

009ª AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL 16MAI2022

Pauta: Debater o PLCE n° 001/22

(Texto com revisão final.)

PRESIDENTE GIOVANE BYL (PTB): (19h03min) Estão abertos os trabalhos da presente audiência pública. Boa noite a todos os presentes; boa noite ao secretário de Mobilidade Urbana, Adão Castro Júnior; ao nosso presidente da EPTC, meu amigo Paulo Ramires; ao secretário Cassio Trogildo; aos vereadores Jessé Sangalli e Mauro Pinheiro; a todos os que estão entrando nesta audiência pública. Solicito ao diretor legislativo Luiz Afonso que conduza inicialmente esta audiência.

SR. LUIZ AFONSO DE MELO PERES (Diretor Legislativo): A nossa audiência pública se destina a debater o PLCE n° 001/22, conforme segue (Lê.):

EDITAL AUDIÊNCIA PÚBLICA PROCESSO 024.00037/2022-38 AUDIÊNCIA PÚBLICA COM O OBJETIVO DE DEBATER O PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR DO EXECUTIVO Nº 001/22, QUE DISPÕE SOBRE A MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE PORTO ALEGRE E INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PORTO ALEGRE. O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, no uso de suas atribuições legais, CONVIDA a comunidade Porto-Alegrense para a Audiência Pública, a ocorrer no dia 16 de maio de 2022, às 19 horas, através de videoconferência pela plataforma Zoom (<https://zoom.us/>), onde os cidadãos também poderão participar, mediante inscrição em <https://audienciaspublicas.camarapoa.rs.gov.br/>. O link para acesso à sala virtual do referido evento se encontra disponibilizado no mesmo local. Detalhes da proposição poderão ser obtidos em: <https://www.camarapoa.rs.gov.br/processos/137529>. Os participantes poderão se manifestar por escrito e/ou encaminhar documentos referentes ao assunto em debate, através do e-mail audienciaspublicas@camarapoa.rs.gov.br. As manifestações, durante a Audiência Pública, se darão mediante inscrição, após a abertura do evento. A Audiência Pública será transmitida pela TV Câmara, canal 16 da NET, pelo canal digital 11.3, e pelo Youtube em <https://www.camarapoa.rs.gov.br/institucional/tvcamara>. Porto Alegre, 09 de maio de 2022.
VEREADOR GIOVANE BYL, Presidente em Exercício.

PRESIDENTE GIOVANE BYL (PTB): Passamos a palavra ao secretário Adão de Castro Júnior.

SR. ADÃO DE CASTRO JÚNIOR: Obrigado, vereadores, obrigado pela oportunidade. Vou pedir para minha colega, a Fabiana, colocar a nossa apresentação.

SRA. FABIANA KRUSE: Sim. Boa noite a todos. Eu já posso compartilhar?

SR. LUIZ AFONSO DE MELO PERES (Diretor Legislativo): Sim, está liberado.

(Procede-se à apresentação de PowerPoint.)

SR. ADÃO DE CASTRO JÚNIOR: Muito bem. Bom, seguimos então a apresentação do PLCE nº 001/22, que dispõe sobre a mobilidade urbana no Município de Porto Alegre e institui o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre, salientando que esse estudo do Plano, depois a Fabi, em conjunto, também vai falar um pouco melhor sobre todo o trabalho que deu continuidade e que teve, na verdade, início em 2019, e que agora se traduz neste PLCE nº 001/22. Importante também salientar aqui estão disponíveis os projetos do Plano de Mobilidade nesse *link* que aparece aqui na tela, e também o PL, que hoje é mais o debate do nosso tema, também está disponível na Câmara de Vereadores.

Bom, pode ir passando. O que nós temos então de central? Importante salientar que o Plano de Mobilidade é, evidentemente, o que nós esperamos na relação, principalmente de deslocamento das pessoas no futuro da cidade de Porto Alegre, no sentido de que, como é que é a condição deslocamento que nós queremos no futuro, no objetivo de desenvolver as atividades tanto econômicas quanto também sociais no município. Então é um instrumento de planejamento, diretrizes, objetivos, ações, projetos, e evidentemente, se traduz nesse PL que está aqui sendo apresentado. Alcançar as metas e trazer uma relação do sistema de mobilidade. Por que ter o plano? As estratégias, evidentemente de desenvolvimento desse plano, também estão traduzidas no nosso Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental que tem um capítulo dedicado exclusivamente a isso. É qualificar exatamente o transporte público, o deslocamento das pessoas, e a prioridade evidentemente tanto no transporte coletivo e como nos deslocamentos feitos por bicicletas e o nosso deslocamento, vamos imaginar assim, a pé também; vai mostrar depois ali como as pessoas se deslocam na cidade de Porto Alegre. O transporte coletivo e o deslocamento

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

a pé são dois deslocamentos bastante prioritários. Então, traduzido tanto na Lei nº 12.587 como também no Estatuto da Cidade, a Lei nº 10.257, este PL está alicerçado no Plano Diretor e também nas Leis Federais nº 10.257 e nº 12.587, essa última, a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Aqui temos um panorama bem interessante, e, neste momento, em que a gente trabalha evidentemente na qualificação do transporte público, esse PL, esse plano de mobilidade, ele vem alinhar-se a todos esses objetivos do nosso programa Mais Transporte. E aqui mostra alguns parâmetros, o caso do nosso sistema arterial, temos hoje 12.507 quilômetros e coletoras, 126. Temos uma previsão de mais de 600 mil veículos até 2030; hoje, está em torno de 575 mil. Na questão do transporte de passageiro, em 2015, nós tínhamos 1,1 milhão passageiros/dia sendo transportados; até 2019, chegamos em 800, 836; hoje, nós estamos transportando em torno de 550 mil. É que é importante ressaltar que esse número já apresenta resultados positivos; tanto abril quanto maio já apresentam resultados de aumento do número de passageiros no transporte coletivo, de acordo com essa ação do Mais Transporte, que está evidentemente alicerçado dentro das ações já do plano e do PL, que está sendo apresentado hoje aqui. Então, algumas das ações já estão sendo implantadas e realizadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, em conjunto com a EPTC. Quanto à questão dos corredores, temos hoje quase 100 quilômetros de corredores, ou 100 mil metros, no caso, entre corredores e faixas exclusivas, o que evidentemente traz uma redução no deslocamento das pessoas, importante ressaltar esse número. Aqui uma imagem bem emblemática em que nós temos um grupo de pessoas que se deslocam de ônibus, de bicicleta, a pé e de automóvel. Mostra bem o exemplo da ocupação de espaço. Estima-se que as pessoas que se deslocam de automóvel na cidade podem ocupar de quatro a cinco vezes o espaço das pessoas que se deslocam de ônibus ou a pé; representado por essas imagens, a gente consegue... (Problemas na conexão.) ...quando se fala de ocupação de espaço. Aqui que eu falava anteriormente, se a gente pensar esta é uma pesquisa que foi realizada, de origem e destino, dentro de um estudo que foi o plano de mobilidade do Centro Histórico. Nesse estudo do plano, fez-se uma pesquisa a qual demonstrou que as pessoas que se deslocam no Centro da cidade, 45% delas utilizam o transporte coletivo. Importante, na verdade, o que está evidentemente descrito no PLCE nº 001/22, porque ele prioriza o transporte coletivo na cidade. A mesma questão, a questão da qualificação... (Problemas na conexão.) ...e o que está sendo feito agora no Centro Histórico com a qualificação dos passeios

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

públicos que, em grande parte, se deslocam a pé pelo Centro da cidade. Então, percebam a importância da relação do transporte coletivo e do deslocamento a pé; qualificando esses dois modais de transporte, nós temos aí praticamente 65% de deslocamento das pessoas, utilizando esse tipo de modal – a pé e o transporte coletivo. Importante a qualificação... (Problemas na conexão.) ...que é, evidentemente, toda a reestruturação dos passeios públicos e, já, quase início da próxima semana. Aqui, entra especificamente o desenvolvimento do plano, todo trabalho técnico do plano que foi realizado. Neste momento, eu passo para a Fabiana, que ela vai continuar a apresentação e depois a gente vai contribuindo. Também estão presentes a diretora Cristina, que está acompanhando também; o secretário adjunto Matheus está acompanhando, da mobilidade urbana; o Paulo Ramires, que já foi citado, está aqui ao meu lado; e está também o Luiz, que eu vi também, da EPTC; a Carla também está presente; a equipe; demais participantes da secretaria; o Flávio Tumelero também se faz presente; o Caldasso também; o secretário Cassio, que já foi citado, também está presente; a equipe toda da secretaria de Mobilidade Urbana e da EPTC está presente aqui. Eles trabalharam junto com todo esse material que está sendo apresentado hoje.

Eu passo a palavra para a Fabiana, que continua a apresentação.

SRA. FABIANA KRUSE: Obrigada, secretário. Boa noite a todos. Eu vou entrar um pouco, então, no histórico de como se deu esse processo até a gente chegar nesse projeto de lei que está na Câmara hoje. Foi um processo iniciado em 2018, contou com relatórios, eventos, revisões de documentação, de dados, começou com um mapeamento de atores, um plano de trabalho e um plano de comunicação, até que comessem a ocorrer os eventos de participação social. Teve seminário, teve consultas, uma pesquisa de satisfação sobre a qualidade dos ônibus, do transporte coletivo, a gente teve oficinas com os conselhos, com a participação de mais de 2 mil pessoas, e resultou nesses documentos, que, como o secretário disse lá no início, foram inseridos nessa página da Prefeitura, ficaram disponíveis, tanto para os vereadores, quanto para a sociedade, e formam esse histórico do desenvolvimento do trabalho, a partir de 2018. Então, nós temos, como relatórios, formalizados, revisados, inseridos, nessa página da Prefeitura, o mapeamento, o plano de trabalho, o plano de comunicação, o diagnóstico da situação da mobilidade em Porto Alegre e o prognóstico. Lá em 2018, esse processo iniciou com uma assessoria

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

técnica, foram realizadas 41 atividades junto com a sociedade – como eu disse, mais de 2 mil participações. Nós tivemos 2 seminários, 14 reuniões, 2 oficinas em conselhos, 8 oficinas regionais, 1 consulta pública, 11 oficinas internas com a EPTC, e, após isso, foi criado um grupo de acompanhamento. Aqui, a gente tem algumas imagens dessas oficinas. A partir dessa conversa com a comunidade, com a sociedade, foram elencadas diversas características das ações que foram pensadas nessas atividades. Foram 900 ações, elas foram separadas por temáticas, e essas temáticas vieram a ser traduzidas como os programas e as ações que estão hoje dentro do projeto de lei. Como a gente pode ver nessa imagem, a gente teve mais de 250 registros relacionados a questões com o transporte coletivo seletivo, quase 200 registros em questões de acessibilidade e modais ativos, e esses registros foram traduzidos como acessibilidade e os modais ativos, o transporte coletivo seletivo, o transporte de carga, o transporte individual, mobilidade segura, informação e comunicação, espaço urbano e inovação, e as questões de planejamento e gestão. A partir disso, foram definidos programas, ações estratégicas, os objetivos, enfim. Isso tudo, como eu disse, iniciado em 2018, e foi esse processo que hoje culmina nessa apresentação na audiência pública.

O plano de mobilidade, então, a partir desse processo, foi estruturado da seguinte forma: nós temos uma primeira parte, dos princípios; depois, uma parte que trata dos objetivos gerais; depois, nós temos os programas; um capítulo para as ações estratégicas; um para o sistema de monitoramento; as disposições finais; e os anexos. A partir de agora, eu vou trazer algumas informações de cada uma dessas partes. O projeto de lei completo, como o secretário disse, pode ser acessado pelo *link* que depois a gente vai disponibilizar junto com a apresentação. Então, dos princípios, o que nós temos? Tem vários princípios, só para deixar claro, elencados dentro da minuta, não do projeto de lei, mas do plano de mobilidade. A gente está trazendo alguns destaques. Então, a questão da melhoria da acessibilidade e da mobilidade; o estímulo à sustentabilidade e à inovação; e o desenvolvimento de ações integradas em mobilidade, claro, adaptáveis à realidade social, ambiental e econômica. Como objetivos gerais: orientar as políticas públicas através desses programas e dessas ações. As ações, como vocês vão ver, elas têm horizontes de execução e indicadores, para a gente depois poder avaliar se elas estão sendo cumpridas. Como objetivo também a gente tem o direcionamento dos investimentos públicos e privados na mobilidade, a necessidade de qualificação da circulação e do transporte urbano, a

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

priorização do transporte coletivo, o pedestre e a bicicleta, tudo isso conforme a Política Nacional de Mobilidade. É muito importante a gente destacar, como o secretário disse, que tudo o que a gente colocou dentro do plano, dentro desse projeto de lei está alicerçado na Política Nacional de Mobilidade, está alicerçado na estratégia de mobilidade do Plano Diretor, está alicerçado em outros documentos que a gente trabalha diariamente, que fazem esse arcabouço de legislação que a gente deve cumprir e que a gente deve seguir dentro da secretaria. Como eu disse, nós temos os programas, eles foram divididos conforme aquelas ações que foram debatidas com a sociedade, os quatro primeiros sendo os modais de transporte: ativo e acessibilidade, coletivo e seletivo, o transporte de cargas e o transporte individual motorizado. Os quatro outros programas, eles são temas transversais aos modais, ou seja, são temas comuns a todos esses modais: a mobilidade segura, as questões de informação, comunicação e educação; o espaço urbano, o meio ambiente e a inovação; e o planejamento e gestão.

Agora eu vou trazer um pouquinho dos objetivos – não são todos os objetivos que estão no PL, são alguns –, para a gente poder ilustrar rapidamente. Para o transporte ativo e acessibilidade, a questão do incentivo. Objetivos: incentivo ao uso de modais ativos, garantir a segurança, o conforto e a prioridade nos deslocamentos; estabelecer e atualizar políticas públicas referentes aos modais ativos e acessibilidade, melhorar as condições de acessibilidade nos passeios públicos, esses são alguns dos objetivos para o transporte ativo. Transporte coletivo: priorizar a circulação do transporte coletivo, como preconiza a política nacional, promover a integração de Porto Alegre com a Região Metropolitana, melhorar a qualidade, o conforto e a confiabilidade nos nossos deslocamentos nesse sistema, melhorar a satisfação dos usuários de forma geral, e buscar o equilíbrio financeiro e a modicidade tarifária. Para o transporte de cargas, o objetivo principal é promover a eficiência na circulação e entrega das mercadorias, pensando sempre na questão dos acidentes, dos impactos no trânsito, na poluição. Para o transporte individual motorizado, então, como alguns objetivos: racionalizar o uso do transporte, reduzir congestionamentos, poluição, e promover um bom atendimento dos transportes por táxi e aplicativos. Da mobilidade segura, alguns objetivos: zerar a taxa de mortes no trânsito, esse é um objetivo bem ousado que a Secretaria de Mobilidade e a EPTC se impõem já há algum tempo; aumentar a segurança viária, através de questões de redução de velocidade conforme a situação da via, utilizar o urbanismo tático como ferramenta promotora de equidade nos

pág. 6

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

espaços públicos de mobilidade. Objetivos do programa de informação, comunicação e educação: atualizar as pesquisas de mobilidade e consolidar uma base de dados, qualificar a estratégia de comunicação, difundir um conceito de mobilidade segura e sustentável, incentivar entidades tanto públicas como privadas a desenvolver programas de educação para o trânsito e mobilidade, e ampliar o sistema de informação para o usuário. Os objetivos do Programa de Espaço Urbano, Meio Ambiente e Inovação: buscar a construção de espaços públicos de mobilidade mais inclusivos e sustentáveis, promover o desenvolvimento de espaços urbanos que consigam priorizar modos ativos, coletivos; alterar a distribuição do espaço viário, para que todos os modais possam ser contemplados; promover a redução das distâncias dos deslocamentos, e promover o uso de energia limpa e da eletromobilidade. E, como objetivos do Programa de Planejamento e Gestão, qualificar a gestão, acompanhando essa dinâmica das transformações da cidade, compatibilizar o plano de mobilidade com os demais planos municipais – agora a gente vai ter também a revisão do PDDUA, então, é o momento de a gente também começar a fazer todas essas compatibilizações; viabilizar recursos para implantação de ações, monitorar a implementação do plano e promover a revisão desse plano de mobilidade. Como ações estratégicas: para cada programa foram definidas ações estratégicas, para cada ação estratégica, foi definido o seu indicador e também um horizonte de execução. As ações estratégicas estão especificadas em um capítulo dentro do PL e também no anexo I, em forma de quadros, que são mais resumidas e onde apresentam esses horizontes e esses indicadores em tabelas – entre parenteses está a previsão desse horizonte de execução. Para o transporte ativo e acessibilidade: revisar e atualizar o Plano Diretor Cicloviário. Isso a gente já está trabalhando dentro da Secretaria de Mobilidade Urbana, pensando no foco da integração com o transporte coletivo, com os terminais e a conexão com a malha existente. Aqui, então, a gente aproveita e traz alguns dados para ilustrar essas questões. Por exemplo, o BikePOA, em 2021, fez mais de 900 mil viagens, foram, em média... (Problemas na conexão.) ...por mês. Antes da pandemia, duas estações de BikePOA, Mercado e UFRGS, eram as estações mais utilizadas em dias úteis, e os picos de utilização coincidiam com os horários da universidade – 8h, 12h, 18h, picos de pessoas chegando e saindo desses locais. Foram economizadas 236 toneladas de CO₂. O prefeito esteve agora na Suécia, na Finlândia, falou muito sobre a questão climática, sobre a questão do meio ambiente e a gente, também, está trazendo isso no plano de mobilidade. O recorde do

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

sistema foi mais de quatro mil viagens em um único dia. E para entender como a bicicleta movimenta não só a Prefeitura, não só as questões de estações e de plano cicloviário... (Problemas de conexão.) ...alvarás relacionados à questão da bicicleta em Porto Alegre. Também, como uma das ações estratégicas para o transporte ativo, nós temos a revisão e atualização do Plano de Acessibilidade. Temos, aqui, alguns exemplos de integração da questão do transporte coletivo com a mobilidade ativa com a bicicleta, são bicicletários ou ônibus que podem carregar as bicicletas, a gente traz alguns exemplos para se pensar como é possível, sim, integrar esses modais para que a dinâmica dos deslocamentos das pessoas também fique melhor.

Como ações estratégicas para o transporte coletivo e seletivo, secretário Adão, gostaria de falar sobre o transporte?

SR. ADÃO DE CASTRO JÚNIOR: Fabiana, na verdade, como eu já tinha argumentado, essas ações estão também alinhadas com o Mais Transporte e também com medidas de curto, médio e longo prazo que a gente já começou a implantar. Então, evidentemente, neste momento, elas buscam a atratividade novamente do usuário, ampliando a rede de atendimento, e mantivemos a tarifa ao valor que está atualmente; a manutenção da tarifa com o objetivo de, evidentemente, manter esse atendimento cada vez melhor e ampliado. Mudamos a metodologia de cálculo também, todas essas questões foram recentemente divulgadas.

Dentro do que tu apresentas aqui, Fabiana, que está traduzido dentro do nosso Plano, também está traduzido no Mais Transporte. Então, evidentemente, são as questões das faixas, a priorização do transporte coletivo na questão de ampliação de faixas e corredores, a definição das vias, a elaboração do nosso plano de transporte, o plano integrado, estamos trabalhando nisso também. Essas ações já acontecem, e isso é louvável, porque, muitas vezes, se apresenta um plano e muitas ações, como a questão da segurança, como já foi falado, ainda não saíram do papel. No nosso caso, a gente já percebe que muitas ações estratégicas que estão sendo apresentadas aqui, hoje, já estão acontecendo, diariamente, dentro da Secretaria de Mobilidade Urbana e na EPTC. Então, isso é muito louvável, quero deixar registrado aqui.

SRA. FABIANA KRUSE: É importante destacar, secretário, eu não falei no início das ações, que essas ações estratégicas são ações-chave, e dentro de cada ação a gente pode ver que se apresentam diversas outras ações que a gente tem que levar em consideração quando a gente está trabalhando, estudando ou planejando uma determinada temática. Então, como o senhor disse, quando a gente coloca definições sobre o sistema de transporte, parece: “Onde está a questão da operação, a questão da integração?” Dentro dessa ação macro da definição do sistema de transporte, todas essas etapas devem ser cumpridas quase como subações, mas elas estão ali dentro; e quando foram pensadas aquelas 900 ações, lá com a comunidade, daqui a pouco a gente pode pensar que não está vendo no PL 900 ações. Não, a gerente fez esse trabalho de agrupar essas 900 ações em ações macro e estratégicas para englobar todas essas situações que a comunidade, a sociedade apontou para nós, por isso que a gente tem um plano mais enxuto com ações estratégicas, ações mais macro. Para o transporte de cargas, continuando, a ação é a elaboração de um plano de circulação de transportes de cargas; para o transporte individual, motorizado, a gente traz como exemplo, a elaboração de um plano de gestão de estacionamentos públicos, e a questão também de aprimorar o mapa de fluidez, pensando, em conjunto, com a revisão do sistema de transporte, para identificação e mitigação de alguns gargalos no trânsito, e sobre isso o que a gente pode dizer é que, através deste mapa, vai conseguir identificar algumas vias – aqui é o exemplo de um mapa –, a gente já consegue, hoje, já está trabalhando, já está identificando algumas situações que precisam de projetos ou programas especiais dentro da cidade. Então, aqui a gente traz alguns exemplos como acesso norte – Edgar, Protásio, Ipiranga, Coronel Marcos, Vicente Monteggia –, todas as vias já foram identificadas, e a ideia é poder aprimorar, cada vez mais, esse mapa, para podermos identificar e trabalhar diretamente nesses pontos com ações estratégicas para mobilidade segura. Como exemplo que a gente tem: elaborar e implementar um plano de segurança viária sustentável, que já está em andamento, já está praticamente concluído, pode-se dizer assim, bem como elaborar estudo para definição de locais para implantação de projetos de urbanismo tático, que nós já começamos, já estamos iniciando pelo Centro Histórico, depois o 4º Distrito e assim a gente pode ampliar, depois, para outras áreas da cidade. Como exemplo, temos de urbanismo tático na Rua João Alfredo, um projeto que se iniciou lá em 2018, como um projeto de segurança viária, e a partir daí ele ganhou um corpo para a gente chegar numa proposta, num projeto de

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

urbanismo tático; esse projeto de urbanismo tático foi implantado, foi monitorado, e como resultado percebeu-se uma redução de 43% no número de ocorrências naquela via. Em alguns pontos, a gente consegue identificar... Para nós, até eles seriam situações menos conflitantes, a gente conseguiu identificar os conflitos, e, com o urbanismo tático, já perceber essa redução no número de ocorrências. É um trabalho bem interessante para a gente seguir fazendo agora no Centro, iniciando no Centro e no 4º Distrito.

Para o programa de informação, comunicação e educação para mobilidade, as ações estratégicas, aqui como exemplo, a gente traz a qualificação da Escola Pública de Mobilidade; a EPTC tem um setor de educação desde a sua criação, e agora, através desse decreto, tem-se a Escola Pública de Mobilidade, que tem projetos permanentes, como o Projeto Universidades, como o Programa Motociclista Seguro, como o de agente, que é bem conhecido, o Projeto Pedestre Idoso, que já foi, inclusive, apresentado internacionalmente. Então, a ideia é qualificar cada vez mais o setor de educação da EPTC. Também outra ação é realizar a pesquisa origem/destino; para essa pesquisa, a gente está com o termo de referência praticamente concluído, os orçamentos do termo estão sendo atualizado, em breve vai ser lançado.

Como ações estratégicas de espaço urbano, meio ambiente e inovação, a gente traz aqui, como exemplo, a inclusão no processo de revisão do PDDUA, do Plano Diretor, das medidas para qualificação da mobilidade, a definição de marcos legais para eletromobilidade, e a elaboração de estudos sobre os polos geradores de viagens – saber sobre os impactos na mobilidade, os modais utilizados.

Por fim, as ações estratégicas de planejamento e gestão, a gente traz, como principal ação a ser apresentada, a própria revisão do Plano de Mobilidade, conforme está descrito no projeto de lei. O capítulo seguinte a essas ações é o capítulo do sistema de monitoramento; ele deve ser implementado, ele tem como objetivos, então, acompanhar a evolução da execução dessas ações estratégicas – os horizontes de execução, o uso de indicadores –, avaliar a eficácia dessas ações e promover um planejamento continuado das políticas de mobilidade, indicando, sempre que for necessário, ações corretivas para melhorar o processo de decisão.

Por fim, temos as disposições finais. O plano atualizado, complementado, detalhado, num primeiro momento, até dezembro de 2024; acreditamos que vamos conseguir ter dados mais objetivos, concretos e corretos agora, a partir dessa retomada após a pandemia,

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

vamos ter os dados da pesquisa origem e destino. Então, a gente acredita que fazer essa primeira revisão até o final desta gestão vai qualificar ainda mais o PL que hoje está na Câmara. Após essa primeira revisão, a revisão seria, no máximo, a cada 10 anos. Para objetivar essa primeira revisão, temos no anexo II do projeto de lei o Plano de Revisão Estratégica do Plano Mobilidade. Nós temos dois anexos, o primeiro anexo são os quadros das ações estratégicas, e o segundo anexo é o plano de revisão.

Eu agradeço muito esta oportunidade, passo a palavra ao secretário Adão, se ele quiser fazer mais alguma colocação.

SR. ADÃO DE CASTRO JÚNIOR: Em primeiro lugar, quero agradecer a Fabiana e toda equipe que trabalharam nesse grande estudo, que você acabou agora, na verdade, traduzindo de forma resumida. É importante também o anexo I do PL salientar o quadro, com o plano de ações estratégicas de cada um dos programas, está bem detalhado o que se define com curto prazo, longo prazo, de forma permanente. Então, há ali, no anexo I, os oito programas, está bem detalhado o que deve acontecer em cada momento para cumprir, evidentemente, com o programa. Como tu bem falaste, no anexo II está o Plano de Revisão Estratégica do Plano de Mobilidade de Porto Alegre, como deve ser feito, salientando que está previsto, daqui a dois anos, uma nova revisão.

Bom, vereador e diretor, damos como encerrada esse momento da apresentação, devolvemos a palavra para o diretor acompanhar.

SR. LUIZ AFONSO DE MELO PERES (Diretor Legislativo): Perfeito, muito obrigado, secretário; obrigado, Fabiana. Sr. Presidente, Ver. Giovane Byl, temos a inscrição do Ver. Jessé Sangalli.

PREISDENTE GIOVANE BYL (PTB): O Ver. Jessé Sangalli está com a palavra.

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): Boa a noite a todos. Estava acompanhando a audiência pública, inclusive iniciei a audiência pública na Câmara, e conclui aqui o meu deslocamento, cheguei em casa, vim de monociclo, vocês que me conhecem e sabem o quanto sou entusiasta do transporte alternativo e da eletromobilidade, que até foi citada aqui pela lei que está sendo proposta na Câmara.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

Eu atentei em dar uma lida no projeto, como um todo, para entender e fazer as minhas contribuições, inclusive tive a oportunidade de apresentar, para o governo, algumas sugestões e críticas que eu tenho a esse projeto. Não entendam, por favor, que, pelo fato de existir críticas, o projeto não seja meritório. Naquilo que eu não vou me debruçar, entendam, por favor, que a minha compreensão, até o momento, é positiva. Então, entendo que foram muito relevantes a contribuição e o trabalho de vocês naquilo que não vou citar, mas como esta é uma audiência pública para nós expormos as nossas insatisfações para, eventualmente, o governo melhorar o projeto que vai à apreciação da Câmara, eu quero colocar aqui algumas ponderações do que eu observei e que precisa de melhoramento. Estou com o projeto de lei na mão, vou folhando e chegar naquilo que é importante. Com relação à seção 1, transporte ativo e acessibilidade; eu li de maneira ativa aqui, gostei das palavras “autopropelido de escala humana”, não sabia que as bicicletas elétricas e os monociclos elétricos tinham esse nome, mas realmente vocês, de maneira positiva, colocaram aqui um dos modais que merece priorização. Mas a questão do transporte ativo com relação ao deslocamento, especialmente por calçadas, vejo que não tem aqui uma frase, uma palavra que poderia ser colocada e que, na minha opinião, é uns dos grandes motivos sempre pelos quais as pessoas que caminham pela cidade de Porto Alegre acabam preferindo caminhar na ciclovia do que na calçada, porque, além da nossa calçada muitas vezes ser degradada em função da sua conservação ser ruim, a gente sabe que, muitas vezes, a responsabilidade pela calçada acaba sendo do proprietário do imóvel, mas há uma coisa que é de responsabilidade do Município e não consta aqui – e eu acho que é importante num plano de mobilidade que vai nortear os próximos 10, 15 a mobilidade de Porto Alegre – é a preocupação com relação à poda e ao corte de árvores que, pela sua genética, acabam crescendo de modo a se projetar sobre a via de rolamento ou sobre a calçada, impedindo um deslocamento confortável das pessoas que caminham na cidade de Porto Alegre. Já tive a oportunidade de conversar com alguns técnicos da cidade de Porto Alegre, e basicamente a questão da manutenção das árvores da cidade, que interferem nas vias de mobilidade tanto dos veículos quanto das ciclovias quanto da calçada, é feita muito de maneira artesanal. Basicamente, um vereador ou um cidadão reclama de alguma árvore que está provocando risco de colisão com veículos, ou com a ciclovia, ou com calçada, e daí, quando a Prefeitura se dispõe a fazer o atendimento dessa reclamação, vai lá e se corta árvore ou se poda a árvore de modo a impedir a colisão com

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

veículo ou com pedestre. E como as nossas ciclovias acabam estando um pouco mais adequadas para o deslocamento do que as calçadas, nós, literalmente, vemos as pessoas que saem para caminhar ou correr preferirem caminhar e correr na ciclovia do que nas calçadas. Acho que uma atenção na questão da poda e corte de árvores de maneira ativa de modo a garantir a boa capacidade de caminhabilidade das nossas calçadas e também de deslocamento das nossas vias de transporte individual e nas ciclovias é algo que estar num plano de mobilidade que vai nortear os próximos 10, 15 anos da cidade de Porto Alegre. E não vamos longe, aqui na Av. Ipiranga existem diversas árvores que foram plantadas após a implementação da avenida, elas não estão lá desde antes da avenida, estão após a avenida, que, por sua genética não ser adequada para ficar em beira de rodovia, elas acabam crescendo para buscar a luz e, ao buscar a luz, acabam gerando obstáculo para os micro-ônibus, para os ônibus, para os caminhões, para os veículos automotores, para as motos, e corre-se o risco, inclusive, de gerar um acidente com implicações fatais. Então, do ponto de vista da questão do transporte, acessibilidade e árvores e calçadas, eu acho que devia ter uma preocupação ativa de se fazer a acessibilidade e a garantia da segurança do deslocamento em função das árvores que, infelizmente, não recebem manutenção de maneira adequada. Primeiro ponto.

Segundo ponto que queria colocar aqui é com relação a transporte individual motorizado. Art. 10 - programa de transporte individual motorizado: “I - racionalizar o uso de transporte individual motorizando, reduzindo a participação do modal”. Entendo que a ideia de reduzir a participação no modal é permitir a melhor acomodação e uso mais racional de espaço público nessa competição que temos pelo uso de espaço público nos deslocamentos. Entretanto, um pouco mais adiante, na seção VII, fala no espaço urbano, meio ambiente e inovação: “alterar a distribuição do espaço viário priorizando os modos de deslocamento não motorizado e coletivo em detrimento ao individual motorizado”. Acho que esta palavra aqui pesa no projeto, mandei isso para o governo dar uma olhada, acho que agora numa audiência pública é adequado. A expressão “em detrimento”, em favor de alguns modais de transporte, vamos agir em detrimento do transporte individual; eu acho que esta expressão não pegou bem e acho que não é adequada quando a gente fala em harmonizar os diferentes modais de transporte. A gente quer harmonizar, a gente vai fazer harmonização em detrimento de um outro modal? Eu acho que fazer alguma coisa no sentido de harmonizar, buscando o espaço adequado para cada um é uma coisa, mas “em

pág. 13

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

detrimento” parece que a gente está indo contra um dos modais. Teoricamente, na visão dos gestores, esse modal não merece tanta atenção quanto os demais? Eu retiraria esta expressão “em detrimento” ali no inciso IV da seção VII – Do Espaço Urbano, Meio Ambiente e Inovação, no art. 13; tiraria o “em detrimento”.

Outras duas observações que queria fazer, que falei no grupo dos vereadores da liberdade – não sei se falo em nome de todos os vereadores –, mas acho que são duas coisas importantes aqui que devem ser levadas em consideração também. “Revisar a legislação sobre a regulamentação do transporte remunerado, privado, individual”. Como a gente faz um plano de mobilidade, ele envia aqui uma tabela de prazos – de curto, médio e longo prazo –, e ele é autorrealizável; no momento em que a gente estabelecer uma data para ser realizado, no instante em que ela deixar de ser realizada dentro daquele prazo, ele se torna ilegal, assim falando. Então, se a gente colocar aqui prazos para que algumas coisas aconteçam, é obvio que elas vão ter que ser avaliadas nesse período. Revisar legislação sobre a regulamentação de transporte remunerado, privado, individual de passageiros, ou seja, nós queremos taxar os aplicativos de transporte. Seção IV, Do Transporte Individual Motorizado, inciso IV do Art. 20: “revisar a legislação”. Então, me coloco contra isso aqui, porque nós estamos dando um prazo para taxar os aplicativos de transporte, porque a gente sabe que regularizar é taxar. Então me coloco contra o inc. IV e gostaria de comunicar que, se o governo não retirar, não apresentar uma alteração nesse sentido, eu vou apresentar uma emenda para retirar esse item. Um outro também que eu gostaria de pedir para o governo avaliar, se não retirar, eu vou apresentar uma emenda para retirar, daí a Câmara, de maneira soberana, vai avaliar: elaborar estudos sobre precificação do uso do sistema viário, considerando, entre outros fatores de influência, emissões de gás, congestionamentos, ocupação do espaço, veículo... Precificar, elaborar estudos sobre a precificação do sistema viário, não sei se entendi mal, mas a impressão que dá é que querem cobrar pelo deslocamento dos veículos na cidade de Porto Alegre. Recentemente foi rechaçada pela comunidade, pela sociedade porto-alegrense, a possibilidade de um pedágio urbano, ou seja, acessar determinadas partes da cidade. Precificar o uso do sistema viário, cobrar para usar o sistema viário de Porto Alegre, eu acho que não é algo que a cidade de Porto Alegre vê com bons olhos. Então, comunico que, se o governo não retirar, eu apresentarei uma emenda nesse sentido, de modo a retirar isso porque entendo que não é adequado.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

E, só para encerrar, aqui nos quadros do plano de ações estratégicas, esses dois itens que eu citei se encontram no Anexo I, quadro IV, transporte individual motorizado, estão lá os dois itens como sendo planos de médio prazo: elaborar estudo sobre precificação do sistema viário e revisar a legislação sobre a regulamentação de transporte individual. No mais, eu acho que o projeto ficou muito bom, parablenizo a integração com a Região Metropolitana, a promoção da eletromobilidade e outras coisas que estão aqui que, obviamente, não vou conseguir colocar tudo, mas são coisas que me preocupam: gestão de árvores que atrapalham a mobilidade. Nós não somos contra as árvores, mas elas muitas vezes põem em risco a segurança do usuário, e, de maneira ativa, a Prefeitura tem que contribuir para fazer essa poda, de modo a impedir o risco ao usuário. Então, a esses dois itens que eu passei, me ponho contra porque eu acho que é preocupante, no médio prazo, precificar o uso das vias públicas e revisar a legislação de aplicativos. No mais, agradeço a oportunidade e espero poder contribuir com essa discussão.

SR. LUIZ AFONSO DE MELO PERES (Diretor Legislativo): Obrigado, Ver. Jessé Sangalli. Temos uma inscrição da comunidade. O secretário pode, no final das falas, fazer algumas considerações a respeito das mesmas. Acho que fica mais organizado, é uma sugestão. A Sra. Michele Rihan Rodrigues está com a palavra.

SRA. MICHELE RIHAN RODRIGUES: Boa noite, obrigada. Bom, sou moradora da região Extremo-Sul de Porto Alegre e gostaria de me manifestar no sentido de que, como conselheira da saúde, integrante do Conselho da região, não tive conhecimento de nenhuma reunião na região ou no bairro para tratar do plano de mobilidade urbana em Porto Alegre. O que eu acho que é uma falha, porque, de certa forma, eu me envolvo nas questões da região e do bairro e não tive conhecimento. Portanto, a gente presume que essa informação, se existiu alguma reunião na região, foi de acesso restrito, para poucas pessoas. Então o que me parece é que não se teve um debate amplificado sobre esse assunto. As informações que eu tenho as obtive agora na apresentação desta audiência pública. Me chama a atenção que o número máximo aqui de pessoas nesta reunião *on-line*, é de 40 pessoas, o que é um número insignificante, se a gente considerar a população de Porto Alegre. Eu acho que isso dá o tom da dificuldade de acesso da população ao debate público que deveria ter existido de forma prévia. Me chamou bastante a atenção a questão

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

da redução do uso do transporte público, durante a pandemia, o que demonstra que, de certa forma, nós estamos no caminho inverso do que deve ser feito. Todas as grandes cidades do mundo estão fortalecendo seus transportes públicos, nas cidades mais desenvolvidas que todos almejam morar, eles ampliam o transporte público, qualificam o transporte público, e a gente teve uma queda drástica. Então, se nós tínhamos um caminho a percorrer para melhorar a mobilidade urbana, o que me parece é que a pandemia abriu um fosso ainda maior para a gente conseguir entrar no rumo necessário. Sem transporte público qualificado, nós não vamos ter uma cidade com uma boa mobilidade. Como moradora da região do Extremo-Sul, que é uma região ainda muito qualificada ambientalmente, eu divido com todos a minha percepção, agora passado o pior da pandemia, mas ela ainda não terminou, voltando a circular pela cidade, eu compartilho com todos vocês a minha percepção de que a qualidade do ar, a condição do ar em Porto Alegre é péssima e está piorando muito rapidamente. Todas as vezes em que me desloco do bairro Belém Novo, rapidamente, na medida em que a gente vai avançando nos bairros e se direcionando ao Centro, a condição do ar é nitidamente precária. E eu não vi, em nenhum momento desta apresentação, algo incisivo com relação à preocupação com a condição do ar. Eu gostaria de lembrar para todos que nós não temos monitoramento da qualidade do ar em Porto Alegre. Então, isso traz impactos para a saúde que são drásticos, enormes problemas respiratórios, já estamos com as emergências dos hospitais todas lotadas. Então, eu acho que tem um vácuo aí nessa questão, me parece. A própria falta de conexão do Conselho de Saúde, não vi ninguém da área da saúde e do meio ambiente se manifestando com relação a isso, eu acho que seria algo extremamente necessário se avaliassem essas questões de forma conjunta com as outras secretarias.

Então, eu gostaria de pontuar aqui a minha preocupação, como cidadã integrante do Conselho de Saúde da região, com relação a de que forma a mobilidade está trazendo impactos para a população. A gente tem mais de meio milhão de automóveis em Porto Alegre, e uma redução do uso do transporte público, isso evidentemente está impactando na qualidade, na condição do ar e impacta na qualidade de vida das pessoas. Eu acho que, na nossa região do Extremo-Sul, o que eu posso falar com conhecimento, é que nós temos vias públicas que sequer têm passeio público; as pessoas andam numa faixa de areia cheia de buracos, com água quando chove, com barro, com lama. As pessoas se deslocam muito a pé e de bicicleta, sem ter passeio público, sem ter ciclovia, um risco enorme para a vida

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

das pessoas e para a saúde também. Então, a nossa região tem sido intensivamente ocupada, seja regular ou irregularmente. Nos últimos 20 anos, teve um crescimento astronômico, vias que são de grande fluxo – Juca Batista, Edgar Pires de Castro –, as vias para a Zona Sul estão saturadas, pequenas já para o trânsito que existe, muito pequenas. Não se vê nenhum tipo de investimento nesse sentido, e o que se vê é a ampliação da ocupação dessa região sem que sequer tenha condição de deslocamento. Os ônibus lotados, hoje antes das sete da manhã, eu vi um ônibus saindo daqui do bairro que deveria ter mais de 10 pessoas – era daqueles ônibus mais longo – 20 pessoas em pé, saindo de Belém Novo até o Centro. Quer dizer, que transporte público é esse? Nós temos poucos horários.... Então, falo de uma região que é $\frac{1}{4}$ do território de Porto Alegre, praticamente abandonada, sequer passeio público tem nas vias. Convido os vereadores a virem aqui na Av. do Lami, em grandes trechos da Av. Juca Batista nem passeio público tem, não tem nem recuo para entrada do ônibus, acostamento zero, é um barral, e as pessoas têm de passar por ali. A situação do Extremo-Sul da capital é precária, e, infelizmente, características de estrada, mas na hora de urbanizar, dizem que é urbano e ampliam a ocupação da região como se ela tivesse estrutura, mas não tem estrutura. E despejando pessoas para morar na região do Extremo-Sul que obrigatoriamente vão se deslocar, na grande maioria das vezes, de carro, independente da faixa de renda dessa população, as pessoas já vêm para cá morar sabendo que vão ter de ter um carro para se deslocar. Então, a impressão que dá é que, de fato, não se faz o que se planeja, se deixa a cidade conforme outros interesses que não os interesses públicos da população, que acabam falando mais alto. Eu acho que urge que se debata efetivamente com a população. Neste debate, nesta audiência pública, somos 39 pessoas, isso não é um debate público. Eu acho que o debate tem de ser muito maior e realmente mais qualificado. Obrigada.

SR. LUIZ AFONSO DE MELO PERES (Diretor Legislativo): Obrigado, Sra. Michele. O Sr. Robson Dimer está com a palavra.

SR. ROBSON DIMER: Boa noite, diretor Luiz Afonso; boa noite, secretario Adão Castro Júnior e demais integrantes da audiência pública. Eu trabalho com o Ver. Jessé Sangalli, sou assessor do vereador, mas antes mesmo de ser assessor do vereador que me nomeou, em 2021, nasci e me criei na cidade de Porto Alegre, sou porto-alegrense, a minha família

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

é porto-alegrense, a minha mãe nasceu e se criou aqui, a minha avó nasceu e se criou aqui, moramos todos na cidade de Porto Alegre. Então, antes disso tudo, sou usuário dos serviços públicos há muitos anos. A minha família é usuária dos serviços públicos há muitos anos. Então, tendo acesso, e agora podendo trabalhar um pouco com o processo legislativo e entender as questões intracâmara, me chamou a atenção este projeto que é um projeto muito bom, é um projeto que, assim como o Ver. Jessé falou e que me contempla, das muitas questões levantadas por ele, é um projeto bastante meritório, tem objetivos claros. No entanto, há algumas questões pontuais que merecem que se fale mais sobre. E uma das questões que eu gostaria de levantar aqui é sobre integração, não sei se foi falado. Mas não se percebe, em nenhum momento, na leitura do projeto, a palavra integração. E por que a integração entre modais de transporte é relevante? Na cidade de Porto Alegre existem lombas, lugares inacessíveis, grandes avenidas. Muito se falou aqui que existem diversos pavimentos, da dificuldade das calçadas. Então a gente não pode, por exemplo, citar como objetivos de um plano de mobilidade urbana para Porto Alegre mais um modal e menos outro modal. A gente tem que, primeiro de tudo, pensar em respeitar as opções das pessoas, o cidadão tem o direito de se deslocar de carro, de ônibus, de bicicleta, e todos esses modais têm que ser abarcados e integrados. Eu acho que a responsabilidade do poder público é essa. Então, por exemplo, eu moro num lugar onde tem... Já morei durante anos na Zona Leste, Lomba do Pinheiro, e todo mundo sabe que a Lomba, como o próprio nome já diz, é uma lomba. Então pensa em incentivar um modal de transporte, um incentivo a pé, por exemplo na Lomba do Pinheiro. Não tem como. Certo?! Porque é uma lomba. Um incentivo de bicicleta? É difícil, porque é fácil para descer uma lomba, mas para subir de bicicleta é ruim. Então, assim, não é toda a cidade que é plana, por exemplo. Então, eu gostaria, como cidadão porto-alegrense, de pegar, por exemplo, um transporte seletivo de lotação por um trecho curto, por exemplo, e pagar uma passagem de um valor que corresponda a esse trecho curto, descer desse transporte e pegar uma bicicleta, onde eu já teria o plano, por exemplo, de pegar uma bicicleta e me deslocar para o trabalho, ou vice-versa. Daqui a pouco eu moro num lugar que é bem inacessível para transporte público, pegar o meu carro, veículo motorizado, quer seja Uber quer seja meu veículo particular, e me deslocar por dois, três quilômetros, porque às vezes é só o quilômetro de inacessibilidade e, a partir daquele momento, já ambientado num lugar onde tem transporte público, deixar o meu carro, por exemplo, num estacionamento público ou num

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

estacionamento particular e pegar o ônibus, pegar o trem, pegar o mototáxi. Eu acho que falta isso em Porto Alegre, falta a integração dos transportes. Por exemplo, pegar um catamarã. Agora na Comissão de Urbanização, Transporte e Habitação, na CUTHAB, da qual o Ver. Jessé é presidente, nós vamos tratar do transporte fluvial, amanhã, às 10h. Então, tem que haver uma integração dos transportes, de todos os modais. O projeto não fala, por exemplo, de mototáxi. O mototáxi está regulamentado no País por meio de lei federal. Então tem que insistir em outros modais, em alternativas de deslocamento. A pessoa tem que querer andar a pé e, se, em determinado momento do trecho, ela quiser pegar uma bicicleta, tem que estar integrado esse a pé com bicicleta, e, se em determinado momento, ela quiser pegar um trem, tem que estar integrado com o trem que tem que estar integrado com o transporte motorizado, com o carro dela, tem que estar tudo integrado, porque Porto Alegre não é uma cidade plana, onde tudo mundo se desloca só de bicicleta. Onde a gente vai só incentivar um modal, o modal a pé, por exemplo, tem lugares inacessíveis, e as pessoas precisam se deslocar. Então eu acho que a minha contribuição é nesse sentido, sobre a integração. Agradeço a palavra ao diretor Luiz Afonso, e me coloco à disposição para qualquer coisa. Muito obrigado. Boa noite a todos.

SR. LUIZ AFONSO DE MELO PERES (Diretor Legislativo): Obrigado, Robson. Antes de passar para a próxima inscrita, gostaríamos de registrar que acompanham a audiência pública, Presidente Giovane Byl, o Ver. José Freitas, o Ver. Jonas Reis e também o secretário adjunto da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, o ex-vereador Matheus Ayres. A Sra. Adriana Pancotto está com a palavra.

SRA. ADRIANA PANCOTTO: Boa noite. Eu sou estudante de pós-graduação em Administração da UFRGS, também sou estudante do curso de Educação Física, e eu venho pesquisando e estudando as políticas públicas de esporte e lazer na cidade, e, em decorrência da pandemia, a gente esteve observando um grande crescimento de pessoas tanto se exercitando quanto se deslocando de bicicleta, em várias cidades do mundo. A pandemia foi uma grande oportunidade para as cidades fazerem as adaptações necessárias para que se possa promover esse modal ativo tanto para deslocamento quanto também para promoção da saúde. A própria ONU incentivou o uso de bicicletas, caminhadas, para as pessoas poderem manter um mínimo de atividade física diária e

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

também evitar a contaminação com o uso de transporte público. Enfim, sabemos que o plano de mobilidade precisa estar integrado com outras políticas públicas. A própria Política Nacional de Mobilidade Urbana diz que precisa estar integrada a essas outras políticas, e eu faço até coro à fala da colega Michele, penso que a questão da saúde, esporte, lazer, habitação, saneamento básico é muito importante estarem integrados.

Fazendo uma leitura rápida do projeto de lei e em relação à Política Nacional de Mobilidade Urbana, que a gente vem fazendo um estudo mais aprofundado, quero até deixar uma pergunta em aberto e fazer algumas contribuições com relação ao texto do projeto de lei. A primeira contribuição, ou a primeira sugestão, seria com relação ao art. 2º, inciso III, que no projeto de lei consta da seguinte forma: “qualificar a circulação e transporte urbano, priorizando o transporte coletivo, os pedestres e as bicicletas (...)”. Penso eu que não seja numa ordem de importância, pois eles estão numa mesma igualdade de importância. Com relação ao plano ativo, aos programas, o primeiro, transporte ativo e acessibilidade, fiquei com uma dúvida, porque, no Plano Nacional de Mobilidade Urbana, consta que os modais ativos precisam ser priorizados, e aqui, no artigo 7º, inciso I, consta somente a expressão “incentivar o uso”. Não seria priorizar o uso, assim como o Plano de Transporte Coletivo e Seletivo, que diz “priorizar a circulação via transporte coletivo”? Então fiquei na dúvida, porque, na verdade, os modais ativos precisam ser priorizados e não só incentivados.

Reconheço que a cidade de Porto Alegre não é totalmente plana para que qualquer cidadão possa fazer uso da bicicleta ou o deslocamento a pé, mas segundo o engenheiro que revisou o plano, que coordenou o projeto do PDCI, ele fala que Porto Alegre é a capital com melhor condição de ciclomobilidade do País. Ele percorreu mais de mil quilômetros na cidade para contribuir na elaboração desse plano e foi uma constatação feita. Então percebe-se que o PDCI anda a passos muito lentos, a sua execução, principalmente nas áreas mais centrais da cidade, e aí fica a grande questão: ele vai ser revisado. Mas eu acho que, nesse meio tempo, ele precisa ser executado para que as pessoas consigam se deslocar de forma mais segura, sendo que teve um aumento muito grande de ciclistas nesse meio tempo, e a gente vem se adaptando às condições que a cidade oferece, mas muito suscetíveis a acidentes de trânsito. Até porque noticiou-se, via EPTC, um grande número de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas no mês de fevereiro. Acho que foi um dos recordes de acidentes. Uma última contribuição, para não passar do meu tempo, é no art. 14, § 2º, que fala: “Entende-se por espaço público de mobilidade, os espaços dedicados

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

ao todo ou em parte ao deslocamento de pessoas, tais como calçadas, passeios, calçadões, largos, vias, entre outros”. Eu destacaria a questão das ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas porque, enfim, acho que é um espaço público que consta na cidade e acho que deixar entre os outros fica muito esquecido, acho que ele precisa ser destacado. São essas as contribuições. Muito obrigada.

SR. LUIZ AFONSO DE MELO PERES (Diretor Legislativo): Muito obrigado. Sra. Adriana. Sr. Presidente Giovane Byl, não temos mais inscritos, se o senhor desejar, podemos passar a palavra ao secretário Adão para suas considerações.

PRESIDENTE GIOVANE BYL (PTB): Quero agradecer a todos que fizeram sua manifestação, sua contribuição. (Pausa.) O Ver. Jonas Reis está com a palavra.

VEREADOR JONAS REIS (PT): Quero dar boa noite a todos e todas, agradecer o espaço de fala ao nosso querido Presidente Giovane Byl e cumprimentar, no seu nome, todas as autoridades aqui presentes. Quero, inicialmente, dizer que a mobilidade urbana na cidade não vai bem há muito tempo. Nós precisamos realmente de uma cidade sustentável, que se coloque de cabeça no século XXI, que tenha outros modais, por exemplo, no transporte. Nós somos reféns do diesel, combustível fóssil, isso é um absurdo! Uma capital que já foi reconhecida em qualidade de vida, porque o transporte avançava. Só que, da forma como está colocada, há uma dificuldade enorme de compreensão, inclusive, da necessidade de ampliação de várias avenidas. E quero citar aqui a Vicente Monteggia; a Oscar Pereira; a avenida lá em cima, a Rafaela Remião, na Lomba do Pinheiro. Nós precisamos, de fato, que a cidade olhe para o futuro, planeje. Nós temos visto muitas intenções, mas estão faltando ações. E quero fazer aqui uma crítica à Secretaria de Mobilidade, que foi alugar andares num prédio privado, na Av. Ipiranga, quando esse dinheiro deveria ter sido investido na mobilidade real, não em salas. Porque, sei lá, alguém não quis ficar dentro da EPTC. Então, é esse o desperdício que acontece, muitas vezes, no serviço público, quando os políticos tomam conta, e não os servidores de carreira, que não são ouvidos. Nós temos demandas reprimidas do Orçamento Participativo. Eu queria fazer aqui um apelo ao conjunto de pessoas do governo Melo, que estão na tentativa de construir coisas diferentes. Mas eu quero dizer para vocês, o curso que estou vendo, que o governo Melo não é bom.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

Nós vamos ficar mais um período parados. Olhem o tempão que demorou a questão da mobilidade na Vila Tronco, na avenida, no grande Complexo da Cruzeiro. Nós não podemos esperar para o amanhã, e o amanhã ser daqui a anos. Eu vivenciei uma reunião lá na Vila Nova, em que o prefeito Melo disse que não tinha dinheiro para fazer a duplicação da Vicente Monteggia. E esse prefeito mora na Zona Sul! Ele disse: "Não, só têm R\$ 4 milhões aqui para fazer o alargamento de acostamento". E é o que está fazendo. Mas a obra era uma obra pequena, R\$ 100 milhões, para uma Prefeitura superavitária, com quase R\$ 1 bilhão em caixa, como é que não tem planejamento? Os grandes prefeitos desta capital fizeram obras de grande monta, e cito aqui o governo do Raul Pont, quando era prefeito, que começou a duplicação e toda a 3ª Perimetral, e ela aconteceu. Outros prefeitos vieram. O prefeito Melo precisa começar grandes obras, pode não conseguir terminar, mas tem que começar. É um projeto de cidade. Então quero fazer esse apelo nesta audiência, que a gente tenha essa sensibilidade de ter planejada a cidade de verdade, e não só intenções. Até agora são só intenções, nós precisamos de ações concretas. E um sinal disso, seria o prefeito começar a duplicação da Av. Vicente Monteggia, estabelecer isso de verdade. Encerro minha fala dizendo o seguinte: eu não estou parado quanto à mobilidade urbana. Procurei o deputado federal Bohn Gass, ele intermediou um debate com 31 deputados federais do Rio Grande do Sul, de todos os partidos. A nossa bancada foi sensível e destinou já R\$ 4 milhões iniciais, para começar a duplicação do Caminho do Meio. Eu estou disponível para planejar a cidade para o futuro, eu fiz uma ação concreta. Fui atrás da bancada federal, R\$ 4 milhões, e agradeço aos 31 deputados que entenderam a necessidade de duplicar o Caminho do Meio. Já passou da hora. Eu estou na luta, estou na rua e gostaria que o governo Melo também assim o fizesse. Inclusive, o que fiz aqui, nós ligamos para o prefeito Melo, e ele se comprometeu a começar o projeto, por isso que esse dinheiro do governo federal está vindo direto para a Prefeitura de Porto Alegre. Tem nome e sobrenome essa luta: Ver. Jonas Reis, Dep. Fed. Bohn Gass e toda a bancada dos deputados federais. Agradeço, de novo, é importante frisar isso, os deputados federais entendem a importância da mobilidade urbano, da duplicação do Caminho do Meio. Quero que muitos mais se somem. Tenho visto uma luta fundamental em vários outros setores, mas a mobilidade, ela também é muito importante para planejar o futuro. Um grande abraço, obrigado, boa noite a todos e todas.

LUIZ AFONSO DE MELO PERES (Diretor Legislativo): Obrigado, Ver. Jonas. Presidente Giovane Byl, creio que agora, possa passar a palavra ao secretário.

PRESIDENTE GIOVANE BYL (PTB): Mais uma vez, agradecer a todos que puderam deixar o seu posicionamento aqui na nossa audiência pública. Passo a palavra, para as suas considerações finais, ao nosso secretário Adão Castro Júnior, da Secretaria de Mobilidade Urbana.

SR. ADÃO CASTRO JÚNIOR: Obrigado. Eu vou fazer as minhas colocações e também gostaria de deixar em aberto, para que a equipe técnica que me acompanha, caso tenha alguma contribuição que eu possa ter esquecido, fica aberta para os técnicos que acompanham. Eu vou responder a do Ver. Jonas Reis, a crítica em relação à questão do aluguel, onde a Secretaria de Mobilidade está. Não está mais, atualizando então o vereador, a Secretaria já está na EPTC, não tem mais a locação desse prédio ou dessa sala na Av. Ipiranga, já está dentro da EPTC. Então esse assunto já está resolvido. Mas vamos lá, com o Ver. Jessé. Jessé, tem duas questões aqui que você salientou na seção. Acho que a mais crítica é a questão da calçada, em relação às podas. Evidente que, na seção I, no programa de transporte ativo e acessibilidade, no art. 7º, ele trata de forma ampla: “Garantir a segurança, o conforto e a prioridade nos deslocamentos a pé”. Então: “melhorar as condições de acessibilidade dos passeios públicos”. Pressupõe, evidentemente, que a calçada esteja sem essa questão das árvores atrapalhando; evidentemente, isso estaria intrínseco no texto. Mas anotei aqui para verificar o que é possível em relação a essa questão específica das árvores que tu salientaste, da poda. Em relação aos dois outros pontos, que eu acho que são os mais críticos, que é a questão do art. 20, que é o transporte individual motorizado... Lembrando que o texto não fala sobre precificação, ele fala sobre um estudo, elaborar um estudo sobre a precificação, então não é uma questão já definida, que vai haver um tipo de precificação, é um estudo para verificar. Eu acho que não trata especificamente da cobrança, trata-se de um estudo. E, na questão da revisão, nós temos uma legislação, a Lei nº 12.162, de 2016, que foi uma legislação já posta sobre a regulamentação do transporte por aplicativos. Também, no inc. IV, fala sobre... (Problemas na conexão.) ...essa legislação. Também não é uma questão de taxar o aplicativo ou cobrar alguma coisa do aplicativo, é apenas uma revisão da legislação de

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

2016, que foi aprovada aqui em Porto Alegre. Então acredito que esses sejam os pontos, mas fica aqui, com certeza, o tema de casa: olhar esses dois incisos do art. 20.

SRA. CARLA MEINECKE: Secretário, eu posso fazer uma contribuição?

SR. ADÃO DE CASTRO JÚNIOR: Pode, Carla.

SRA. CARLA MEINECKE: Dentro do que nós pensamos na precificação do sistema viário, a pessoa pensa diretamente em pedágio. Não, na verdade, nós temos que dimensionar o custo do sistema viário na questão das emissões, nas deseconomias causadas por congestionamentos também, o que isso impacta na economia. Então esse diagnóstico do sistema viário e a precificação de tudo que envolve são extremamente importantes para a gente se cacifar e obter financiamentos verdes, carbono zero, no futuro. Então medir essas emissões, o que elas impactam, a nossa matriz, tudo é precificar o sistema viário para a gente chegar lá realmente e ter condições de buscar financiamentos inteligentes, sustentáveis.

SR. ADÃO DE CASTRO JÚNIOR: Em relação ao que falou a Michele, sobre a questão do transporte público, sobre a redução, realmente, Michele, na pandemia, houve reduções bastante agudas; tivemos uma queda no número de passageiros em abril de 2020 na ordem de 80% – saímos de 800 mil passageiros/dia para 200 mil passageiros/dia, então, evidentemente, houve necessidade. Havia a questão do distanciamento social, das restrições, então houve, evidentemente, uma redução nessa relação; mas agora já retomamos. O transporte já retomou bastante, vai retomando a cada final de semana; a cada segunda-feira, a gente tem ampliado bastante essa relação transporte, e vai acontecendo de forma bastante acelerada essa questão do aumento da oferta de horários e também de linhas, assim como desmembramento de linhas – tudo isso está acontecendo a cada segunda-feira, como aconteceu agora, hoje, inclusive.

Em relação à questão do meio ambiente, também da qualidade do ar, isso está lá bastante definido no programa, e tem ali uma seção, a seção VII, que trata bastante desse assunto, dos deslocamentos, da qualidade do ar também. Mas fica, com certeza, o nosso tema de casa para olhar se está bem contemplado. O Robson Dimer falou sobre a integração, isso

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

está no art. 8º, no inc. II e no inc. III, estabelecida a integração, inclusive, de forma bem clara (Lê.): “promover a racionalização e integralização dos serviços, incluindo todos os modais e sistemas de transporte coletivo e seletivo municipais e metropolitano”. No inc. II (Lê.): “promover a integração de Porto Alegre com os municípios da Região Metropolitana, em conjunto com os Governos Estadual e Federal”. Então está bem incluído, mas, evidentemente, a gente sempre vai dar uma olhada para ver se está contemplando todas essas questões.

A Adriana falou sobre o art. 2º, também sobre a revisão do PDCI. Está prevista, no anexo I, a revisão do PDCI. Se olhar no anexo I, você vai verificar que está previsto (Lê.): “revisar e atualizar o Plano Diretor Cicloviário Integrado – Curto Prazo” – isso está no anexo I, no quadro I do anexo. Em relação à questão da priorização, no próprio art. 2º ele fala (Lê.): “Qualificar a circulação e transporte urbano, priorizando o transporte coletivo, pedestres e as bicicletas”. Aqui não há evidentemente nenhuma questão de hierarquização, há só uma afirmação de que os objetivos do Plano de Mobilidade de Porto Alegre têm evidentemente essa questão, sem hierarquizar, um na frente do outro. Claro que depois, quando ele trata novamente na seção I, do transporte ativo e acessibilidade, no inc. II, do art. 7º, diz: “Garantir a segurança, o conforto, a prioridade, deslocamentos a pé das pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida”. Então, aqui novamente ele trata da priorização também, mas está aqui, vamos verificar isso em relação à sua sugestão.

A questão do art. 14, que trata do § II, “entende-se por espaço público de mobilidade os espaços dedicados ao todo ou em parte ao deslocamento das pessoas, tais como calçadas, passeios, calçadas largos, vias, entre outros”. Então ela sugere que não tem nada sobre a ciclovia, não é, Adriana? Então a gente também vai dar uma olhada nessa questão. Caso os meus técnicos queiram contribuir, fiquem à vontade.

Bom, era isso, então, acho que ficaram respondidas em parte todas as questões, mas fica o nosso compromisso de revisar tudo o que foi evidentemente colocado aqui nesta audiência pública também.

Em relação à questão da Michele, foi feita uma reunião – não é, Michele? – no dia 22/11/2018, na região do Extremo-Sul. Mas pode contribuir, Fabiana.

SRA. FABIANA KRUSE: Exatamente isso que eu ia complementar, secretário, da reunião, porque eu passei um pouco rapidamente pelo histórico do processo, mas as reuniões foram

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

feitas ao longo de 2018, se não me engano, até o início de 2019. Depois teve que se fazer todo esse processo de análise das manifestações de consolidação, daí depois que se separou pelos programas, então, foi feita, sim, uma reunião lá no Extremo-Sul, na data que o senhor mencionou. Era isso que eu tinha para complementar.

SR. LUIZ AFONSO DE MELO PERES (Diretor Legislativo): O Ver. Jessé tem uma última, questão, vereador?

VEREADOR JESSÉ SANGALLI (Cidadania): Sim, com relação à questão das árvores. Eu acho interessante, estava lendo aqui o CTB, Código de Trânsito Brasileiro, lá no art. 246: “Constituiu infração de trânsito deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestre, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente. Infração gravíssima”. Eu entendo que, no caso do mobiliário público, quando o poder público, pela sua ação ou omissão, permite que existam obstáculos à segurança, à livre circulação de veículos e pedestres, ele acaba infringindo esse artigo do Código de Trânsito Brasileiro. No caso, caberia responsabilização do ente público pelos danos causados aos veículos ou aos pedestres quando eles colidirem com uma árvore que, pela omissão do poder público, acabou gerando esse risco à vida ou ao patrimônio privado. É muito comum nós vermos os ônibus da cidade de Porto Alegre, é muito comum nós vermos os veículos, especialmente aqueles mais altos, colidirem com árvores que se projetam sobre a via. A quem recai a responsabilidade sobre esse mobiliário público que acabou gerando risco a circulação de pedestres e veículos? É só essa pergunta.

SR. ADÃO DE CASTRO JÚNIOR: Ver. Jessé, na verdade, a nossa cidade é uma capital, uma cidade bastante arborizada, e há necessidade evidentemente de haver o convívio e harmonização da cidade nesses termos. Mas tem, sim, na Prefeitura, vereador, uma comissão que faz avaliação de indenizações às pessoas, aos cidadãos que, por alguma situação ocorrida no espaço público, sintam a necessidade ou percebam-se no direito de alguma indenização. Então, já existe na Prefeitura um setor que faz esse tipo de avaliação.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
009ª Audiência Pública Virtual 16MAI2022

SR. LUIZ AFONSO DE MELO PERES (Diretor Legislativo): Obrigado, secretário. Ver. Giovane Byl, nada mais havendo a ser tratado, os inscritos todos falaram, o secretário respondeu, enfim, creio que o senhor pode encaminhar o encerramento da presente audiência.

PRESIDENTE GIOVANE BYL (PTB): Agradecemos a presença do secretário Adão de Castro Júnior, da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU; agradecemos ao nosso presidente da EPTC, Paulo Ramires; ao secretário Cassio Trogildo, Ver. Jessé, Ver. Jonas Reis, Ver. José Freitas, todos que estiveram presentes nesta audiência pública, que eu acredito tenha cumprido o seu papel.

Nada mais havendo a tratar, encerro os trabalhos da presente reunião.

(Encerra-se a reunião às 20h38min.)