu acho que esse casamento seria muito
306 interessante fazer para que se tenha realmente uma cidade pensada na sua integralidade.
307 A referência é o Ministério das Cidades, mas não temos uma secretaria das cidades nos
308 municípios. A experiência é ao contrário, as secretarias de gestão do município deveriam
309 nascer nas cidades, no estado e depois criar o município, mas teve a inversão, primeiro se
310 criou o ministério. Então, essa articulação eu acho que deve ser mais íntima. Não dá para
311 colocar habitação em um local e transporte em outro. Tu transportas quem? As pessoas
312 que moram em algum lugar. Então, fica uma secretaria fazendo política de habitação, outra
313 fazendo política de transporte e outra tentando planejar a cidades sem se conversarem,
314 por mais que tenha o corpo técnico. Então, não há esta articulação. Eu bateria a favor da
315 ideia do Felisberto de fazer essas discussões nas regiões. A ABES tem assento em duas
316 RGP., seria muito interessante se a discussão fosse para elas, porque algumas não estão
317 se reunindo e seria pauta para voltarem a se reunir. Eu peço desculpas, cheguei atrasado,
318 mas tu estavas falando do UBER, vocês dever ter a estatística de acidentes com
319 motoristas do Sistema UBER. O UBER hoje tem duas conotações, um determinado setor
320 da sociedade fala como a modernização da economia pela uberlização e outro setor diz
321 que a pauperização da economia vem pela uberlização. A minha sensação é que o cara do
322 UBER é um cara tremendamente explorado pelos valores que se paga, por toda relação de
323 trabalho que tem. Pode ser que os números provam ao contrário, mas para mim o número
324 de acidentes com UBER deveria aumentar em relação a outras categorias, como os
325 taxistas, porque uma coisa é tu dirigires tendo alguma garantia e outra coisa é não ter
326 garantia nenhuma, teu estado de estresse deve ser bem maior. Obrigado! **Conselheiro**
327 **Emerson Gonçalves dos Santos (Temática de Habitação, Organização da Cidade,**
328 **Desenvolvimento Urbano e Ambiental):** Eu vou tocar mais na questão do transporte
329 coletivo mesmo, principalmente na reorganização dos terminais de ônibus do centro, que é
330 um grande problema que nós temos, que abrange centenas de linhas não só de Porto
331 Alegre, mas da grande região metropolitana. Em relação à reorganização, o plano prevê
332 uma reorganização desses terminais, inclusive, de criação de uma rodoviária que vá
333 atender a região metropolitana, algo parecido? Em relação ao fundo que atende que
334 atende as ciclovias, o Orçamento Participativo previu 5 milhões para atender o plano
335 cicloviário, está gravado no orçamento, dentro de um levantamentos de 274 milhões, 5



336 milhões seria para o plano cicloviário. Desses recursos, quais os investimentos que já
337 foram atendidos dentro do plano cicloviário até os dias de hoje, desde que surgiu? Como
338 vai se trabalhar junto ao plano a qualidade das nossas vias? Porto Alegre hoje está
339 totalmente esburacada, tudo que é lugar tem um buraco. Então, como que o plano vai
340 atender a melhoria da qualidade da pavimentação? Porque é um acúmulo de carros, de
341 ônibus e a pavimentação vai se desgastando, né. O Projeto dos Portais que existia de não
342 trazer todas as linhas de ônibus para o centro da cidade, como está sendo trabalhado para
343 ter mais acessibilidade? Em relação ao metrô, Porto Alegre ainda pensa em trazer o metro,
344 para que um dia o metrô saia do papel? O transporte fluvial, que seria uma alternativa para
345 a zona sul, como está sendo pensado, porque vai até o shopping, não poderia ser
346 estendido para outros pontos da zona sul? Para finalizar, atendendo os passos que esta
347 empresa que está trabalhando junto trouxe, qual o diagnóstico que a EPTC tem hoje, real,
348 para a Cidade de Porto Alegre em relação aos 7 passos? Seria isto. Obrigado. **Jeanice**
349 **Dias Ramos (1ª Suplente), Conselho de Arquitetura do Rio Grande do Sul – CAU/RS:**
350 Eu moro na Érico Veríssimo, ali passam 15 ônibus, até um ano atrás tu ficavas 5 minutos
351 na parada e vinha ônibus, agora ficamos de 15 a 20 minutos esperando. E quem fiscaliza a
352 fiscalização? Eu lembro que no trajeto até o Centro tinha fiscais, agora não se vê um fiscal
353 das linhas de ônibus. **José Francisco Rodrigues Furtado (Titular), Departamento**
354 **Municipal de Habitação – DEMHAB:** Boa noite a todos. Eu gostaria de ir na linha que o
355 Conselheiro Emerson foi. Como Porto Alegre não é estanque, eu não ouvi a respeito do
356 modal ferroviário, que vem da região metropolitana, o aeromóvel, outros modais. E a
357 questão do aquaviário, realmente, é inicial, acho muito importante. Sigo também na
358 questão dos modais, nos governos passados havia uma ideia de criação dos modais para
359 que esses transportes coletivos não chegassem tanto dentro do centro da cidade. Nós
360 temos o nosso monitoramento de ar, tem dias que o centro é irrespirável, dependendo da
361 questão climática. Tu tens uma inversão do monóxido de carbono e tem dias que não tem
362 como respirar. Então, o que está sendo feito neste sentido de trazer outros modais? Tu
363 falaste do hidroviário, mas ele é interessante para a zona sul, seria importante lembrar
364 outro modal necessário. Obrigado. **Vânia Cristina de Abreu, Secretária Municipal de**
365 **Infraestrutura e Mobilidade Urbana – SMIM:** A questão da necessidade de ser lei ou
366 decreto, este aspecto da regulamentação, da parte legal do plano de mobilidade vai ser
367 discutido em tem momento, até com a assessoria jurídica da PGM. Realmente, não obriga
368 que tenha ser lei, tem outros municípios que não utilizam uma lei para o seu plano de
369 mobilidade. Por exemplo, o cicloviário é uma lei complementar no Plano Diretor, são
370 características que Porto Alegre tem e não precisaríamos do apoio da PGM para definir
371 qual a melhor estratégia para Porto Alegre em relação ao seu plano de mobilidade. Em
372 relação à estatística de acidente, nós temos o cadastro de acidente, mas não vai entrar
373 nesta informação se é um transporte por aplicativo ou um veículo comum sendo utilizado,
374 porque não tem este detalhamento. O que nós sabemos é que nos últimos anos o total de
375 acidentes reduziu, o número de mortes passou de 170 mortes/ano e no ano passado foram
376 90 mortes/ano. É um cadastro geral, mas talvez nesse processo seja uma informação a
377 acrescentar. Eu anoto e agradeço a informação. Em relação aos outros itens do transporte
378 coletivo, do plano de pavimentação, o Projeto Portais, como isto vai ser incorporado no
379 plano de mobilidade? O plano de mobilidade tem o objetivo de ter um instrumento com um
380 conjunto de ações de curto, médio e longo prazo, que vão qualificar a mobilidade. O plano
381 de mobilidade em si não vai trazer necessariamente mais recursos, ele pode ser uma
382 ferramenta para gerenciar melhor esses recursos, para auxiliar e qualidade ficar o
383 processo de planejamento. A SMIM já faz um planejamento de qualidade da pavimentação



384 das vias, para melhorar este planejamento das ações. E a questão do transporte coletivo,
385 da regularização dos terminais no centro, o plano também faz essa avaliação geral e estão
386 previstas para uma avaliação mais ampla, que seria a reorganização da rede de transporte
387 alguma consultoria, um apoio externo. Então, Porto Alegre conta com um recurso da CAF
388 para fazer estudos de mobilidade no centro Histórico. Esses recursos podem e devem ser
389 utilizados para qualificar projetos específicos. O plano de mobilidade está sendo realizado
390 com os recursos do município, são técnicos do município, mas é uma oportunidade de
391 compreender os problemas da mobilidade, que fica mais fácil para utilizar os recursos para
392 contratar os projetos específicos. Foram citados outros modais, mas foi no objetivo de
393 tentar tornar a apresentação bem enxuta, nós não colocamos o capítulo da interfase
394 metropolitana, porque o transporte hidroviário, que atende do Centro ao Barra, mas é uma
395 linha metropolitana que também faz esse atendimento urbano. O metrô também está neste
396 capítulo da interface metropolitana. **Rafael Pavan dos Passos (2º Suplente), Instituto de**
397 **Arquitetos do Brasil – IAB/RS:** Boa noite. Eu começaria perguntando se todos receberam
398 o questionário, eu soube que alguns não receberam. E me parece que se a estratégia
399 estabelecida pela comissão, a partir de uma proposição da Secretaria Municipal de
400 Relações Institucionais é levar os conselhos, parece interessante do ponto de vista de
401 arrecadar propostas, sugestões do ponto de vista de outras políticas que são afetadas,
402 bem ou mal, pela questão da mobilidade, saúde, educação, cultura, tudo isso para as
403 pessoas acessarem precisa da mobilidade. Parece que deve haver abordagens distintas
404 em relação a conselhos que são muito mais afins e que têm competência muito maior para
405 tal, coordenação o CMDUA e como o COMTU. Aí perguntas tão amplas, como as
406 colocadas no questionário, parecem incipientes para instâncias como esta do nosso
407 conselho. Ainda sim nossas respostas serão encaminhadas, estão aqui, não vou ler
408 porque já estão por escrito. Qual o caráter deste momento, a apresentação ao CMDU, ou
409 seja, estamos no uso das atribuições deste conselho de deliberar sobre metodologias,
410 sobre propostas de como deve ser daqui para frente este processo ou é uma simples
411 consulta? Se o processo é de deliberação eu me coaduno às propostas dos colegas de
412 serem utilizados os fóruns regionais, mas também audiências públicas regionais para a
413 parte de diagnóstico. Quer dizer, são os usuários do transporte público, são os usuários da
414 cidade que vão nos dar as respostas. Cabe utilizar um software, mas ainda ver que
415 perguntas fazer é fundamental quando se usa formas indiretas de participação. É
416 fundamental que se utilize os princípios e as diretrizes previstas na estratégia de
417 mobilidade prevista no Plano Diretor, como princípios e diretrizes fundamentais do plano
418 de mobilidade. Já está ali estabelecido dentro de um processo que já vem andando. Dessa
419 forma se agrega a questão do planejamento mais amplo para este (Inaudível) setorial.
420 Mais ainda, pergunto: como vai ser tratadas as questões das perimetrais, das
421 centralidades? Porto Alegre é uma cidade que se tornou cara e a mobilidade de Porto
422 Alegre se tornou cara em Porto Alegre também. E não só por uma questão do custo da
423 passagem. Ela se tornou cara pela forma da sua estruturação urbana, ela se tornou cara
424 por uma cidade que não respeitou seu Plano Diretor como diretriz, uma cidade que era
425 para ser concentrada se tornou uma cidade espalhada, com vazios urbanos que nunca se
426 viu. Por outro lado, um superadensamento de áreas que não poderiam ser
427 superadensadas levaram a um (Inaudível) que não se resolve. E a solução de aplicativos,
428 onde já está há mais tempo em outros lugares, está mostrando impactos negativos no
429 tráfego. Então, é uma falta solução, porque jamais vai tapar a lacuna do transporte
430 coletivo. Algumas políticas que foram implementadas nos últimos tempos, como a restrição
431 da segunda passagem, impedem uma política que há muito tempo se coloca, que é a



432 questão dos centros de transferência e de se retirar o transporte coletivo do centro. Como
433 vamos reduzir o transporte e trabalhar com essa questão de indireta, o cara poder usar
434 dois ou três...? Eu fui a Curitiba e o cara me disse que eu teria que pegar 5 ônibus. Bom,
435 eu me arrepiei! A minha referência é Porto Alegre, mas cheguei lá e peguei 5 ônibus em
436 um tempo que aqui talvez eu não pegasse um e só paguei uma passagem. Então, temos
437 que pensar nisso e pensar em políticas implementadas, decisões que estão sendo
438 tomadas estão impactando nisso. A questão da gestão anterior ter feito o edital
439 anteriormente a um plano da licitação é terrível. Ainda mais que não previa que poderia
440 haver alterações em função do planejamento. Quer dizer, agora se fizermos um
441 planejamento e dissermos: “Vamos usar a Terceira Perimetral porque está lá ociosa”... E
442 não é por falta de necessidade, é por falta de incentivo, falta de se utilizar ela. Nós temos
443 perimetrais, não somos uma cidade circular como é Curitiba, a estrutura é outra, mas nós
444 estamos neste círculo e nunca nos aproveitamos dele. E qualquer plano precisa prever de
445 onde virão os seus recursos para a implementação. Nós aqui temos tratado de
446 contrapartidas, que a grandessíssima parte dela só abre mais um furo do cinto, só cria
447 mais via. Quando vamos colocar os recursos dessas contrapartidas e do solo criado para o
448 transporte coletivo? Está aqui a solução. Agora, nós não podemos extinguir o Fundourb,
449 nós temos que fazer do Fundo de Desenvolvimento Urbano um fundo para todos os planos
450 setoriais e alimentá-lo corretamente, não desviar, não no sentido do ilícito, mas não utilizá-
451 lo para outras funções. E aí nós precisamos de uma matriz das contrapartidas no setor na
452 mobilidade urbana. Nós aqui vamos no caso a caso, que pode levar a diversos problemas
453 de diversas ordens. Nós não podemos, nós temos que evitar problemas. A questão do
454 Centro Histórico, fico contente, eu não sabia deste recurso do CAF. Eu acho que é uma
455 necessidade levar para a RGP. 1 este debate, porque nós precisamos retirar esta
456 quantidade de carro que está no Centro, mas precisa de uma mudança de cultura de toda
457 a população, inclusive, do empreendedor que qualquer debate que se propõe aqui de
458 retirar carro da frente do comércio os caras não compreender, é um pensamento raso, de
459 quem não conhece as políticas e as propostas. A gente pode e deve utilizar modais mais
460 leves, os próprios lotações. Nós não precisamos reinventar a roda, como este modal de
461 integração que vai levar as pessoas para o centro. Agora, nós não podemos fazer centro
462 de (Inaudível), como era a proposta dos Portais, que a maioria tirava espaços públicos de
463 lazer para transformar em centros de transferência com muitos ônibus. Nós não podemos
464 fazer isso. A nossa cidade carece de lazer assim como carece de mobilidade, não dá para
465 destapar os pés para tapar o pescoço. Então, para esta etapa de diagnóstico fica a
466 proposta de que em cada uma das etapas se façam audiências públicas regionais. A
467 questão de ter a estratégia de mobilidade urbana como fundamental e que a gente pense a
468 estruturação urbana em conjunto com a mobilidade. E a matriz de contrapartidas é um dos
469 pontos centrais. **Lívia Teresinha Salomão Piccinini (Titular), Universidade Federal do**
470 **Rio Grande do Sul – UFRGS:** Boa noite. Eu gostei muito da apresentação, embora eu
471 esteja envolvida com este trabalho, porque eu trabalho com planejamento urbano na
472 universidade, eu não tinha noção de algumas informações, tipo, este crescimento da frota
473 de 58% neste período, o número de passageiros/dia, que é extremamente complicado
474 para uma cidade com a conformação de Porto Alegre, com este centro excêntrico. Eu
475 tenho algumas perguntas que se referem à questão dos objetivos do plano. Por que a
476 gente sai fazendo um plano? Tudo bem, o plano federal determina que cidades a partir de
477 20 mil habitantes têm que ter um plano, etc. e etc., e se tiver o plano pode requerer
478 determinados tipos de financiamentos para investir e tal. Tudo bem, isto é dado. O que
479 este plano que nós temos que criar objetiva? Quais são os objetivos do plano? Então, a



480 gente precisa partir de determinados objetivos devem estar vinculados ao Plano Diretor,
481 por óbvio. Então, quais são os objetivos do plano que está se desenvolvendo e queria
482 saber algumas questões sobre: se a prefeitura já requereu o financiamento federal pelo
483 Programa Avança Cidades, se requereu qual a quantidade? Se não requereu por que não?
484 Eu gostaria de saber em relação à sustentabilidade, em relação à frota, se pensa ou já
485 pensou, se não pensou por que não sobre que tipo de veículo se pensa que Porto Alegre
486 deveria requerer, enfim, em relação à sustentabilidade, ao combustível, que tipo, eu acho
487 isso bem importante. Isso vai influenciar em questões ao preço da passagem a longo
488 prazo, assim como vai ter outras determinações em outras questões, como a poluição do
489 ar, o silêncio, enfim. Eu acho que essas questões amplas precisariam ser trazidas para a
490 gente conseguir entender melhor os objetivos do plano, porque, certamente, não é apenas
491 de cumprir a determinação do Governo Federal e ter um plano para poder recuperar
492 financiamento. Então, eu acho que essas questões poderiam ser trazidas e me parece que
493 são significativas. **Vânia Cristina de Abreu, Secretária Municipal de Infraestrutura e**
494 **Mobilidade Urbana – SMIM:** As questões que foram entregues aos conselheiros para
495 fazer um levantamento, nós tivemos alguns retornos dos questionários, de outros
496 conselhos que já fizemos a apresentação e o objetivo era fazer um levantamento bastante
497 preliminar dessa percepção dos principais elementos, dos desafios e até das expectativas
498 em relação à mobilidade. Eu acho que devemos fazer outras intervenções, mas é uma
499 questão que pode ser simples, mas é muito importante para esta fase de levantamentos
500 sobre os principais fatores que interferem na mobilidade. A questão da necessidade de
501 incluir nos fóruns a questão do diagnóstico, nós estamos com o apoio da WRI montando
502 uma estratégia de como será esta dinâmica nos próximos fóruns, que são as regiões do
503 Orçamento Participativo. A ideia é levar alguma informação do diagnóstico, mas também já
504 usar este momento para fazer uma avaliação do plano de ação, qual a priorização que a
505 população estabelece em relação às ações que devem ser adotada sempre qualificar a
506 mobilidade. Uma observação que deve ser feita é que no Plano Diretor de Porto Alegre de
507 99 já conta uma estratégia de mobilidade urbana, estabelece algumas diretrizes de
508 transporte. Eu acho que este é o objetivo, buscar um caminho de sustentabilidade e para
509 isso precisa encontrar uma solução para a questão do transporte coletivo, que é o
510 estruturador na cidade. Porto Alegre está inserido dentro do contexto do Brasil, o Governo
511 Federal estava planejando uma meta de combustível, de não utilizar mais veículos a
512 combustão em 2060, outros países falam em 2020... (Falas concomitantes). É... Porto
513 Alegre está inserido dentro desse contexto, outros países com metas audaciosas para
514 2020, 2025, de não comercializar carros a combustão, em um plano de mobilidade em um
515 país como este vai estar inserido dentro dessa realidade. É para a gente ter uma noção.
516 Então, os desafios são grandes. **Rovana Reale (2ª Suplente), Empresa Pública de**
517 **Transporte e Circulação – EPTC:** Eu posso responder também. Rafael, a questão do
518 espalhamento urbano é uma questão que nos preocupa muito, é muito discutido nas
519 nossas reuniões. O problema é que o transporte vai atrás da demanda, no momento que a
520 demanda está lá a EPTC tem atender esta população. Tudo isso aumenta a rodagem, a
521 tarifa, a criação de novas linhas. O Plano Diretor não incentiva a ocupação de
522 determinadas áreas, só que isso é transformado em AEIS, todo mundo sabe, vai para a
523 Câmara e vai sendo ocupado onde não é para ocupar. A questão das contrapartidas, é por
524 isso que a gente quer elaborar esse plano com a melhor qualidade possível e com a
525 participação de vocês, porque as contrapartidas nada mais são do que precisa fazer em
526 torno do que é a mobilidade que a população espera. Então, esse plano vai nos ajudar a
527 direcionar o investimento, que por vezes pode parecer meio perdido, porque não temos o



528 disciplinamento para isso. E não é somente o questionário, como eu já comentei antes, foi
529 feita uma oficina, a primeira era para o conselho, mas por questão de dia e horário
530 dificultou muito, enfim, só a IAB estava lá, não houve participação. Este era o momento
531 para uma conversa mais ampla para a contribuição do diagnóstico, para ideias que serão
532 contempladas no plano de ação. O que estamos fazendo é tentar chegar até vocês de
533 outras formas. **Vânia Cristina de Abreu, Secretária Municipal de Infraestrutura e**
534 **Mobilidade Urbana – SMIM:** Teve uma pergunta sobre as verbas do Programa Avançar, o
535 Município de Porto Alegre solicitou verbas para a realização de uma pesquisa de origem e
536 destino, que é um instrumento que nos ajudaria a compreender um pouco mais a
537 mobilidade urbana. A última pesquisa é de 2003, então, é necessário fazer uma nova
538 pesquisa. O recurso necessário para um processo de planejamento tradicional para fazer
539 um modelo e simulação de deslocamento na cidade, é um investimento alto, são 4
540 milhões, para esta pesquisa de origem e destino, que é o elemento básico para o
541 levantamento. Em função do alto custo ainda não conseguimos. Existem alternativas,
542 Recife já utiliza, mas é tudo muito novo. Então, ficamos um longo período sem saber como
543 se comporta a cidade. **Hermes de Assis Puricelli (Titular), Sindicato dos Arquitetos no**
544 **Estado do Rio Grande do Sul – SAERGS:** Eu não sei, alguns conselheiros não
545 receberam o convite, não quero dizer que não tenham sido convidados, não sei qual foi a
546 forma, mas esta omissão foi por falta de comunicação, mas tudo bem. Bom, eu iniciando
547 parabenizando pelo fato de tu seres funcionária do quadro, eu sou ex-funcionário da
548 prefeitura e não tenho nenhum preconceito quanto ao cargo em comissão, não tenho
549 mesmo, mas eu acho que um trabalho dessa magnitude tem que ser coordenado, tem que
550 estar no seio, porque o cargo em comissão, como está dizendo, ele é passageiro e atende
551 a um momento específico. O funcionário tem suas ideologias, mas vai ter que responder
552 pelo resto da vida pelo o que fez de bem e o que fez de ruim. Nesses trabalhos um CC
553 pode coordenar, atende interesse que às vezes não são os interesses da coletividade e
554 desaparece, ninguém sabe. Boa ideia do governo, não só no sentido de valorizar, mas do
555 comprometimento. Vou mas focar no principal que eu acho importante, porque é ruim ficar
556 para falar por último porque acaba se repetindo. Nós, na verdade, somos conselheiros do
557 Plano Diretor, a nossa tarefa é fazer um aconselhamento nesse sentido, foi uma
558 apresentação da metodologia, muito complexa, que não temos condições de pegar essas
559 metodologias, muito embora elas se repitam. Foi bem colocado e bem exposto, mas o que
560 me preocupa é a filosofia do plano de mobilidade. E eu não estou falando da metodologia
561 política. Eu trabalhei a vida inteira no planejamento e todo mundo, todo Brasil, com quem
562 eu falo dessa área, não existe solução para a mobilidade nas cidades como Porto Alegre e
563 a maioria das cidades do mundo se não houver uma radicalização no sentido de incentivar
564 o transporte coletivo. Eu vejo, não por culpa deste governo, mas a gente termina
565 incentivando, por mais que se queira o transporte individual. A gente faz asfaltamento por
566 pressão da classe que anda de carro, sei lá. Eu acho que este é o nosso grande erro.
567 Todas essas tentativas de tentar de certa forma achar alternativas acabam nessa falta de
568 privilegiamento do transporte coletivo. Se tivesse o que foi dito, lá na parada ter que vai
569 passar um ônibus dali 5 minutos, com um ônibus com qualidade, o que para mim é o cerne
570 da questão. Não quero ser pessimista, mas o resto tudo a gente vai fazendo. Outra
571 questão é este descasamento dos planos específicos, tem o Plano Diretor de
572 Desenvolvimento Urbano, o Plano Diretor de Acessibilidade, o Plano de Resíduos Sólidos.
573 É um descasamento, embora tu deixasses bem claro que tem colegas de outras
574 secretarias, mas este casamento não formal, um casamento real. Por exemplo, tem umas
575 situações que passaram nesse plano, quando se discutiu um processo da Phorbis, que é



576 um mega investimento lá próximo ao aeroporto, alguns conselheiros foram extremamente
577 críticos, porque no nosso Plano Diretor tem diretrizes e aquela região não está nas
578 diretrizes, aquilo lá não era para ser ocupado agora, talvez há uns 50 anos. Está previsto
579 com 40 mil pessoas em um investimento que já tem toda a questão do acesso da cidade,
580 que é a saída da cidade, nós vamos misturar com uma comunidade afastadas das áreas
581 mais densas, que vai gerar serviço, necessidade de mobilidade. Se for população de
582 classe alta é pior ainda, porque todo mundo vai andar de automóvel. Entende? Isto aqui é
583 visto pela maioria dos conselheiros como uma coisa ótima para a cidade, a cidade está se
584 desenvolvendo. Não é crítica, eu sou sindicalista, eu defendo os funcionários da prefeitura
585 e os colegas, mas os próprios funcionários que são representantes são favoráveis porque
586 é a lei de mercado, vai trazer emprego, vai trazer dinheiro. E a outra questão que eu quero
587 trazer também é um exemplo, é em relação a um projeto que está tramitando também, é
588 do Country Club, que eles têm uma operação que o plano foi pensado, a reserva de índice,
589 que é exatamente isso. A região que esgotou o índice, se eles não querem aplicar que não
590 apliquem, o problema é deles, a cidade é assim. Se eu comprar um terreno em uma área
591 que tem um canal embaixo e é uma área não construída, o problema é meu, eu comprei
592 este terreno e não vou poder construir. Se eu comprar um terreno em uma reserva, que
593 metade da área é de reserva, APP, seja o que for, é uma reserva. Se eu comprar um topo
594 de morro é um topo de morro, vou lá ver os pássaros, mas não é para construir. Em todo o
595 mundo é assim, mas aqui a gente sempre dá um jeitinho. Quer dizer, tem uma situação
596 que vai ser por uma negociação, que parece importante para a prefeitura, mas vai se dar
597 um jeito de pegar esse índice que era para estar esgotado na região e vai transferir para
598 outra região que vai densificar. Não estou criticando ninguém, quero dizer que a gente não
599 consegue entender que o Plano Diretor tem um motivo, as coisas têm um motivo. Então, a
600 gente trabalha como o mercado, vamos construir bastante porque vai trazer emprego, só
601 que se não deixar construir vai construir em outro lugar. Eu lembro quando tivemos uma
602 briga, era o Clube do Cinema, que no fim foi o Guion, era um terreno na Auxiliadora, que é
603 uma rua estreita que termina na Vinte Quatro, lá em cima, queriam fazer um cinema,
604 fomos contra, brigamos e brigamos, não tinha viabilidade, acessibilidade principalmente.
605 Assim, eles nos esculacharam, porque éramos contra a cultura, éramos contra isso e
606 aquilo. Aí surgiu no meio da dificuldade a possibilidade de fazer o Cine Guion ali no Olaria.
607 Os caras vieram nos agradecer aqui por não termos deixado, porque lá investir e não ia
608 dar. Então, às vezes dizer “não” é melhor do que a gente ser bonzinho e querer atender de
609 qualquer forma. Isso é planejamento, mas a gente não consegue aplicar. Só uma dúvida,
610 como é o contrato de parceria com a WRI? Eu até conheço, eu me dou bem com a Livia
611 da WRI, eles são uma ONG, né, mas é uma coisa meio obscura. Isto é mais a título de
612 curiosidade. **Mark Ramos Kuschick (Titular), Sociedade de Economia do Rio Grande**
613 **do Sul - SOCECON/RS:** Eu começo parabenizando o conselho por trazer este ponto para
614 a nossa pauta, em particular para a Engenheira Vânia que nos trouxe os elementos
615 qualificados sobre a cidade, sobre a mobilidade urbana, porque este conselho precisa de
616 informações para operar, para pensar, para elaborar. Eu começo dizendo que este plano,
617 a discussão que nós fizemos entre os colegas economistas centra a preocupação do plano
618 de mobilidade na questão do transporte coletivo de massa, na questão do transporte
619 coletivo usando ônibus em Porto Alegre. Uma informação que nós não dispúnhamos era o
620 número de 880 mil viagens/dia, que é uma informação crucial para discutir o que é o
621 principal e o que é o acessório. Eu estou discutindo transporte coletivo por ônibus. Eu não
622 posso contrapor que tenha 40 bicicletas, não posso discutir investimento em ciclovias, não
623 posso discutir mesmo a questão hidroviária, que é importante. Eu teria que habilitar esta



624 hidrovía para inúmeros pontos da cidade, para viabilizar este modal aí. Então, a primeira
625 coisa dentro deste conselho que eu creio que nós temos que frisar é transporte coletivo, é
626 o foco, é a atenção, o resto para mim é periférico. Outra coisa, a questão central fica na
627 melhoria do transporte coletivo, nós temos perspectiva de discutir isso em Porto Alegre,
628 melhoria do transporte coletivo, isto está no horizonte da cidade ou não se fala disso? Ou
629 nós vamos resolver com táxi, com UBER, que é uma barbaridade! São soluções individuais
630 precárias que não tem sentido de serem implantadas na cidade. São soluções marginais.
631 Então, transporte coletivo, questão de frota, no transporte coletivo também entra o nosso
632 Trensurb, que também precisaria estar articulado com isto. Além do problema do
633 transporte coletivo que precisa ser melhorado, a questão do combustível, os motores, tudo
634 isso deveria estar presente. Como economista é algo importante, muito importante, para
635 mim é colocar a questão da redução do valor dessa nossa tarifa, porque R\$ 4,30 para a
636 população... Nós temos que discutir dentro de linhas de financiamento, que é a questão do
637 subsídio. Eu acho muito importante trazer a discussão do subsídio dentro desse valor, aí
638 entra gratuidades, todos esses valores que precisam ser de debate coletivo para podermos
639 avançar. O transporte coletivo de Porto Alegre termina, mais ou menos, às 20 horas, a
640 cidade funciona toda noite e o transporte termina às 20 horas, tem um ônibus às 22 horas,
641 quem sair correndo e pegar, pegou, quem não pegou se lixou. Não faz sentido isso. Então,
642 Porto Alegre também tem que ter uma oferta. Eu acho estranho, nós vamos a outros locais
643 do país e temos transporte na madrugada, tranquilo, seguro, barato. Não é um valor que
644 ataca a população, não, tu vais para casa às 2 horas da manhã pagando R\$ 50,00, R\$
645 100,00. Isto é um assalto! É um absurdo! Isto é uma sacanagem contra a população!
646 Então, nós temos que ter um aumento de oferta de transporte coletivo. Isso tem que ser
647 considerado no horizonte do nosso plano de mobilidade urbana, porque não pode ser
648 apenas das 8 às 18 horas, isto não é mobilidade urbana, não faz o menor sentido. Outra
649 coisa fundamental, se nós estamos discutindo transporte coletivo como eixo orientador,
650 fundamental de um plano de mobilidade urbana para Porto Alegre, não podemos continuar
651 estimulando o transporte individual como se fosse uma normalidade. Eu vou onde eu
652 quero com o meu automóvel, eu preciso de área de estacionamento, eu preciso disso e
653 daquilo. Não, nós temos que ter uma discussão e desestimular o transporte em carro
654 individual. Eu acho muito importante para que possamos continuar discutindo que
655 tenhamos acesso a alguns documentos e relatórios, que são talvez de uso comum das
656 secretarias e desta área governamental do nosso conselho, mas que nós que estamos fora
657 deste eixo institucional restrito também possamos ter acesso a essas informações. Seria
658 muito importante, gostaria muito, Eng. Vânia, de poder receber alguma parcela desses
659 documentos e relatórios de estudos para que pudéssemos ler sobre a nossa cidade.
660 Obrigado. **Maurício Fernandes, Presidente e Secretário Municipal do Meio Ambiente e**
661 **da Sustentabilidade - SMAMS:** Eu também quero me manifestar. Quero colocar alguns
662 pontos, esses dias saiu na imprensa de mudar a rodoviária e tal. A rodoviária do jeito que
663 está o Plano Diretor permite, é o local dela, mas nós temos o pensamento, aí pedi para a
664 Aline projetar um mapa aqui atrás. Ali é a Avenida dos Estados, o aeroporto e a Estação
665 Aeroporto do Trensurb, ali é a sede da Trensurb, ao lado de quem vai para Canoas, lado
666 esquerdo, tem um espaço da antiga rede ferroviária, não é nem do Trensurb e a rede
667 ferroviária tem a sede administrativa em Curitiba, algo assim. Este é um local que eu acho
668 que a cidade deve debater, não para substituir a rodoviária existente, mas para trazer outra
669 rodoviária, muito provavelmente metropolitana, aí a atual rodoviária pode ficar com o
670 interestadual ou até do interior, mas a gente refletir sobre a viabilidade urbanística de
671 colocar a rodoviária ali, porque tem o aeroporto, o Trensurb para vir ao Centro. E o



672 Trensurb tem uma passagem altamente subsidiada, tem um valor que é ínfimo em relação
673 aos custos e nós estamos falando de integração. Então, isso poderia sim tirar ônibus do
674 Centro. Isso que o Rafael falou é muito importante, fazer transbordo com o cidadão pode
675 ser penoso, mas pode ser muito prazeroso se funcionar, se tiver de 2 em 2 minutos, como
676 tem nos locais bem planejados do mundo inteiro, em locais e estações confortáveis, enfim.
677 Então, este ponto da rodoviária, não sei se o grupo está discutindo isso, mas eu proporia
678 para a discussão, porque temos um vazio urbano, de uma área pública que está
679 simplesmente junto ao aeroporto. Tem o aeromóvel para levar para o aeroporto, o
680 Trensurb. Há um pensamento de fazer junto ao DC Navegantes, mas acho que não é em
681 termos de planejamento urbano, é necessidade de empreendimento. Eu acho que a gente
682 tem que olhar em termos de planejamento urbano. Foi falado muito da horizontalização da
683 cidade, eu também vejo isso como algo altamente predador para qualquer análise de
684 mobilidade, quando se escolheu fazer a Restinga há muitos anos, anos 70, né, certamente
685 não fizeram o cálculo do que isso representa para o transporte coletivo, para a mobilidade.
686 E esse problema, eu já falei antes, mas é preciso que a gente reflita e considere este mito
687 da verticalização da cidade. A verticalização não é algo negativo para a cidade se bem
688 analisado, porque falar em prédio alto parece um tabu nesta cidade. Eu acho que a gente
689 tem que discutir isso, porque prédio baixo significou a horizontalização, horizontalização
690 significa avanço sobre áreas verdes, significa ônibus andar mais, significa rede de esgoto
691 mais longe, abastecimento de água mais longe. E a AEIS é um problema, acho que foi dito
692 aqui, é uma solução que às vezes cria algo no meio de nada, sem infraestrutura nenhuma
693 e isso é quase que enganar aquelas pessoas para dizer que o problema está resolvido.
694 Então, a gente tem que olhar a cidade como um todo. É um apelo que eu faço. Não
695 existem soluções únicas em termos de mobilidade, precisa ter é integração. Ah, vamos
696 investir tudo no ônibus, ou tudo no aplicativo, ou tudo na bicicleta, não existe isso, gente! O
697 segredo está em integrar, inclusive o hidrovial. No Brasil a gente usa hidrovial e ferrovia
698 muito mal, a gente não usa isso. Outra questão que eu não sei se o grupo está discutindo,
699 é a tributação para veículo no Centro da cidade, todas as grandes cidades estão pensando
700 nisso e deve ser pautado nesta cidade. Esses dias foi falado em uma lei para baixar preço
701 de estacionamento no Centro, enfim, é um tema que eu acho que precisa ser debatido.
702 Então, era isso, Vânia, e passo a palavra pra ti. **Vânia Cristina de Abreu, Secretária**
703 **Municipal de Infraestrutura e Mobilidade Urbana – SMIM:** Eu agradeço a contribuição,
704 eu acho que tem muitos pontos que estamos anotando, que também vão ter que voltar
705 para a comissão técnica para repensar. Só para retomar algumas questões, essa questão
706 de fazer o planejamento com a cidade constituída, nós não vamos inventar uma nova
707 cidade, a cidade já está aí com todos os seus aspectos positivos e negativos. Então, o que
708 podemos fazer nesse processo de planejamento é pensar como gostaríamos que a cidade
709 fosse no futuro, pensando nos mecanismos e ações que podem ser feitas para alcançar
710 este futuro. Falou-se da importância do transporte coletivo, sim, é o elemento estruturador.
711 Também se entende que uma cidade com uma boa mobilidade é uma cidade que as
712 pessoas percorrem, utilizam todos os modais. E que bom quando as pessoas podem
713 escolher os modais. Eu anotei a sugestão da nova rodoviária e outros pontos, pedágio
714 urbano, para a discussão interna na comissão técnica. **Marcela, Secretária Municipal de**
715 **Relações Institucionais – SMRI:** Na verdade, queria fazer uma pergunta, aí o Seu
716 Felisberto já responde. Queria verificar se é um encaminhamento do conselho a gente
717 fazer uma nova oficina de participação social do PMU, o COMTU e o CMDUA? Digamos,
718 chamar de novo. (Manifestação fora do microfone). **Lívia Teresinha Salomão Piccinini**
719 **(Titular), Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS:** Posso falar? Não é



720 sobre o que estamos falando. Quero convidar todo mundo, porque estamos fazendo um
721 seminário na Faculdade de Arquitetura, que vai acontecer amanhã, manhã e tarde, quinta
722 manhã e tarde. Amanhã vem um professor chamado Fábio Gonçalves, que vem tratar
723 sobre espaços públicos abertos e a economia urbana. À tarde teremos uma palestra sobre
724 a cidade, os corpos e a vida. Na quinta-feira pela manhã teremos a Anelise Staingleder
725 falando sobre a legislação e a sustentabilidade. Na quinta-feira à tarde nós teremos o
726 economista e psicanalista Enéas de Sousa, que vai falar sobre cidade, tecnologia,
727 economia e subjetividade. Então, a gente quer convidar todo mundo, porque são palestras
728 complementares e superinteressantes. É no auditório, pela manhã começa às 9 horas e à
729 tarde começa às 14 horas. **Felisberto Seabra Luisi (Titular), Região de Gestão de**
730 **Planejamento Um – RGP. 1:** Eu queria complementar a minha primeira fala e fazer uma
731 colocação que a Tânia me pediu, que é a questão da fluidez e segurança da mobilidade
732 urbana. É importante ter fluidez e penso que os corredores é uma grande medida de
733 fluidez do trânsito. Eu acho que esta é uma política que deve ser implementada. O que
734 entendo é que nos corredores a manutenção é precária. Então, seria uma alternativa para
735 a fluidez e segurança do trânsito. E a alternativa que a SMT fez de nas horas de pique usar
736 as laterais das grandes avenidas também é uma medida muito positiva e de manhã cedo
737 também para dar fluidez. Eu acho que isso também estimula o não uso do automóvel.
738 Quando a gente fala que as populações e o transporte vão para onde não deveria ser, eu
739 acho que é uma colocação errônea, eu acho que o transporte vai para onde há
740 necessidade, onde existem as pessoas. O que talvez a gente tenha que mudar é a
741 concepção da questão econômica, desenvolver alternativas econômicas nas regiões para
742 que não haja tanta necessidade do uso do automóvel e do ônibus. Agora, dizer que as
743 regiões mais afastadas desta cidade não têm direito a ônibus, eu acho que é algo
744 perigoso. **Maurício Fernandes, Presidente e Secretário Municipal do Meio Ambiente e**
745 **da Sustentabilidade - SMAMS:** APARTE. Eu não ouvi aqui ninguém falar que alguém não
746 tem direito a ônibus. Ao contrário, justamente para atender é que é feito isso. Só para
747 registrar. **Felisberto Seabra Luisi (Titular), Região de Gestão de Planejamento Um –**
748 **RGP. 1:** A companheira da EPTC falou sobre a questão... Talvez eu tenha entendido mal e
749 ela pode explicar. Quando ela falou das AEIS e as AEIS são Áreas Especiais de Interesse
750 Social, envolvem pessoas de baixa renda e que necessitam do transporte coletivo. Então,
751 eu queria que esclarecesse para não ficar um mal entendido, porque eu defendo as AEIS,
752 sou de uma temática no Orçamento Participativo que trata da habitação, organização da
753 cidade e desenvolvimento urbano e ambiental, junto com o companheiro Emerson. Eu
754 sempre advoguei para as cooperativas, que construíram alternativas, inclusive, próximo de
755 uma área que está com dificuldade de regularização tem um baita empreendimento do
756 Zaffari, que é na Juca Batista. E a comunidade que mora lá há 800 metros não pode ser
757 regularizada porque existe o tal do arroio, aí inventaram uma diretriz quando se pediu uma
758 DM. Então, essas retrospectivas históricas é importante a gente fazer. Eu defendo muito a
759 população e a regularização fundiária. Terceiro, quinta-feira nós da ONG Resistência
760 Participativa Despertar Coletivo com a Azug, que é do Parque Farroupilha, estaremos
761 propiciando o lançamento do livro do Cesar Busatto, que é a Revolução Cidadã. Já
762 confirmaram presença o Fortunati, Gustavo Paim, Mello, Raul Pont e a Miriam, atual
763 companheira do Busatto. Então, convido a todos. Vai ser na Casa dos Conselhos, vai ser
764 uma bela oportunidade de conhecer um livro escrito por alguém que embora não era do
765 meu partido, mas compactuávamos com muitas ideias do Orçamento Participativo e da
766 participação cidadã nesta cidade. Então, estão todos convidados, às 19 horas, na Casa
767 dos Conselhos. Obrigado. **Darci Barnech Campani (Titular), Associação Brasileira de**



768 **Engenharia Sanitária e Ambiental – ABES/RS:** Bom, eu acho que foi falado, mas não
769 tem nenhum encaminhamento concreto em relação à discussão nas regiões do
770 planejamento. O pessoal que está fazendo as oficinas. O OP discute investimentos na
771 cidade e tem que fazer as oficinas com o OP, mas tem que entender as estruturas. O
772 Conselho do Plano Diretor discute planejamento. Então, fazer com o OP nas regiões é
773 outro viés, não é o viés de planejamento. Então, nós temos eleitos nas regiões, em várias,
774 acho que na Lomba do Pinheiro tem mais de 100 pessoas eleitas como representantes da
775 comunidade junto ao Plano Diretor, que têm que fazer esta discussão de planejamento,
776 plano de mobilidade é planejamento. Então, tem que ter essas oficinas nas regiões de
777 planejamento. O Plano Nacional de Saneamento é um decreto. O que fizemos para que o
778 Plano nacional de Saneamento fosse mais representativo? E eu discordo que vá ser com a
779 PGM, a PGM vai te dar um parecer jurídico e tu não precisas de um parecer jurídico,
780 precisa de um parecer do que é melhor para a Cidade de Porto Alegre do ponto de vista
781 político. O Plano nacional de Saneamento é um decreto, eu faço parte do GT, eu fazia
782 porque, infelizmente, o Governo Federal não gosta muito de reunião e de representações,
783 então, destituiu o GT que acompanha o plano. O plano está funcionando, em 2016 nós
784 avaliamos todo o plano. Por que ele tem representatividade? Porque é um decreto e foi
785 aprovado por três conselhos nacionais: Conselho Nacional das Cidades, Conselho
786 Nacional do Meio Ambiente e Conselho Nacional da Saúde. Então, a gente consegue em
787 uma estrutura, que não precisa ser lei, a lei enrijece, leva para uma casa política, às vezes
788 com outro viés, com outras intenções essa discussão e ela vai equiparar o Plano Diretor de
789 Porto Alegre com uma lei de mobilidade. E a mobilidade tem que estar dentro do plano, as
790 diretrizes aqui dentro. Então, tem que ser tipo uma subsessão, uma resolução que pode
791 ser aprovada aqui pelo conselho, também pelo COMTU. E esses conselhos aprovando,
792 formalmente, seria um decreto. **Maurício Fernandes, Presidente e Secretário Municipal**
793 **do Meio Ambiente e da Sustentabilidade - SMAMS:** Mas tudo depende do conteúdo, se
794 tiver qualquer obrigação para particular tem que ser lei. Então, fazer algo programático que
795 não vincule ninguém pode ser decreto. No momento que entra acessibilidade, que tem
796 obrigações em lei, se o plano de mobilidade abraçar isso tem que ser lei, as ciclovias.
797 **Darci Barnech Campani (Titular), Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e**
798 **Ambiental – ABES/RS:** Já vou-lhe responder. Nós fomos responsáveis, pela UFRGS, pelo
799 Plano Nacional de Resíduos Sólidos de Novo Hamburgo. Primeiro, a minha visão de plano,
800 se tiver alguma coisa no plano que não tenha de onde vai sair o dinheiro, esquece, vai ser
801 mais um papel na gaveta! Tem que ter um fundo, quem vai pagar a conta. Quando não
802 tem quem paga, não tem valores, não tem de onde sai, não vai funcionar. Então, se não
803 tem dinheiro para bancar não funciona. No Plano Municipal de Saneamento, que fizemos
804 uma parte específica de resíduos sólidos, o último capítulo é desenvolvimento institucional.
805 No desenvolvimento institucional estão as necessidades que nós apontamos de alteração
806 da legislação de Novo Hamburgo para que o plano pudesse ser plenamente atendido.
807 Então, é lógico, o plano tem que ter a sua repercussão legal. Nós lá colocamos que o
808 Plano Diretor de Novo Hamburgo tem que ser alterado porque falta isso, isso e isso. Então,
809 realmente, tem que ter essa preocupação, mas a parte institucional tem que estar dentro
810 do plano. Então, como que a gente começou o plano? Primeira coisa, diretriz, porque lá
811 não é um plano novo, é uma revisão do plano anterior. Nós fomos revisar o plano anterior
812 e o diagnóstico tem coisas que a gente acha que, pô, como que os caras não fizeram o
813 diagnóstico desse item? Por quê? Porque foram discutir diretrizes lá no quatro capítulo do
814 plano. A própria lei já fala em diretriz, a própria diretriz já vai influenciar no diagnóstico,
815 porque se é diretriz tenho que diagnosticar se aquela diretriz está sendo atendida ou não.



816 Agora, se eu faço depois as diretrizes, não vou saber se estão sendo atendidas ou não. Aí
817 tem que ter plano por plano, senão vamos ter aí um documento para ficar em uma gaveta,
818 tem que ter exatamente o que tem que fazer, quais os planos, os projetos e como vai ser
819 viabilizado economicamente. A questão financeira para o Plano Nacional de Saneamento,
820 inclusive, está na lei, é obrigado ter a questão financeira, se não tiver a questão financeira
821 o município vai ter um plano incompleto, senão não resolve. **Conselheiro Emerson**
822 **Gonçalves dos Santos (Temática de Habitação, Organização da Cidade,**
823 **Desenvolvimento Urbano e Ambiental):** Na verdade, eu queria só colocar em relação as
824 AEIS, que foi comentado que seria um problema na questão da mobilidade. Na verdade,
825 as AEIS atendem o Plano Diretor no art. 176 a 178, se eu não me engano... **Maurício**
826 **Fernandes, Presidente e Secretário Municipal do Meio Ambiente e da**
827 **Sustentabilidade - SMAMS:** APARTE. Emerson, só para não ficar um mal entendido. Não
828 são AEIS, é a horizontalização da cidade. Então, pega o Terra Ville, é um problema de
829 urbanização distante do centro, que, inevitavelmente, faz levar estrutura para lá. É nesse
830 sentido, não vamos ficar com a impressão de AEIS, é horizontalização da cidade.
831 **Conselheiro Emerson Gonçalves dos Santos (Temática de Habitação, Organização**
832 **da Cidade, Desenvolvimento Urbano e Ambiental):** Secretário, eu respeito a sua
833 opinião, mas assim, nós não podemos deixar passar, porque as AEIS têm um papel
834 fundamental. Então, nós podemos colocar a culpa nas AEIS pela falta de infraestrutura da
835 cidade, não podemos colocar esta culpa nas AEIS. A questão toda é a falta de
836 infraestrutura, se o governo municipal não consegue atender toda a estrutura da Cidade,
837 dar atendimento em transporte, em saneamento, não é culpadas AEIS. As AEIS têm papel
838 fundamental, que é organizar a regularização fundiária e atender novas habitações, de
839 forma que vá garantir pelo menos um percentual dentro dessas áreas. Agora, se o
840 município aprova projetos habitacionais dentro de um espaço que não tem infraestrutura,
841 as AEIS não são culpadas, as AEIS é uma lei complementar, para complementar o
842 atendimento da cidade, para pessoas que menos condições. Nós não podemos confundir
843 com a falta de infraestrutura. Não podemos discriminar as AEIS. Eu já ouvi outros
844 comentários e outros locais também em relação a isso e me manifestei, não vou deixar de
845 me manifestar aqui. **Rovana Reale (2ª Suplente), Empresa Pública de Transporte e**
846 **Circulação – EPTC:** Só para responder ao Emerson e ao Felisberto. Existem diversos
847 tipos de AEIS, o que eu estou falando e que a gente sempre comenta em termos de
848 mobilidade são as AEIS que são criadas para a execução de empreendimentos em áreas
849 que não existem nada. A questão da regularização fundiária é superválida, todas as AEIS
850 são válidas, sim, eles têm que ser regularizados, mas não é este o caso. Agora, quando tu
851 pegas um empreendimento e coloca em uma área que está desocupada e coloca toda
852 esta população em uma região superlonge do Centro da cidade, justamente a população
853 que mais carece de transporte público, é esse tipo de AEIS que a gente quer trazer mais
854 para as áreas centrais. É a coisas do zero, não são as já existentes, é isso que acaba
855 horizontalizando a cidade. Justamente a população que mais vai ter que ficar 2 horas
856 dentro de um ônibus e é isto que não queremos. E eu sou representante da EPTC na
857 CADAP, que trata justamente desse tipo de habitação. A gente vê isso toda a semana,
858 empreendimentos que poderiam ser colocados em regiões bem mais estruturadas, sendo
859 colocadas lá no final da zona sul, prejudicando toda essa população. Então, só para deixar
860 claro que existem vários tipos de AEIS e eu estou falando daquela que não existe hoje.
861 (Manifestação fora do microfone). **Rafael Pavan dos Passos (2º Suplente), Instituto de**
862 **Arquitetos do Brasil – IAB/RS:** A questão econômica pode ser resolvida com
863 planejamento, com instrumentos já previstos no Plano Diretor, que podem sim controlar o



864 preço do solo urbano, mas não há interesse para que isso ocorra. Há interesse político,
865 historicamente, não é uma crítica a uma administração ou outra, não há, enquanto não
866 houver isso talvez esteja entre os temas centrais da diferença e da injustiça social que a
867 gente vive nas nossas cidades. É a questão de solo urbano. Aí a gente vai para outras
868 questões que a gente tenta resolver, porque não consegue atacar o problema. Eu só
869 gostaria de fazer uma correção conceitual, horizontalidade e verticalidade é diferente do
870 que talvez estejamos tratando aqui, que é densidade versos uma cidade espraiada, uma
871 cidade concentrada versos uma cidade espraiada. Existe cidade vertical com baixíssima
872 densidade e existe cidade horizontal com alta densidade. Então, por exemplo, a gente
873 pega o bairro Santana, ali é um bairro vertical? Não é, alta densidade. Então, parece que
874 aqui em Porto Alegre o que a gente precisa é retomar o papel de dizer assim e,
875 infelizmente, reconhecer que não se soube atuar com a liberdade que foi dada a partir do
876 plano de 99. Talvez nós tínhamos que voltar a uma restrição sim e dizer, até para que a
877 gente possa de fato alinhar e otimizar o uso dos recursos públicos junto com os privados e
878 dizer assim: “Vamos ocupar, prioritariamente, aqui”. Aí é um instrumento que cai de
879 maduro, que não precisa nem de lei, porque a lei já autoriza a fazer, que são as áreas
880 urbanísticas para (Inaudível) prioritária. E elas podem, por exemplo, virem a garantir
881 investimentos para o plano de mobilidade, mas precisamos otimizar os recursos porque já
882 são parques, seja do privado ou do público, todos são escassos. Agora, se a gente começa,
883 o cara a mercê do mercado, das ações individuais, constrói aqui, constrói lá, coordenação
884 que o público consegue planejar e gerir os seus recursos? Não consegue! Então, assim,
885 para resumir porque estamos todos cansados, nem toda inovação é boa e nem tudo que é
886 velho é ruim. Quantos milhares de anos têm um prato? Tem uma mesa? Tem uma
887 cadeira? Elas se redesenham, mas é a mesma coisa, o princípio é o mesmo. Parece que a
888 gente não ataca o coração nesta questão da mobilidade, do transporte coletivo, que é o
889 seguinte, e não estou nem falando do tempo de espera, sentei no ônibus e saí do ônibus,
890 enquanto esse tempo não for menor que do carro... Isso é o coração da coisa. Vamos a
891 Europa lá, qualquer cidade, prefiro pegar um ônibus a pegar um carro, porque vai demorar
892 menos. E eu estou falando do tempo, nem estou falando do tempo de espera. Então, é
893 uma questão de incentivar, mas aí temos que fazer o quê? Não podemos, por exemplo,
894 dar prioridade a obras que vão dar prioridade ao carro, que estão fora da matriz e do
895 planejamento, como foi feito durante a Copa e depois da Copa. Então, nós temos que
896 seguir o que é planejado. Isso é um problema do Brasil, a gente planeja e não faz, aí põe a
897 culpa no planejamento. Para concluir, sim, o OP não tem atribuições de planejamento,
898 então, deve constar nos fóruns regionais. Não vou sugerir que seja exclusivamente nos
899 fóruns regionais, porque nós temos fóruns com 5 delegados, né. Então, precisa ser
900 complementado sim com a OAB, acho interessante, mas vamos legitimar os fóruns com
901 espaços de planejamento, conforme a nossa lei determina. Vamos cumprir o planejado,
902 vamos cumprir a lei, nesse sentido estrito. Queria pedir também para disponibilizar aos
903 conselheiros na íntegra, para a gente passar para as regiões e seus delegados. Também
904 as entidades passarem, eu como representante passar para a minha entidade, embora eu
905 já tenha feito um debate público. Até agradeço a presença. No momento é isto. **Maurício**
906 **Fernandes, Presidente e Secretário Municipal do Meio Ambiente e da**
907 **Sustentabilidade - SMAMS:** Então, agradeço a Vânia, Marcelo, pela apresentação. O
908 tema não se esgota, não acaba aqui. E este conselho assim que quiser voltar no tema é
909 tranquilo, é só organizarmos. Muito obrigado pela presença de todos. **Término às**
910 **21h15min.**

911



912

913 **O áudio desta sessão encontra-se disponível na Secretaria Executiva.**

914

915

916

917

918

919

920

921

922

923 **Maurício Fernandes**

924 *Presidente*

925

926

927

928

929

930

931

932 **Ata aprovada na sessão plenária do dia 11 de dezembro de 2018, sem retificações.**

Aline Brum de Lima

Secretária Executiva

Relatora