

003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (José Luís Espíndola Lopes): Senhoras e senhores, boa noite. Neste momento damos início à Audiência Pública. Passamos à leitura do comunicado (Lê): “O Presidente Da Câmara Municipal De Porto Alegre, o uso de suas atribuições legais, comunica à comunidade porto-alegrense a transferência da realização da audiência pública com o objetivo de debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13, que altera o art. 24 e revoga o § 2º do art. 32 da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009 – que institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado e dá outras providências –, e inclui Anexo 6 à Lei Complementar nº 626, de 2009, criando o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC) e instituindo seu conselho gestor, para o dia 31/03/2014, às 19h, no Plenário Otávio Rocha da Câmara Municipal de Porto Alegre, localizada na Av. Loureiro da Silva, nº 255, nesta Capital. Gabinete da Presidência, 6 de março de 2014. Vereador Professor Garcia, Presidente.” Convidamos para compor a Mesa dessa audiência pública o Ver. Professor Garcia, Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre; Sr. Vanderlei Cappellari, Secretário Municipal de Transportes e Diretor-Presidente da EPTC, representante da Prefeitura Municipal de Porto Alegre; Sr. Marcelo Kalil, representante da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta; Sr. Pablo Weiss, representante da Associação dos Ciclistas de Porto Alegre.

O Ver. Professor Garcia, Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, está com a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Senhoras e senhores, declaro aberta a presente Audiência Pública. A Mesa já está composta, conforme nominada pelo nosso protocolo. Quero colocar que teremos dez inscrições com o tempo de cinco minutos cada. Solicito que seja aberto o microfone para as inscrições. Os Vereadores que decidirem manifestar-se terão o tempo de cinco minutos. A partir de determinado momento, vamos intercalando Vereadores com comunidade. Já acordamos entre os membros da Mesa a

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

seguinte ordem: primeiro, o Executivo; depois, a Associação dos Ciclistas de Porto Alegre; e após, a Associação pela Mobilidade Urbana.

Ao longo do evento vamos saudar todas as Vereadoras e Vereadores, autoridades, mas para agilizar, vamos passar a palavra ao representante da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Vanderlei Cappellari, Secretário Municipal de Transportes, Diretor-Presidente da EPTC para que possa, junto com sua equipe, falar sobre a proposta que hoje motiva essa audiência pública.

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Boa noite a todos. Sr. Presidente desta Casa, Srs. Vereadores, a todos os participantes. Na verdade, teremos uma apresentação por parte do Sr. Antônio Vigna, gerente de projetos especiais da EPTC e que tem a responsabilidade de conduzir a equipe na elaboração dos projetos cicloviários. De imediato, vou passar a palavra ao Antônio para que ele possa apresentar o desenvolvimento dos projetos e dar conhecimento a todos da construção do Fundo do Plano Diretor Cicloviário e também de como isso vai impactar na elaboração de recursos para que a gente possa aplicar na construção de ciclovias de nossa Cidade.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Como orientação da metodologia, após as falas das três entidades, os inscritos e os Vereadores vão se pronunciar; no final, cada entidade se pronuncia de novo, inclusive se quiserem rebater as falas ou acatar sugestões e ideias. Essa é a metodologia que vamos utilizar. O Sr. Antônio está com a palavra para as explicações necessárias ao entendimento de todos.

O SR. ANTÔNIO CARLOS SELBACH VIGNA: Boa noite a todos. É sempre uma satisfação estar falando sobre o modal bicicleta, muitas vezes polêmico, como agora, provavelmente, mas definitivamente se consolidando na cidade de Porto Alegre. Vou dar uma contextualizada no momento atual, um breve histórico do planejamento cicloviário de Porto Alegre, que desde 1981 não deixa de estar na pauta, através do Plano Diretor Cicloviário, não implantado, Lei Complementar nº 43 do Plano Diretor de 1979. Em 1993 a gente teve a implantação de um trecho desconectado de uma rede em Ipanema; em 1996 foi confeccionado o Manual do Ciclista; em 1997 a Lei Municipal instituiu a Semana da

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Bicicleta; em 2001 houve a inauguração do Caminho dos Parques, hoje desativado, que foi uma experiência interessante, mas careceu de maior discussão com a comunidade e de amparo técnico; em 2009, após quatro anos de estudos, com contratação de consultoria que abordou, aprofundou o assunto, juntamente com uma série de técnicos da Prefeitura, culminou no Plano Cicloviário, através da Lei Complementar 626, que instituiu o Plano Diretor Cicloviário Integrado – integrado, no caso, ao Plano Diretor da Cidade. O objetivo do Plano: instrumento jurídico para consolidar diretrizes com o *status* de Lei Complementar, como o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, instrumento referencial para nortear os trabalhos das Secretarias, cria instrumentos flexíveis, gera necessidade de acompanhamento e estabelecimento de prioridades para a Administração Municipal. Objetivos do Plano: propiciar segurança e conforto ao ciclista e incentivar o modal bicicleta. Bicicleta, a partir daí, tratada não como um elemento de lazer, mas oficialmente atinge a maturidade e passa a ser tratada como opção de transporte. A questão legal atende legislação já existente, como o CTB, o Plano Diretor e o Estatuto das Cidades.

Implantação do Plano Cicloviário: a gente pode colocar a implantação em três eixos de atuação, bem característicos para quem acompanha, que é a questão da divulgação do modal, da educação e das estruturas físicas. A divulgação, a gente teve a sorte desse modal ter se transformado em fenômeno mundial. O Brasil não ficou fora e Porto Alegre muito menos. A gente também teve a oportunidade de implantar muito rápido, fomos a terceira capital brasileira a implantar o Sistema Bike Poa, que é o sistema de bicicletas compartilhadas, hoje formado por 39 estações. Desde o início, em 2012, foi o camisa 10 na questão de divulgação do modal. Trabalhou muito a favor e juntamente com a adoção do modal pela população, não só pela gestão pública, através de passeios ciclísticos, nesse aspecto do Plano, a gestão considera que vai muito bem. Na questão da educação, a EPTC tem um setor que trabalha de segunda a segunda nesse aspecto. São profissionais que estão permanentemente trabalhando com isso e estão se aprimorando nessa questão e adotaram também a questão do modal como prioridade para passar a educação de mobilidade. As estruturas físicas, formadas pelos bicicletários e paraciclos e pelas ciclovias e ciclofaixas, ou seja, aonde o ciclista realmente vai transitar com segurança.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Aqui é um breve tópico sobre a divulgação do modal Bike Poa, hoje formado pelas 39 estações. Ali tem o mapa abrangendo essas 39 estações, não por acaso perto da orla e perto do Centro, porque a gente entendeu que por ali haveria mais segurança para desenvolver esse tipo de sistema. Desde o início, foram implantadas gradativamente as estações. Na quinta estação, a gente já estava percebendo o sucesso acima da expectativa. Então, a gente teve muito mais cuidado, entendendo que ali tinha um veículo de divulgação muito forte para o modal em relação ao restante da população que não conhece ou conhece muito pouco o modal bicicleta. Na divulgação, claro, os passeios ciclísticos que vocês conhecem muito bem e que semanalmente acontecem na Cidade, quem sai à noite não deixa de cruzar por alguns desses passeios mais organizados ou pequenos grupos. O relacionamento com a mídia: a gente permanentemente está tentando ocupar o espaço, aproveitando esse momento, essa abertura que estão nos dando, porque de outra maneira custaria muito dinheiro e talvez não tivesse a mesma eficiência, é um esforço que a gente faz para estar presente no máximo de brechas que a mídia nos oportuniza. Além disso, palestras das mais variadas na Cidade, pequenas palestras com estudantes, um trabalho de formiguinha que a gente faz na divulgação do modal ou tentando passar alguma coisa positiva relacionada a isso, além de debates dos mais diversos que nos oportunizam, claro, esclarecer, avançar na discussão. Aqui são algumas imagens do Bike Poa. Aqui são algumas imagens das manifestações em Porto Alegre.

Tópico dois – Educação. Ações permanentes de educação. É importante colocar que a gente não trabalha pontualmente, mas de segunda a segunda, o dia inteiro falando em educação. A gente tem um setor profissionalizado nisso, apaixonado pelo tema, comprometido com os temas educação e segurança, trabalhando o tempo inteiro e entusiasmado com essa questão.

Aqui são diversas palestras e acompanhamentos em escolas com motoristas profissionais, em ações no próprio trânsito, na rua mesmo, através da escola da bicicleta, que é um sucesso, todo domingo está acontecendo, com pessoas das mais variadas idades, mas principalmente os mais velhos tendo a oportunidade e realmente aprendendo a andar de bicicleta, tirando o trauma que adquiriram. E é muito bacana ver esse pessoal

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

conseguindo fazer essa passagem de não saber andar para saber andar e aproveitar um veículo que hoje está tão por cima.

Além de parcerias com os centros – o CFC Modelo, Faculdade Estácio, EPTC, Curso de Ciclistas – espero que avance muito isso –, e Curso de Multiplicadores em palestras, em geral, nas escolas, mas não só nas escolas. Aqui são algumas imagens da educação. A gente tem as oficinas de sensibilização das crianças e mesmo dos motoristas, hoje mais do que nunca necessário até em função do fatídico acontecimento de alguns dias atrás, e as estruturas físicas.

Ciclovias e ciclofaixas: hoje, a gente chegou nos 20,5 quilômetros. (Palmas.) Cada um desses 20 quilômetros, eu pego como exemplo os 880 metros da José do Patrocínio – e ele é elaborado artesanalmente –, a gente vai e conversa com as pessoas. Não há como a gente implantar ciclovia na cidade consolidada de um modo industrial, ou seja, fabricando e tocando e tocando. A gente tem conversar. E esse processo de conversa é demorado, não é na velocidade em que a gente deseja. Às vezes, a gente tem recurso, tem a vontade, mas a gente esbarra na comunidade.

Aqui é uma evolução da rede, do que nós temos hoje. O fundo ficou meio fraco, mas aquela base fraca que aparece é a rede cicloviária. Aqui é o que está em obra, ou seja, concluído, mas obra. Aqui é o que já está em projeto, e uma projeção para 14, 15 e 16, fazendo uma conexão. Ou seja, a gente começa a materializar não a ciclovia, mas a rede de ciclovias.

Aqui é a situação de 2013, com a quilometragem até o dia de hoje – a gente vai acompanhando ali. A implantação de 13, já tinha a de 12, mas eu coloquei a de 13, a gente chegou no final com 17 quilômetros. O nosso objetivo era atingir mais, mas a gente esbarra numa série de obstáculos que não dava para prever de nenhuma maneira na confecção do Plano Cicloviário. A área técnica tem a vontade, tem o documento embaixo do braço para levar, mas esbarra em acontecimentos – até por uma reivindicação da área técnica –, é necessário fazer um ajuste no Plano Cicloviário.

Recursos envolvidos: recursos técnicos. A EPTC disponibilizou não qualquer técnico, mas um grupo de técnicos mais experientes, técnicos com 10 anos de casa, que hoje estão – de novo – entusiasmados, envolvidos e comprometidos com o tema, pesquisando de segunda a sexta-feira, confeccionando os projetos, conversando com a comunidade,

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

recebendo a comunidade, recebendo o cicloativistas, recebendo ciclistas comuns – não da causa. Há uma infinidade de demandas que nos chegam, e a gente não só tem a obrigação de recebê-los, mas quer receber, a gente faz questão de receber porque sempre estamos aprendendo com esse retorno que a comunidade nos dá. Recursos técnicos e financeiros: financeiros oriundos de contrapartidas provenientes dos empreendimentos de grande porte e recursos da Prefeitura, implantados diretamente pelas Secretarias – EPTC e SMOV – em licitações onde a gente licita o projeto e a implantação, caso do Complexo Sertório. A gente tinha a expectativa de já estar concluído, mas, pelo tempo que a própria licitação nos obriga, esse processo atrasou. Somos obrigados, por lei, a separar a licitação do projeto da licitação da obra; a licitação do projeto, uma empresa ganhou e teve que sair por questões técnicas, financeiras; enfim, esse processo atrasou bastante e, hoje, estamos com a licitação da obra pronta para ser publicada a qualquer momento. Estamos finalizando alguns ajustes ali, espero começar a obra em 2014 ainda, e aí é o tempo que a obra leva. É uma obra grande, são 12 quilômetros, não é qualquer coisa, além das ciclovias das obras da Copa.

Temos uma listagem do já acontecido, discriminando as quilometragens e os custos de cada trecho da rede já implantada.

Aqui o grupo Ciclovias e Empreendimentos, já com Termo de Compromisso, ou seja, já está ali para acontecer. Estamos agora buscando que empreendimento vai fazer qual trecho na Cidade. É um desafio para nós, também, achar trecho disponível na Cidade para fazer essa implantação imediata.

Aqui é o volume de empreendimentos, o que envolve de recursos nos empreendimentos. Fora o Zaffari, aqui eu tenho R\$ 29 milhões envolvidos em obras cicloviárias de contrapartida. Só do Grupo Zaffari, temos ao redor de R\$ 10 milhões. Provavelmente serão aplicados na ciclovia da Ipiranga, como já foram, além do Praia de Belas. Aqui as ciclovias com recursos PAC/Copa. Apesar de boa parte ser de recursos federais, tem contrapartida da Prefeitura, mas eu lembro que recursos federais também é dinheiro público, também é dinheiro da população.

Entrando no segundo bloco, a proposta de lei para criar o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário. Vou fazer um breve relato. A criação do Fundo também é uma reivindicação da área técnica, de quem está lá tentando implantar a

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

ciclovias, através das contrapartidas. Por mais que seja boa a atenção, por mais estudos e por mais cuidados com que foi feito o Plano Cicloviário, era impossível conhecer o que vinha pela frente, e veio coisa nova pela frente. Da maneira como está colocado no Plano Cicloviário, fica muito difícil de a gente viabilizar a utilização imediata, otimizar a utilização desses recursos de contrapartida. Então, a gestão encaminha um projeto de lei complementar, que altera o art. 24 e revoga o inc. II do art. 32 da Lei Complementar nº 626, ou seja, é um complementar ao Plano Cicloviário; inclui o Anexo VI à Lei Complementar, criando o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário, instituindo o seu Conselho Gestor. Objetivo principal: reduzir empecilhos existentes ao cumprimento da contrapartida e ao desenvolvimento do sistema cicloviário na Capital. Como instrumento para promover o desenvolvimento do sistema cicloviário na Capital, o art. 24 da Lei Complementar prevê a execução de ciclovias como contrapartida à construção de empreendimentos de impacto urbano.

O Anexo V da citada lei define as extensões das ciclovias a serem construídas a título de contrapartida, estabelecendo proporção em relação ao número de vagas de estacionamento efetivo e atividade prevista para o empreendimento.

Em determinadas situações, o número de vagas da contrapartida devida corresponde à pequena extensão de ciclovia, carecendo de viabilidade a sua construção, se observados os princípios norteadores do Plano Diretor Cicloviário, em especial integração e continuidade. Ainda, há situações em que a extensão devida não comporta a execução do trecho integral, restando assim diferenças de extensão não executadas em favor do Município.

Eu pego um exemplo: o trecho da Av. Érico Veríssimo, onde teve o acidente. O projeto já está concluído ali – a gente aguarda a contrapartida –, é um trecho de 550 metros, mas a gente tem uma contrapartida, se eu não me engano, de 650 metros. Este tipo de situação é o que mais está acontecendo nas contrapartidas. Para ter esse ajuste entre o trecho que ele vai executar e o que fica sobrando, no caso seria depositado no Fundo. Neste caso dos 550 metros... Porque o projeto de lei prevê que até 600 metros o empreendedor pode fazer a opção de depositar no Fundo ou executar, justamente por encarecer muito a questão da contratação de projeto e execução da ciclovia, envolvendo uma série de licenças.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Destaque-se no mais a dificuldade das equipes técnicas do Município de estabelecer pequenos trechos contínuos para diversos empreendedores, uma vez que as ciclovias precisam ter a sua execução conciliada no tempo, evitando descontinuidade na rede cicloviária. Fico neste mesmo exemplo da Érico, onde a gente tem a rede 1, que abraça as 39 estações do Bike Poa, onde a Secretaria consegue fazer com as próprias forças alguns trechos, mas outros trechos ficam em atraso. Isso está previsto no Plano. O empreendedor só tem que executar a ciclovia no momento final, quando vai pedir o habite-se. A gente conseguiu com muita conversa e com uma certa boa vontade do empreendedor, também, adiantar alguns trechos de ciclovia.

Também há que se levar em consideração que o investimento necessário à construção de ciclovia em determinados pontos da Cidade, observadas as exigências técnicas e peculiaridades locais, é demasiadamente elevado, o que acaba por gerar ônus a alguns empreendedores, e, por consequência, dificulta a indicação do local no qual deve ser executada a contrapartida, ou seja, o empreendedor que recebe a obrigação de fazer uma obra cicloviária que custa o dobro da outra, não fica quieto, faz pressão, está lá reivindicando, e ele tem razão, fica muito desigual determinados trechos. Isso lá na frente pode gerar até algum problema, algum ato de malícia do empreendedor para receber, porque essa diferença envolve muito dinheiro.

Vantagens da aprovação do texto proposto: será permitido, em situações especiais, a conversão das contrapartidas em valores monetários, conforme planilhas de custos referenciais, possibilitando ao empreendedor, mediante o depósito do valor em Fundo Municipal, o imediato atendimento da exigência legal; ao Município, a economia de escala e a conjugação de verbas para a contratação de projetos e execução de trechos maiores em cada processo, atendendo, dessa forma, o princípio da eficiência, continuidade e a integração da rede cicloviária.

Com a elaboração da planilha de custos referenciais, que é um preço referencial... A SMOV, hoje, quando vai fazer uma obra, tem uma planilha de custos. A gente passa a ter, então, uma planilha de custos da ciclovia; é uma planilha padrão, claro, é um modelo, nem todas vão ter aqueles elementos. Mas a gente começa a ter um preço referencial, para mais ou para menos, aquilo é o balizador, devendo ser reajustado, conforme indicadores.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Com a elaboração da planilha de custos referenciais, atentando ao princípio da isonomia ou tentando buscar essa justiça maior, esse equilíbrio entre as indicações dos trechos, poderá ser autorizado, quando demasiado o custo da ciclovia em determinado local, a construção em menor extensão ou a dispensa de alguns dos seus elementos que a tornam um pouco mais cara.

Como se vê, a proposta reduz os empecilhos existentes ao cumprimento da contrapartida e ao desenvolvimento do sistema cicloviário – objetivo da lei atendido.

Sobre o Fundo, obviamente, ele segue o que está colocado no Plano Cicloviário. Aplicará seus recursos na execução de projetos e atividades que visem a implantar o sistema cicloviário no Município de Porto Alegre, financiar planos, programas, projetos, ações relacionadas aos seus objetivos, atender diretrizes e as metas contempladas no conjunto das leis municipais quanto à implantação do sistema cicloviário. Não poderão ser financiados pelo fundo projetos incompatíveis com as políticas públicas constantes no Plano Diretor Cicloviário. Aqui eu coloco um aparte, que a gente tem recebido muita, mas muita solicitação de doação, até de adoção de trecho de ciclovia, o que, ali na frente, a gente espera trabalhar nisso, tem que ter “perna” para criar tudo isso, depende de legislação complementar, para poder aproveitar esse momento bom, favorável, de recursos. O fundo nos permite trabalhar de forma um pouquinho mais organizada em relação a isso; seja doação, seja acompanhamento das empresas. Aqui é uma planilha de custos, é um descritivo do que vai na ciclovia, não tem mistério. Ali eu só aponto para o preço, que está no cantinho direito embaixo, dos R\$ 482 mil como preço referencial da estrutura de Porto Alegre. Aí a alteração do art. 32. (Lê.): “Não há como proceder à redução dos gastos com demais questões atinentes à mobilidade urbana sob pena de prejuízo à segurança viária. Sendo destinados 20% da arrecadação com multas exclusivamente às ciclovias e programas educativos, o Município precisará fazer aporte de valor correspondente à EPTC, para suprir demais atividades indispensáveis em matéria de mobilidade.” Haverá, se não for retirado este artigo, aumento de custos da Prefeitura. De novo, faço um aparte, porque temos experiência com todos esses dados, seja nos OPs, ou seja nos nossos canais de comunicação com a população, dos mais diversos, e apesar de termos essa convicção de que a ciclovia chegou para ficar, de que o modal chegou para ficar – e há muitos anos os técnicos falam que isso é uma solução

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

complementar na mobilidade –, não temos a menor dúvida disso. Grande parte da população ainda não tem consciência de que a bicicleta é a solução e que não é problema. A população faz a queixa, faz a cobrança do excessivo custo, do excessivo aporte de recursos nas ciclovias, principalmente de algumas já finalizadas, onde, segundo eles, não há usuários. A gente sabe que há usuários, a gente sabe que, colocando a estrutura – e essa é uma máxima já utilizada em várias cidades de mundo –, os ciclistas virão. A gente acredita nisso e segue com isso. Mas há uma polêmica com o restante da população, ela existe e eles estão nos cobrando esse exagero – segundo eles – do aporte de recursos.

“O Município e o órgão executivo de trânsito municipal têm realizado esforços no intuito de não apenas cumprir a regra legal, mas de implantar em Porto Alegre o plano ciclovitário atendendo às necessidades dos cidadãos. Não se pode desconsiderar a atuação conjunta dos setores públicos e privados na implementação da Rede Ciclovitária no Município, bem como as dificuldades relacionadas à aplicação de percentual fixo de receita, sem qualquer critério e prazo, a determinado investimento.”

O artigo 32, § 2º, da Lei Complementar nº 626/09, salienta duas questões:

1º – Qual o prazo para a utilização dos 20% destinados a ciclovias? Em um cenário ideal, o percentual será discutível em poucos anos, pois não houve a previsão de escalonamento deste percentual após a realização de uma malha ideal de ciclovias; 2º – A Administração Pública tem uma programação orçamentária que obedece a regras rígidas; 3º – Como exigir a aplicação imediata de recursos em investimentos que demandam, além de projetos complexos – e neste momento até não é o nosso problema –, tempo para a discussão com as comunidades mais impactadas pela implantação das ciclovias;

Então, quando a gente fala nesses, segundo alguns, poucos quilômetros de ciclovia, cada quilômetro desses 20 – e até menos do que quilômetro, porque a José do Patrocínio é um caso – gera muita discussão, muita boa vontade para explicar o projeto. O projeto vai, a opção vai e volta, a gente tenta ajustar para não desamparar principalmente quem trabalha no comércio de rua, que é o mais afetado neste momento; ao contrário do que se pensa, não é o morador que está sem o estacionamento, ele faz a queixa, mas o que a gente mais tenta preservar é a questão do ganha-pão da pessoa que está fazendo a

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

queixa: carga e descarga ou perda de estacionamento. Obviamente, a gente acredita nisso, acreditamos que as ciclovias vão trazer uma melhora para esse comércio, dito comércio de rua, – não o comércio do *shopping* –, mas isso leva um tempo, é a médio ou longo prazo. No momento, quando estamos implantando esse discurso, ele está presente, a gente coloca, mas a pessoa que está no comércio pensa em pagar a sua conta no fim do mês, e imediatamente eles nos cobram a falta de clientes. Então, é todo um trabalho para desmistificar que a ciclovia prejudica e, de formiguinha, para atender cada situação colocada para a gente; e são muitas.

Volto a lembrar que cada um desses 20 quilômetros, que parecem tão pouco num universo de 495, não é pouco, é muita coisa que a gente está fazendo, a gente está escutando a população e vamos cada vez mais escutar a população. Disso não tenham dúvida. Não há cidade no mundo, hoje, que não migre para isso. Com as redes sociais, a cobrança é muito forte. Eu sei que os cicloativistas em geral querem um pouco mais de pressa, a gente entende essa discussão colocada, essa questão política colocada. Pessoalmente, eu gosto muito porque estou numa área técnica e isso nos turbina a poder trabalhar com mais demanda, mas o fato é que há uma população para receber esses projetos e ela é imediatamente impactada.

“Deve-se considerar que o Plano Diretor Ciclovitário Integrado – PDCI – não estabelece prazo para que o Poder Executivo implemente as ciclovias, mas apenas projeta o caminho para as tomadas de decisões do Executivo, além de estabelecer as regras para balizar as aprovações de projetos de empreendimentos de impacto urbano (contrapartidas), padrões de dimensionamento dos estacionamentos de bicicletas e os padrões técnicos a serem adotados no Município de Porto Alegre”. É isso.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Antônio. Quero registrar a presença dos Vereadores Valter Nagelstein, Sofia Cavedon, Aírto Ferronato, Fernanda Melchionna, Mario Fraga, Delegado Cleiton, Marcelo Sgarbossa, Alceu Brasinha, João Derly e Engº Comassetto – onze Vereadores presentes ao evento.

O Sr. Pablo Weiss, representante da Associação dos Ciclistas de Porto Alegre, está com a palavra.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

O SR. PABLO WEISS: Boa noite, Srs. Vereadores; boa noite à Mesa e aos demais colegas ciclistas presentes. Depois dessa exposição da EPTC, eu tenho a nítida sensação de que eu pedalo e vivo numa outra cidade, porque eu não vejo todas essas benfeitorias e eu não vejo todas essas realizações que a EPTC tem, diria eu, a cara de pau de vir a esta Casa e apresentar, como se fossem várias as iniciativas em prol do uso da bicicleta e várias as iniciativas em prol dos pedestres e de toda a sociedade. O que se vê hoje é bem ao contrário: nós temos uma empresa pública que trabalha em prol do veículo automotor e em prol do uso privado desse modal de transporte. Eu acho que é pertinente fazermos um breve histórico aqui, até porque eu considero um pouco distorcidos os fatos que foram apresentados pela EPTC. Em 2009, tivemos a entrada em vigor do Plano Diretor Cicloviário. Por nós, ciclistas que acompanhamos a elaboração do plano e sua entrada em vigor, ele foi bastante comemorado. Por quê? Porque ele previa uma extensa quilometragem de ciclovias para a nossa Cidade, mas também previa a origem da verba para a construção dessas ciclovias. Hoje em dia, todos nós sabemos que obra pública não se faz sem verba, e essa é a principal alegação dos nossos gestores para a não construção e a não realização de melhorias na grande parte das nossas cidades. Hoje, temos a sorte de ter, além de um Plano Diretor Cicloviário que traz uma grande extensão e abrange praticamente toda a Cidade, a fonte de verbas e recursos para a realização desse plano. Nos últimos anos, infelizmente, tivemos pouca quilometragem implementada; temos menos de 30 quilômetros, os quais – esses 30 – nem foram implementados pela gestão atual. As condições das ciclovias de Porto Alegre, hoje, são precárias; muitas delas são de piso escorregadio, não contemplam da melhor forma e não favorecem o uso da bicicleta. E a grande maioria dos projetos já executados e alguns projetos que virão, principalmente com relação ao projeto da Av. Sertório, tiram espaço do pedestre para a construção da ciclovia, o que é um grande absurdo. Nós temos que tirar espaço dos veículos automotores de uso privado para facilitar a utilização da bicicleta e, não, tirar espaço do pedestre. (Palmas.)

Hoje, temos um custo estimado de mais ou menos R\$ 500 mil por quilômetro de ciclovia. E esse valor foi apurado a partir de uma placa em uma obra da ciclovia da Av. Ipiranga, que por sinal a EPTC, ou o responsável pela obra, parou de divulgar os valores gastos diretamente nas obras onde são realizadas. Sumiu a divulgação dos valores das obras.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Não sei por quê. O valor que a Prefeitura vem ultimamente divulgando como valores de contrapartida é insuficiente para a construção de todo o Plano Diretor Cicloviário, sem falar, é claro, que contrapartida está diretamente ligada à realização de obras. No momento em que nós tivermos a interrupção ou a diminuição de realização de obras em Porto Alegre, nós certamente não teremos mais verbas para a construção do Plano Diretor Cicloviário e implementação de novas ciclovias em Porto Alegre. Hoje nós temos uma garantia legal, através de uma fonte que eu considero infundável, que é a arrecadação através das multas. Infelizmente a Prefeitura vem, na maior cara de pau, diante de uma pouca realização no que diz respeito ao modal bicicleta, e apresenta por incapacidade de gestão desses valores, não existe outro termo ou outra expressão possível porque nós temos o valor para a realização das obras e as obras não são realizadas em Porto Alegre, nós temos valores sobrando para a implementação de ciclovias, nós temos valores sobrando para o estímulo do modal bicicleta, e essas obras não acontecem. Por que essas obras não acontecem se existe uma lei e existem os valores? Não acontecem por falta de capacidade, não acontecem por interesse da Prefeitura. Então nós não podemos permitir, e isso vai caber aos nossos Vereadores, trocar uma fonte de renda certa, que deve ser mantida no mínimo até o final da implementação dos 400 quilômetros previstos no Plano Diretor Cicloviário, por uma fonte variável que nós não sabemos se vai existir num futuro próximo. Muita, nós sempre teremos, infelizmente. Contrapartidas através de obras ninguém nos garante que vamos ter. Se nós, já com os recursos existentes, não temos a implementação do nosso Plano Diretor Cicloviário, com o mínimo de eficiência, imaginem sem esses recursos. Um outro aspecto também vale ressaltar: a Prefeitura veio aqui hoje e ficou batendo na questão da criação de um fundo: “temos que criar um fundo, temos que criar um fundo...” Sim, com certeza. Acho que nenhum ciclista é contrário à criação de um fundo, até porque a Prefeitura, nos últimos anos, não conseguiu aplicar os valores que estavam previstos e reservados para a construção de ciclovias e para a educação no trânsito. Então, é óbvio que nós temos que criar um fundo. Ninguém aqui é contrário à criação de um fundo e à reserva desses valores para sua aplicação correta, para a aplicação que a lei prevê, porque nós já temos uma lei aprovada, desde do ano de 2009, que não vem sendo cumprida. Então, Srs. Vereadores, a questão não é a criação de um fundo. A criação de

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

um fundo é benéfica. O que nós temos que rever é a origem da verba. Essa verba tem que ter a origem nas multas porque ela é uma garantia infinita, pelo menos até a efetivação, apresentação e construção de todo o Plano Diretor Cicloviário. Não adianta nós termos o fundo e, daqui a pouco, não termos mais contrapartidas e não termos dinheiro para colocar no fundo. Querem mexer? Está sobrando dinheiro e está faltando competência para aplicar esse dinheiro em prol da Cidade, em prol da sociedade? Mexam nas contrapartidas. Não mexam na garantia legal das verbas. E isso também cabe a vocês, Vereadores, não aprovarem e, se precisar, criarem emendas que possibilitem isso. Um outro fato que é de extrema relevância é que, mexendo nesse artigo, nós não estamos mexendo só na questão cicloviária, nós estamos mexendo na questão do trânsito em geral. E quem de nós aqui hoje está satisfeito com o trânsito que nós temos em Porto Alegre? Quem de nós aqui hoje está satisfeito com o trânsito que nós temos no Brasil? Eu acredito que ninguém. Quem de nós aqui hoje não teve um amigo, um conhecido, um familiar que foi vítima do trânsito? Acho que todos nós. O trânsito hoje mata mais que qualquer doença, mata mais que muitas guerras. Alterando esse artigo, segundo a proposta da Prefeitura, além da verba para as ciclovias, nós não teremos mais também verbas para campanhas de educação. E Porto Alegre é exemplo para todo o Brasil. Porto Alegre hoje tem uma lei que prevê uma verba garantida para campanhas de educação. E onde estão essas campanhas de educação, que não são feitas pela Prefeitura? Panfleto funciona, mas não é o ideal. Onde estão as campanhas de educação para o trânsito e veículos de massa? Onde está a aplicação de todo o dinheiro arrecadado com 20% das multas? Que, se não foi empregado em ciclovias, também não foi empregado em educação. Quem não gostaria de ter um trânsito mais educado, ter um trânsito mais cortês? Porto Alegre hoje é exemplo, nós temos uma lei que prevê verba específica para essas duas finalidades, mas infelizmente nossos gestores do Executivo Municipal não aplicam essa verba e, além de não aplicar essa lei, eles vêm a esta Casa tentando fazer uma maracutaia para retirar essa determinação legal do vigor que tem hoje. Então, da nossa parte, cabe um apelo aos Srs. Vereadores que não votem essa sugestão de Plano de acordo com uma coligação político-partidária, de acordo com o interesse de um partido político, mas votem pensando na sociedade, votem pensando nos eleitores que colocaram vocês aqui. Qual dos eleitores de vocês hoje, dos eleitores que

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

votou em vocês hoje, independente de partido, independente de opinião, não quer um trânsito com mais educação, não quer um trânsito mais seguro, não quer um trânsito onde as pessoas possam conviver de forma pacífica, não quer um trânsito onde as pessoas possam ir e voltar ao trabalho de forma segura? E isso só se faz com campanhas, isso só se faz com melhorias. Verba nós temos hoje, cabe a vocês manterem essa reserva legal e não alterar a Lei do Plano Diretor Cicloviário. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Pablo. Quero dizer que não usaste todo o tempo. Ficas com crédito. Queremos também registrar a presença do Ver. Reginaldo Pujol, 12º a comparecer, e do Sr. Roque Jacoby, nosso Secretário da Cultura. Seja bem-vindo.

O Sr. Marcelo Kalil, representante da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, está com a palavra.

O SR. MARCELO GUIDOUX KALIL: Boa noite. Nós vamos passar dois vídeos curtinhos para o pessoal. A gente trouxe aqui a petição contra a mutilação do Plano Cicloviário, porque a gente entende que estão querendo fazer uma mutilação. A gente conseguiu mais de três mil assinaturas, 3.049 para ser bem exato. Eu esperava pelo menos que o Vice-Prefeito estivesse aqui para entregar uma cópia para ele, para o Fortunati e para os Vereadores entregarem ao Presidente. Pelo menos três mil moradores de Porto Alegre se prestaram a assinar; obviamente, a gente sabe que são muito mais que querem uma Cidade mais humana.

Eu fiquei curioso pela questão de escolherem o Vigna para falar hoje aqui. Por que o escolheram? Ele é um técnico, a gente está falando sobre uma decisão política aqui. Decisão que o Governo quer remover dinheiro da educação e da construção de ciclovias. É uma decisão política. (Palmas.)

(Procede-se à apresentação de vídeo.)

O SR. MARCELO GUIDOUX KALIL: Então, a gente teve em 2011 a promessa da Prefeitura – falou em nome do Fortunati – que iriam cumprir essa lei. Por que voltaram

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

atrás agora? O que mudou? Não são pessoas de palavras? A gente não pode confiar na palavra deste Governo? Eles foram aplaudidos pela população, e agora eles estão tentando retirar esse projeto para não ter que cumprir a lei. É basicamente isso.

A criação do fundo é uma ideia boa, mas, como ele está sendo apresentado, como está sendo proposto, é só uma desculpa para não terem que cumprir o art. 32 do Plano Cicloviário, que obriga investimento de 20% do dinheiro arrecadado com multas na educação para o trânsito e na construção de ciclovias.

Há dez dias, aconteceram duas mortes trágicas de duas jovens, uma de 19 e uma de 21 anos, a Daise e a Patrícia, porque elas ousaram por em práticas os seus ideais de lutar por uma Cidade mais humana. Essas mortes podiam ter sido evitadas, assim como centenas de outras mortes que acontecem anualmente na Cidade. Podiam ter sido evitadas se houvesse uma educação para o trânsito e estrutura adequada que protegesse os mais frágeis no trânsito: ciclistas e pedestres. Mas os nossos governantes parecem ser tão insensíveis com as mortes no trânsito como são insensíveis com a vontade do povo.

No ano passado, morreram 126 pessoas no trânsito em Porto Alegre. Nos últimos cinco anos, foram 690 mortes, o que equivale a quase três vezes o número de mortos na Boate Kiss. (Palmas.) Isso sem contar o número de feridos e mutilados, porque a EPTC não tem estatísticas sobre o número de mutilados e pessoas que ficam com sequelas para o resto da vida. A cada dois anos, morre no trânsito mais gente do que morreu aquela noite em Santa Maria, mas isso parece não ser motivo para uma ação tão enérgica quanto a que estão tendo hoje em dia com as casas noturnas.

Agora estão apresentando um projeto que pretende eliminar a única fonte garantida de recurso para educação no trânsito e para construção de ciclovias. Não é minimamente justo que os 20% das multas, só 20%, sejam utilizados para educar os próprios motoristas infratores, os motoristas desinformados que foram lá e agrediram outras pessoas que causaram acidentes, que esse dinheiro das multas seja investido em mais educação, para evitar que novas multas sejam emitidas, para evitar que novas vidas sejam perdidas no trânsito?

A EPTC diz que não é viável muitas vezes implantar rapidamente essa verba na construção de ciclovias, mas ninguém tem como discordar que a gente pode usar esse dinheiro, sim, para educação no trânsito. Até o Vigna falou ali que são três eixos de

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

atuação no Plano Cicloviário: divulgação, educação e estrutura. Educação relativa à bicicleta em Porto Alegre: me mostrem uma campanha atual, eu não conheço. Eu não conheço nenhuma campanha de educação. O que tem, eu já vi um panfletinho voltado para o ciclista, não existe nenhuma campanha para educar o motorista. Se existe, é muito ineficiente e praticamente escondida.

O Vigna disse também que há ações educativas permanentes com os motoristas profissionais. A gente esteve em reunião, na semana passada, com os motoristas da Carris, e eles nos disseram pessoalmente que não há nenhum tipo de educação nesse sentido. A única educação que eles têm é quando vão tirar a carteira de motorista, só. A Prefeitura não fornece nenhum tipo de orientação para eles, as empresas não fornecem nenhum tipo de orientação para eles sobre como se portar, como conviver melhor, curso de reciclagem. Isso tudo existia antigamente e não existe mais. Parece que omitiram também da apresentação; até mencionaram o Conselho Gestor do Fundo Municipal, mas não mencionaram que ele é formado majoritariamente por quem? Por membros da Prefeitura que vão decidir como é que vai ser usado esse dinheiro que está no fundo. Se não me engano, são sete representantes da Prefeitura e dois da sociedade civil. A gente exige que seja no mínimo um conselho paritário: metade formada por membros da sociedade civil e metade, pela Prefeitura, para que se tenha efetivamente participação popular e não só no nome. Se esse projeto for aprovado, o Capellari, o Sebastião Melo, o Fortunati e todos os Vereadores que votarem a favor desse projeto de lei vão ser cúmplices de todas as mortes em consequência do trânsito. Porque a educação no trânsito é o que pode evitar essas mortes, estrutura é o que pode evitar essas mortes.

Eu queria até convidar dos Vereadores presentes – há 11 ou 12 –, os que vão votar contra esse projeto a levantarem a mão para a gente saber, para que a população de Porto Alegre saiba quem são os que vão votar contra o projeto. Por favor, os que vão votar contra o projeto, os que vão apoiar os ciclistas nessa causa. Vereadores, levantem a mão. O Brasinha deu uma baixada, Aírto Ferronato, Cleiton... A população de Porto Alegre já sabe, então, em quem pode confiar.

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

O SR. MARCELO GUIDOUX KALIL: Quer mais argumento que isso? Eu vou te dar mais um argumento: a Prefeitura diz que vai ter que investir na EPTC um valor equivalente ao que for gasto das multas. Foi um dos argumentos dele para retirar esse dispositivo. Bom, o dinheiro das multas não é para manter a EPTC. Até o próprio Tribunal de Justiça decidiu que esse dinheiro não faz parte do Orçamento. Além disso, dinheiro investido em educação no trânsito salva vidas. O que é mais importante? Não é nem tanto dinheiro para a Prefeitura, são R\$ 6 milhões. Eles gastam muito mais do que isso, centena de milhões, estão endividando a Cidade com empréstimos com o Governo Federal para construir viadutos, duplicações de avenidas. Depois a gente vai ficar 20, 30 anos pagando. O dinheiro investido na estrutura cicloviária, em ciclovias, reduz acidentes e incentiva o uso da bicicleta, pois reduz a poluição do ar, a poluição sonora e traz economia em saúde e mais qualidade de vida. Então, eu queria agradecer e deixar para os Vereadores que façam decisões sábias, porque Porto Alegre está observando vocês e vai cobrar, estamos aqui para cobrar. Vou entregar as petições para o Presidente e para o Cappellari, esperando que seja entregue para o Vice-Prefeito ou para o Prefeito. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Este material está à disposição dos Vereadores. Conforme o agendado, previamente nós vamos começar com inscrições e interagindo com os Vereadores. O primeiro inscrito é conhecidíssimo aqui da Casa, tem três mandatos como Vereador: Beto Moesch, pela Agapan. Cada orador tem o tempo de cinco minutos.

O SR. BETO MOESCH: Boa noite, Sr. Presidente, Ver. Professor Garcia, demais Vereadores, Cappellari. Eu sou o autor dessa emenda dos 20%, então, obviamente, sou favorável a ela. (Palmas.) Deixem-me fazer um breve histórico, porque uma sociedade que evolui também tem que entender que este momento, não só o de hoje, da implantação das ciclovias na Cidade, é algo, há dez anos, inimaginável. Era impensável, há dez anos, que nós estaríamos discutindo e debatendo como implantar ciclovias. Porque a ciclovia não estava na pauta da Cidade. O debate se inicia, principalmente, nos anos 70 em Porto Alegre, liderado, principalmente, pela Agapan, instituição que eu aqui

represento hoje, sou conselheiro da Agapan, porque a concepção ambiental prioriza, obviamente, o pedestre e o ciclista e uma mobilidade urbana, em qualquer país.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Tu tens algum material?

O SR. BETO MOESCH: Não. Então, esse é um primeiro momento importante, anos 70, e que causalmente se defendia na Av. Ipiranga, porque era uma avenida plana, a primeira que poderia receber uma experiência de ciclovia na cidade de Porto Alegre; depois a própria EPTC coloca muito bem o histórico de tentativas legais de se implantar ciclovias na Cidade. O Plano Diretor Cicloviário surge de uma reação também da Agapan e de outras entidades de ciclistas, contra o projeto da 3ª Perimetral, que não previa ciclovia. A resposta do Banco Interamericano de Desenvolvimento, BID, banco financiador da Prefeitura na época, em 1996, como não havia mais possibilidade de se fazer a ciclovia na 3ª Perimetral, foi o Plano Diretor Cicloviário. E eu acho que a Cidade ganhou com isso, porque nós, ao invés de implantarmos a ciclovia numa avenida, embora devesse ser assim, se garantiria a implantação de ciclovias em toda a Cidade, não apenas na 3ª Perimetral. Faço uma leitura pessoal agora com relação a isso. Isso demorou tempo para se implantar, licitações, muitas vezes, sem concorrência, enfim. Por volta de 2007, se não me engano, ficou aprovado o plano. Mas o plano ficou pronto em 1997. O que nós temos que entender? Se nunca tivemos uma cultura de ciclovias na cidade, nunca tivemos, com algumas exceções pontuais, como a da Agapan, a qual eu represento, os projetos de malha viária não previam ciclovias, nunca. Embora, já em 1999, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental prevê, de forma clara, precisa e muito bem prescrita, a prioridade para o pedestre e para as bicicletas. Só que isso nunca foi implementado. Com esse dispositivo do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, ainda não o Plano Diretor Cicloviário, eu fiz uma instrução normativa, como Secretário do Meio Ambiente, dizendo o seguinte: A SMAM só vai licenciar empreendimentos que necessitem de novas vias ou reformas de vias, desde que implante ciclovias, segundo o Plano Diretor Cicloviário. Daí veio a Av. Ipiranga, a Av. Diário de Notícias, a Edvaldo Pereira Paiva, que são contrapartidas de empreendimentos, inclusive, públicos. A Edvaldo Pereira Paiva é do Programa Integrado Socioambiental,

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Pisa. Então, nós estávamos já, num primeiro momento, mudando a cultura de projetos de malha viária. Com o Plano Diretor Cicloviário nós entendemos que isso foi uma construção conjunta, interna da Prefeitura, e externa, com a sociedade. Porque, além de nós mantermos, obviamente, a cultura de ciclovias nas malhas viárias, isso está no Plano Diretor Cicloviário, talvez até com alguns ajustes que possam feitos, e aqui foi bem colocado pela EPTC, talvez que o ajuste não precise ser com estacionamentos. Isso pode ser construído em conjunto com o Executivo e com a Câmara de Vereadores, além de mantermos as contrapartidas de empreendimentos, porque é cultural. Então se coloca a bicicleta com um modal que antes não existia na malha viária, nós entendemos o seguinte: nós precisamos de um outro mecanismo para isso. Nada melhor do que uma parcela das multas de quem usa justamente o carro, para financiar uma mudança cultural na Cidade, de não mais priorizar o carro, mas também, aos poucos, priorizar a bicicleta. (Palmas.) Então, essa ideia é pragmática, sim, não é de 80%, mas de 20%, mas também com esse viés, de, realmente, implementar uma mudança cultural de mobilidade urbana na cidade de Porto Alegre. Então, concluindo, Sr. Presidente, em nome da Agapan, nós queremos dizer o seguinte: primeiro, há, sim, que se reconhecer o avanço cultural e prático na execução de ciclovias, um pouco de bicicletários – que também está previsto no Plano Diretor Cicloviário, teremos que avançar muito –, mas precisamos manter os 20%, porque é a maneira de financiar o sistema, não só com relação às ciclovias, mas as campanhas educativas não só para o ciclista, mas para o pedestre, para que o carro respeite a faixa de segurança, ou seja, essa mobilidade mais humana que tanto precisamos e que esses 20%, de uma certa forma, garantiriam. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Ver. Beto Moesch, representando a Agapan. O Sr. Beto Flach está com a palavra.

O SR. GILBERTO FLACH: Boa noite pessoas queridas, boa noite a esta distinta plenária. Talvez o assunto de trás para frente seria uma dica para a EPTC, se tiver problema, por exemplo, com a questão de recursos, nosso laboratório de políticas públicas e sociais, a gente sugere que seja fiscalizada a lei do um metro e meio, porque vão sobrar recursos para todos os lados. (Palmas.) E mais ainda se forem fiscalizadas as faixas de pedestres,

os carros que cruzam nos cruzamentos e não respeitam a vez. Então, a nossa ideia é bastante simples para resolver a questão dos recursos e não precisa ser alterado o Plano Diretor Ciclovitário nesse item. O nosso laboratório, desde 2009, tem dado atenção à cicloatividade e às políticas públicas voltadas à bicicleta em Porto Alegre. Então, nós queremos trazer alguns elementos.

(Procede-se à apresentação em PowerPoint.)

O SR. GILBERTO FLACH: Pode passar, para dar um sobrevoo. O Plano Ciclovitário é uma história que começou lá em 1981, com a previsão de 162 Km, um pouco mais do que a rede estrutural do atual Plano. Em 1996, a Cidade vem somando esforços para conseguir dar passos no uso da bicicleta. Em 1996, foi feito um estudo para saber quanto custaria aquele Plano Viário de 1981, a Ciclovía de Ipanema, o Manual do Ciclista – que é uma ação de educação voltada para quem pedala e não tanto para quem dirige. Em 1999, a EPTC faz o projeto para escalar “azuizinhos” utilizando bicicleta – é uma atividade importante da EPTC. Em 2000, temos o Guia Ciclovitário de Porto Alegre com rotas mais adequadas. Aí, me chamou atenção essa interdisciplinaridade que teve entre a EPTC, Secretaria Municipal dos Esportes, SMAM, Secretaria de Educação no sentido de que não é uma Secretaria que vai dar conta do problema do uso da bicicleta. A implantação do Caminho dos Parques. Em 2006, houve o estudo da Logit Matricial de São Paulo. Eles pedalaram, mais ou menos, mil quilômetros na cidade para fazer um plano de 400 Km. Então, uma equipe muito qualificada. Esses documentos estão para *download* no *site* da EPTC. Parece que, para nós, ciclistas, é muito interessante conhecermos toda essa parte de documentação. Em 2009, houve a conquista do PDCI, garantindo os 20% das multas para a infraestrutura e pró-bicicleta nas campanhas. Em 2011, a Prefeitura tenta criminalizar a Massa Crítica no Ministério Público. Eu acho que todos lembram desse fato que eu chamo de grotesco. A ação judicial exige o cumprimento dos 20% das multas para o plano. Em 2012, a Prefeitura tenta alegar que os 20% seriam inconstitucionais, porque seria orçamento, e entrou com uma ação. Em 2013, houve o Projeto de Lei do Ver. Marcelo, que inclusive protocolou o projeto no primeiro dia de trabalho, sobre o fundo em que permaneciam os 20% das multas e também criava um conselho gestor paritário. Nos

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

parece hoje um pouco bizarro que tenha um fundo e que o presidente desse conselho que gesta o fundo é o Diretor da EPTC, mas esse conselho, ao mesmo tempo, tem que fiscalizar a EPTC, ou o investimento, pelo menos, e isso parece um pouco bizarro, muito menos não sendo paritário com a sociedade, com as entidades, com as pessoas que utilizam a bicicleta e que estudam este tema na Cidade. Há também aquele Projeto de Lei do Executivo criando o fundo, mas revogando os 20% das multas. Em novembro do ano passado, tivemos uma audiência pública aqui sem representantes da Prefeitura. Acho que teve um acúmulo de coisas muito importante e não conseguimos fazer o diálogo necessário. Por fim, este ano, o Tribunal deu conta de condenar a Prefeitura realmente à destinação dos 20% das multas. Agora, em março, estamos aqui nesta audiência pública. O que vai sair desta audiência pública? Os acordos nos parecem importantes e não só acordos da comunidade com o Executivo, com a EPTC, que está apresentando, mas também com esta Câmara, porque não precisamos mais que, amanhã ou depois de amanhã, outra pessoa venha a falecer debaixo das rodas de um ônibus ou de um carro, ou porque uma criança resolveu pedalar uma bicicleta, enfim. Nos parece que a Cidade está pedindo que tenhamos mais respeito e compartilhamento. Oxalá esta tribuna aqui seja usada para a gente somar com este debate nesta direção, Presidente. Muito obrigado pela oportunidade. Saudações. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Beto. Parabéns, tu foste preciso no tempo. O Ver. Valter Nagelstein está com a palavra e dispõe de cinco minutos.

O SR. VALTER NAGELSTEIN: Sr. Presidente, Secretário Cappellari, Kalil e Weiss, cumprimento também o nosso pessoal da EPTC, colegas Vereadores, Gil Almeida, que representa o Executivo, cumprimento os ciclistas, os cicloativistas, ex-Vereador Beto Moesch, e vou falar na mesma linha do Beto. O Beto era Vereador aqui, e eu, à época, no meu primeiro mandato, era Líder do Governo. Posição espinhosa, essa mesma que o Ferronato, com a sua singular capacidade, desempenha hoje. Eu lembro de dois acordos que nós levamos a cabo. Vinte por cento de área livre vegetável na revisão do Plano Diretor, e isso nós mantivemos no Plano Diretor e aprovamos o Plano Diretor com 20% de área livre vegetável, e a questão do Plano Diretor Cicloviário, que é um projeto do

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Executivo. Então, eu quero dizer ao meu querido amigo Ferronato, ao Gil Almeida, embora isso gere algum desconforto, Cleiton, porque, afinal de contas, nós somos Vereadores da base, mas eu preciso ser coerente com a minha história e com aquilo que sempre defendi, com o voto que eu dei e com a orientação que eu dei. Está aqui a Rejane, que é nossa companheira, que trabalhou comigo e que continua assessorando a Liderança do Governo. Só para as pessoas entenderem como isso funciona: o Líder do Governo sugere a Ordem do Dia, aqui na Câmara, a priorização dos projetos. Ele recebe uma lista com os projetos e vai para a reunião de Mesa e Lideranças, em que estão todos os outros líderes dos outros partidos, e apresenta a sugestão do espelho. Aí, cabe aos outros Vereadores dar acordo ou não. Se a gente não consegue acordo unânime, a gente não consegue colocar o projeto na Ordem do Dia. Mas quem movimenta essa máquina é o Líder do Governo. É ele quem monta essa pauta, e o Governo me mandou o projeto, naquela época, um projeto do Governo. O Plano Diretor Cicloviário é projeto do Governo. Na época do Governo Fogaça, eu fui o Líder do Governo aqui. Então, eu me sinto compromissado com isso. Se foi o Governo, meu Secretário Cappellari, e eu compreendo muitas das razões, mas eu não estou convencido de tirar os 20% porque eu votei isso e defendi isso e sustentei os 20% na tribuna. (Palmas.) Então, eu compreendo que possa haver dificuldades, mas eu sempre estive envolvido com essa questão. Eu fui Secretário da SMIC quando houve aquele infeliz episódio de acorrentar as bicicletas no Mercado. Eu me comprometi, em 30 dias, e demorei um pouco mais, 45, e nós colocamos os bicicletários no Mercado, colocamos bicicletários no Largo Glênio Peres. Eles estão ali até hoje. Colocamos no mercadinho do Bom Fim. Colocamos na SMIC. Onde eu pude, Marcelo, da forma como pude, eu também ajudei nisso. Confesso que tenho medo de andar na rua de bicicleta porque o trânsito é bárbaro para quem anda de bicicleta. Eu ando de moto, ando de bicicleta e nós somos sempre a parte fraca. Acho que temos muito em que avançar, isso é verdade, e esses recursos, Cappellari, acho que são importantes. Como fui Secretário da Indústria e Comércio, reconheço que é um conflito estabelecido não só com os automóveis. Há um conflito também com o comércio que precisa ser dirimido. Então, precisamos também ter essa compreensão. Muitas vezes há resistência, e isso aconteceu também comigo, isso está nas redes sociais, na questão do Mercado Público, quando eu falei que sábado era importante, porque, de fato, aumentava a renda

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

dos mercadeiros, quando as pessoas podiam estacionar os carros. Isso é como no supermercado, infelizmente, a gente não consegue ir de bicicleta para fazer um rancho. Então, o carro, às vezes, é importante. Aí, houve uma certa incompreensão naquele momento. Mas eu sempre tive as minhas posições muito claras, muito transparentes e estou aqui reafirmando isso, Sr. Presidente. Eu tenho dificuldade em alterar essa questão. A outra questão em que tenho dificuldade, para concluir, é a seguinte: acho que se fossem aplicados os 20%, nós teríamos o dinheiro das contrapartidas, dos grandes empreendimentos da Cidade podendo ser alocados para outras questões, que também são importantes. (Palmas.) Essa é uma outra questão: quando chega um projeto da Prefeitura para licenciar, ele vai para um lugar chamado Cauge. Lá, sentam os técnicos das várias secretarias e cada um pede uma coisa. A SMAM pede uma coisa, o DEP pede uma coisa, a EPTC pede outra coisa. Se nós garantirmos estes 20%, já não tem mais por que estar pedindo desse empreendimento se podemos garantir o recurso para outras questões que são importantes. (Palmas.) Então, eu estou aberto para ouvir, e se o Governo tiver razões suficientes que me convençam, eu estou pleno e consciente de que não estamos mais no tempo do império, que nós não somos Vereadores que vamos votar a cabresto. Nós votamos com a nossa livre consciência. Eu sempre fui um Vereador alinhado, fui o Líder do Governo nessa questão, mas eu preciso estar com a minha consciência tranquila, Brasinha, para votar as questões. Então, acho que a manutenção deste recurso foi o Governo que concedeu. Se foi o Governo que concedeu, a menos que me convençam com uma razão muito forte de que isso foi errado, foi equivocado, eu continuo com aquela posição de que fui convencido lá atrás. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Sr. André Gomide está com a palavra e dispõe de cinco minutos.

O SR. ANDRÉ GOMIDE NUNES: Boa noite a todos. Hoje não é um dia muito feliz porque o motivo de estarmos aqui exigindo da Prefeitura é justamente pelo fato dela não querer cumprir uma lei aprovada por ela mesma, como o próprio Ver. Nagelstein acabou de afirmar e contextualizar muito bem. Eu tinha escrito uma série de rabiscos hoje, durante a tarde, pensando no que ia dizer. Eu fico com muita vontade de não ler o que escrevi aqui

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

porque eu quero morar nesta Cidade que eles me apresentaram hoje aqui, porque não é a mesma Porto Alegre em que eu vivo diariamente. Na Porto Alegre em que vivo diariamente, eu sou xingado no trânsito porque a Prefeitura não educa o motorista. A Cidade em que eu vivo não tem campanha, não tem *marketing*, a Cidade que eu vivo é real. E a realidade em que eu vivo é a mesma que os meus colegas que estão sentados ali no plenário sofrem todos os dias: a dureza de sair de casa e não saber se tu retornas. A dureza de ouvir: “Verbas nós temos aos montes, nós só temos dificuldade técnica”. Nossa, quatro anos para conseguir pensar isso? De 2009 a 2014, aliás, são cinco já. Nesse ritmo, em 2030, talvez, nós tenhamos o término do arranhão da Ipiranga aqui!

Tem uma questão muito importante que pouca gente está levantando, inclusive eu peço atenção da imprensa para que publique isso: multa não é orçamento! Decidido pelo Tribunal de Justiça, em segunda instância, em grau de apelação! Então, que pare essa falácia por parte da Prefeitura de dizer que vai tirar, que vai faltar verba de um lado ou do outro, porque já estão querendo assustar as pessoas! Até parece que vão tirar dinheiro da educação para colocar em ciclovias! Foi isso que ficou parecendo, hoje, aqui na tribuna.

O assunto que nos trouxe aqui, hoje, é muito sério, ao contrário do que pensam alguns que ficaram rindo diante da fala de alguns colegas, muito sério, inclusive, pode gerar improbidade administrativa para alguém.

Então, ou se aplica o Plano Cicloviário ou se arca com as consequências. As consequências virão, é ano eleitoral, o povo pode até ter memória curta, mas ciclista não tem. E ciclista tem família também!

Eu vi o pessoal da EPTC trazendo um PowerPoint muito bonito e muito bem instruído, e resolvi trazer o PowerPoint da vila, onde as crianças que estudam na escola próxima ao acidente da Daise resolveram fazer. Isso aqui é um relato de crianças, em que elas demonstram o que elas estão sentindo e o que nós estamos deixando de legado para elas. Esse é o legado verdadeiro, é o legado que me entristece e me faz todo o dia levantar e ter vontade de brigar! Eu não brigo mais por uma Cidade para mim, porque desta eu não tenho mais esperança. Eu tenho um sobrinho de três anos e quero deixar uma cidade melhor para ele, para que, amanhã, ele não faça uma faixa dessas com o nome do tio dele! (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, André. O Ver. Engº Comassetto está com a palavra.

O SR. ENGº COMASSETTO: Boa noite a todos construtores e construtoras de uma Cidade sustentável; boa noite, Presidente, Cappellari, Paulo e Marcelo. Eu venho aqui, como Líder da minha Bancada, dizer que a nossa Bancada – que tem cinco votos – votará para que o processo continue avançando e para que os recursos continuem disponíveis para aquilo que nós já construímos. E eu falo aqui como Líder de oposição, mas que ajudou a construir, votou o Plano Diretor Ciclovitário, acompanhando a emenda do Ver. Beto Moesch e acompanhando a defesa que fez o Líder do Governo – na época – , o Valter. E esta é uma Casa política e nós temos que estar atentos.

Portanto, eu tenho dois requisitos aqui como princípios que deveríamos levar em consideração: se esta é uma Audiência Pública para debatermos o projeto do Plano Diretor Ciclovitário, nesta Casa tem dois projetos: o do Executivo e um de origem do Legislativo, que é anterior ao Projeto do Executivo. Portanto, deveria ter o mesmo direito e o tempo de apresentar aqui.

Segundo, se é uma audiência pública para ouvir a opinião da nossa Cidade, a síntese dessas opiniões tem que ser incorporada pelo Executivo, não pode ser uma audiência pública que seja só para ouvir e continuar tomando decisão contrária à opinião da Cidade. Ditos esses dois princípios, estou convicto de que estamos aqui discutindo uma questão de um momento estratégico. No que diz respeito à construção da cidade sustentável, pegando o tema da ciclovía, da educação do trânsito, da sustentabilidade como um todo, nós estamos aqui discutindo hoje se nós retrocedemos ou se nós avançamos. Porque o que o Executivo está propondo aqui – eu confesso, Antônio, eu o conheço há muito tempo, já debatemos por muito tempo, você, a Cristina, que são técnicos, tenho respeito por esse trabalho – eu não entendi, não entendi – qual é a razão técnica de retirar o recurso que está destinado para dar a sustentação num projeto que é para a evolução da Cidade. Não entendi. Porque, se naquele momento nós garantimos algo que é recurso, por que, agora, estão querendo criar um fundo sem fundo? É isso? Em síntese, é isso que está se propondo: é criar um fundo sem fundo, porque nós temos, na nossa legislação municipal, um conjunto de fundos, mas que não tem fundo. Tem um conjunto de fundos

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

implementado que não tem fundo. Então, esse recurso de 20% das multas ser direcionado para colocar a Cidade no mapa mundial como uma cidade que avança, como uma cidade que diversifica o seu modal, como uma cidade que implanta as ciclovias – e aí, Antônio, uma fala que você disse: “Bom, se fizerem as ciclovias, as bicicletas já aparecem”. Eu digo que não, que as bicicletas já apareceram, o que faltam são as ciclovias. Esta é a nossa realidade.

Então, eu quero perguntar aqui, respeitosamente, e sempre como fazemos aqui no debate contraditório, se o Secretário Cezar Busatto, em nome do Governo, deu a sua palavra, as lideranças do Governo aqui pediram o voto para todos e para nós, inclusive, que votássemos, por que dar marcha à ré? Nós temos que ir para frente, avante as ciclovias!

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Ver. Comassetto. Ver. Comassetto, quero fazer dois esclarecimentos em relação à sua palavra. Primeiro, o projeto do Ver. Marcelo vai ser votado na quarta-feira, foi combinado isso. E a outra: a audiência pública não tem caráter deliberativo, mas eu tenho certeza de que a fala e os diversos esclarecimentos podem fazer uma alteração de opinião, a isto é o que se propõe uma audiência pública.

A Sra. Eliana Carmelin Lima está com a palavra.

A SRA. ELIANA CARMELIN LIMA: Boa noite a todos e a todas, eu estou aqui como cidadã, não somente como ambientalista também ligada à Agapan, mas como pedestre, principalmente, e gostaria de remarcar algumas coisas – muitas que já foram faladas aqui. Em primeiro lugar, a questão da fiscalização. Alguém tem visto fiscalização no trânsito de Porto Alegre? Por favor, levante a mão. Não, né? Eu, as poucas e raríssimas vezes que vejo, eu vejo as duplas – até já coloquei no Twitter isso – conversando, colocando a conversa em dia, são raríssimas vezes. Não existe fiscalização no trânsito, a fiscalização que existe é para multar estacionamento, mas não para cuidar do trânsito propriamente: excesso de velocidade. Pedestre, aqui é uma selva, pode ser até que alguns respeitem a faixa de segurança, mas não respeitam a sinalreira propriamente dita, ou seja, os

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

vulneráveis, sejam ciclistas, sejam pedestres, não importa, porque não há fiscalização e muito menos educação para os motoristas.

Então, precisamos desses 20% para fiscalizar, para cuidar desses furos da nossa educação no trânsito. Outra coisa, a gente está andando para trás, sim, de marcha a ré. Brasília, por exemplo, é uma cidade que já foi violenta no trânsito, como a nossa, mas, lá – eu não vou falar dos ciclistas, que ainda são desrespeitados –, o pedestre é extremamente respeitado. Mas o que aconteceu? Houve educação no trânsito. E, aqui, precisamos urgentemente disso. (Palmas.) Gostaria de reforçar que é um retrocesso cultural, ético e ambiental tirar esses 20%. Eles foram ao encontro dos avanços, inclusive jurídicos, mas, principalmente, temos que prestar atenção na questão cultural. Outros países, outras cidades, estão dando cada vez mais espaço aos pedestres, aos ciclistas, ao transporte público, que é importante, porque também tiraria muitos carros das ruas, dando mais espaço aos pedestres e aos ciclistas. E nós temos muitos carros com uma pessoa só, porque não existe nenhuma educação. (Palmas.)

Um detalhe sobre as audiências: apesar de elas não terem caráter deliberativo, eu tenho participado de audiências públicas – muitas delas para tratar de questões muito importantes para a sociedade, como a questão dos cortes de árvores –, com a Prefeitura presente, e saio com a sensação de “faz de conta que estamos numa audiência pública”. Isso tem que ser levado em conta, porque a Prefeitura, apesar de o Ministério Público pedir, apesar de todos nós, em maioria, pedirmos, exigirmos aquilo que é nosso por direito, que mudassem algumas situações – não posso esquecer, jamais, da questão dos cortes de árvores, que continuam, exageradamente –, a Prefeitura nos dizia: “Não, nós não vamos mudar absolutamente nada”. Então eu espero que a nossa presença aqui seja levada em conta. Os Vereadores vão levar em conta, mas espero que a Prefeitura não nos faça, mais uma vez – desculpem –, de palhaços, como faz, muitas vezes. (Palmas.) Aliás, eles estão fazendo, não é? Porque eles não estão sequer presentes para dizer por que estão deixando de investir esse valor.

Resumo: não podemos andar na contramão ambiental, social, e tirar esse valor que foi uma conquista, um avanço nessas questões, tanto culturais, sociais e ambientais, sem nenhuma explicação. Ele tem que ser melhorado e não pode deixar de existir, de ser levado em conta. A educação para o trânsito e a fiscalização efetiva, eficiente. Esses

“azuizinhos” têm que estar cuidando dos vulneráveis, dos abusos e da própria legislação.
Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Sra. Eliana. O Sr. Gonzalo Durán Garcia está com a palavra.

O SR. GONZALO DURÁN GARCIA: Muito obrigado. Boa noite a todos. É difícil fazer ciclovias, não é? “Sim, pois é”. Vamos ver, Antônio – já te conheço de outras vezes –, eu gostaria de fazer algumas perguntas retóricas. Como discutiram os viadutos duplos, triplos e quádruplos e as duplicações que cortam parques e os despejos da Av. Tronco, se vocês estão sempre discutindo para fazer uma ciclovia? (Palmas.) Porque eu não tive referências das discussões com os moradores da Av. Tronco, por exemplo. Vocês, quando implantam uma nova obra, das inúmeras obras que estão paradas em Porto Alegre, têm que implantar ciclovias junto, não é? “Ah, sim, pois é”. Aonde vão as ciclovias das trincheiras, da Rua Anita Garibaldi, da Av. Plínio Brasil Milano? Onde vocês vão colocar essas ciclovias? Ou é outra lei, que não vai entrar na moda, Sr. Cappellari? Ruas exclusivas para pedestres, para modais não motorizados – para que todo mundo saiba disso –, geram cidades mais amáveis e os comerciantes adoram. Adoram! Vai falar com todos os donos de lojas da parte de pedestres da Rua dos Andradas, por exemplo: “Agora, vamos colocar carros aqui”. Eles vão dizer: “Não! Não coloquem carros, aqui. Está entrando todo mundo a pé para comprar”, porque têm um tempo precioso para ver se gostam, se não gostam. É por isso que, em todos os centros comerciais do mundo, as ruas são exclusivas para não motorizados. (Palmas.) Do mundo! Se não acredita, usa a Internet, se não tem grana para viajar, Cappellari.

(Manifestações nas galerias.)

O SR. GONZALO DURÁN GARCIA: Mas é sério! Porque eu já não consigo acreditar em você. Porque sempre que você tem alguma ideia, é para todo mundo levar as mãos para a cabeça. E, além disso, eu gostaria de saber se você teve a sensibilidade suficiente para ter entrado em contato com as famílias das duas gurias mortas e falar ou produzir uma

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

mensagem institucional, que coloque a posição oficial desta Prefeitura, para saber o que vocês vão fazer daqui para frente. (Palmas.) Vocês ousam dizer “desculpa”, mas não param de brincar com tinta escorregadia vermelha, depois de inúmeras denúncias! “Ah, pois é”. Quem vende a tinta vermelha deve adorar vocês.

Sabem a campanha da mãozinha? Sumiu! Não tem mais nem na página da *web*. Gastaram uma grana com as mãozinhas dos pedestres, e agora não tem mais. Começo a duvidar da capacidade técnica da EPTC, quando tantas obras estão paradas e quando tantos erros políticos não são, tecnicamente, denunciados. Começo a duvidar... É uma lástima, porque eu imaginava que os técnicos teriam alguma coisa para falar sobre isso, mas os políticos estão passando por cima de vocês. Os cursos de educação são muito importantes, não só para as crianças, mas também para os fiscais, para os motoristas. Se os fiscais fossem orientados a interagirem com o trânsito, e não só a ficarem parados nos cruzamentos para ver se vai ter algum acidente... (Palmas.) Vocês estão muito aquém do que esta Cidade necessita.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Para concluir, Sr. Gonzalo.

O SR. GONZALO DURÁN GARCIA: Para concluir, então, uma frase necessária: Sr. Cappellari, saia logo da EPTC!

(Manifestações nas galerias.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Ver. Marcelo Sgarbossa está com a palavra.

O SR. MARCELO SGARBOSSA: Boa noite a todos e a todas. Bom, depois do Gonzalo, aqui, fica difícil falar, mas eu queria dizer, Cappellari – talvez alguns achem que é pessoal –, que essa crítica que se faz a tua pessoa, na verdade, é quanto a essa gestão, em que está tão incutida a ideia do carro como um símbolo máximo da sociedade, ficando difícil até fazer um debate. A gente tem conversado, algumas vezes, quando nos encontramos... Mas, por exemplo, quanto à questão dos ônibus, qual é o problema de revisar as tabelas, obrigando o motorista a andar mais devagar, tornando-o um agente de

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

pacificação do trânsito? Ou, então, os trinta segundos na sinaleira, que é o nosso projeto, que passou, agora, aqui, na Câmara, e que, provavelmente, o Prefeito vai vetar. Então vejam que mesmo questões mais simples esbarram numa lógica... E eu lhe admiro, porque você fala isso, coloca isso bem claro, revelando uma postura. Mas, aí, vem uma crítica, porque a maioria de nós entende que esse é um modelo ultrapassado de Cidade. A Cidade tem que voltar a sua escala humana, mas algumas coisas aqui já foram faladas, eu não vou repetir – e esta vou ter que repetir, Antônio. Quando disseram que os projetos esbarram na comunidade, eu comecei a listar: a trincheira da Rua Anita Garibaldi, da Av. Cristóvão Colombo, da Freeway, aqui do Gasômetro, etc. Estas esbarraram também na comunidade, mas estão sendo feitas goela abaixo. (Palmas.) Acho que a postura do Município é de diálogo, mas quando as pessoas vêm nas audiências e colocam, unanimemente, uma posição, mesmo assim são tiradas as forças. Então, eu acho que esse critério teria que valer mesmo. Nós até já demos uma sugestão para o Prefeito apresentar, publicamente, o Plano Diretor Cicloviário, os seus quatrocentos quilômetros – e não é a primeira vez que eu falo isso na frente do Cappellari e do Antônio –, e dizer: “Olha, se você acha que o teu comércio vai falir, saiba que no próximo ano ou dois vai passar aí uma ciclovia que é para a Cidade toda; então, te muda porque nós vamos executar esse Plano Diretor Cicloviário em breve”. Ele avisa a Cidade e implementa, de uma vez – esta é a sugestão. Quero dizer que esta Audiência e este Projeto de Lei são o resultado de muita luta no campo judicial, que começou, como o Beto falou, com a EPTC mandando imagens da Massa Crítica para o Ministério Público e pedindo que fizesse uma investigação de uma possível ilegalidade da Massa Crítica. Nós também sabíamos da Legislação e protocolamos no Ministério Público um Pedido de Providências. Fomos várias vezes no Ministério Público, porque o Ministério Público entra com uma ação, condena o Município, e não há nada mais, nada menos, do que cumprir a Legislação. O Município alega que é inconstitucional, essa alegação é derrubada no Tribunal de Justiça, portanto, é constitucional a Emenda que o Beto faz e agora, recentemente, o Tribunal confirma a condenação – ou seja, tem que pagar. A única diferença é que de um prazo de quatro anos para aplicar o que já passou, mas o que está, hoje, entrando de multas, tem que aplicar agora. Então, essa foi a única modulação. O primeiro projeto, Cappellari, que protocolamos quando entramos na Câmara foi justamente para a criação de um fundo,

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

criando um conselho paritário. E aí, Cappellari, acho de uma arrogância extrema, porque vocês foram comunicados desse projeto, oficialmente – porque é o trâmite legal – e nem sentaram conosco para a gente construir, juntos, se dispuseram. Pode ser um projeto de autoria do Executivo, não precisa estar disputando paternidade, mas o fato é que tinha um projeto aqui, e até em respeito ao mandato, deveria haver um diálogo conosco, com o nosso mandato, para dizer: “Podemos ajeitar, como será esse Conselho?” Mas, não. Veio um projeto, falsamente, criando um fundo, retirando os 20%, deixando ele sem fundo, e criando um comitê com oito do Governo e dois da sociedade civil. Então, muito complicado. E olhem só a perversidade: ficaremos reféns dos grandes empreendimentos, com grandes estacionamentos, para ter recursos para o incentivo ao uso da bicicleta. (Palmas.) Nós ficaremos reféns disso: se não houver grandes empreendimentos com estacionamentos, não teremos recursos para a educação e para a construção de ciclovias. E o que eu quero alertar aqui, no final: há uma Emenda ao Projeto de Lei do Executivo, do Ver. Cassio Trogildo, que nós precisamos prestar atenção e que será votada na quarta-feira. Claro que o nosso plenário é muito dinâmico, então, muitas vezes passa para a próxima sessão plenária. Mas a Emenda do Ver. Cassio Trogildo diz que o Município fica comprometido a aplicar, do seu orçamento, 20% do que se recolhe em multas de trânsito. Isso é muito perigoso, porque a partir do momento que a gente vincula no orçamento, primeiro, porque tem uma questão legal de se poder ou não vincular verba orçamentária. O Tribunal de Justiça já disse, como lembra o André: multa não é orçamento. Essa é a grande chave do nosso raciocínio aqui. E começaremos a disputar dentro do orçamento os recursos com a educação, com saúde e aí, meus amigos, não teremos os recursos, porque este é o argumento mais forte de um gestor público: não posso fazer porque não tenho recursos; estou investindo em educação, saúde. Realmente, não se tem o que dizer, e com isso nós temos aqui a garantia e não podemos retroceder. Então, nós estamos aqui só falando em ciclovia, mas há as campanhas educativas. Nós vamos fazer emendas e podemos pensar, se tem recursos sobrando, por que não uma reforma e construção de um Velódromo, pistas de bicicross e outras tantas modalidades e dimensões que incentivam o uso da bicicleta nas suas mais variadas formas. Então, vejam que nunca o recurso é uma solução, mas aqui está se colocando como um problema. Então, inadmissível. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Sr. Flavio Beylouni está com a palavra.

O SR. FLAVIO BEYLOUNI: Boa noite a todos. Queria perguntar, como fez o Gonzalo: qual a política de mobilidade que tem em Porto Alegre? D acordo com o Cappellari, a gente tem isso filmado numa reunião de 2011, a maioria das pessoas em Porto Alegre anda de carro. Na ocasião, ele foi prontamente corrigido pelos ciclistas presentes de que a grande maioria das pessoas anda de ônibus, utiliza o transporte público. Então, a política de mobilidade urbana de Porto Alegre parece que visa a maioria das pessoas que anda de carro. Mas será que ainda não se deram conta de que não é verdade isso? A maioria das pessoas anda de ônibus, se vocês continuarem focando os recursos para quem anda de carro, só vão fazer o trânsito piorar. Não tem como vocês não terem se dado conta, ainda, de que o trânsito só tem piorado – é impossível! Se tiver uma pessoa aqui dentro que diga que o trânsito melhorou nos últimos anos, eu cedo os próximos minutos a essa pessoa para dizer onde e como! Não tem. Só piorou. Então, mesmo se não houvesse conhecimento nessa área, mesmo se vocês estivessem indo por um método de tentativa e erro, já seria possível dizer, nesse ponto, que não é este o caminho. Lá fora, em outros países, em outras cidades, já chegaram à conclusão de que não é esse caminho; as pessoas estão voltando, já chegaram, já foram por esse caminho que foca na mobilidade pelo carro, no carrocentrismo, como o Marcelo tanto fala, e fizeram a volta. A gente está indo para lá, e eles estão voltando e estão nos dizendo: “Olha, meu amigo, não é por aí; é beco sem saída! Vocês vão ter que voltar”. Mas a gente, burramente, não quer aprender com os erros dos outros, eu quero ir lá errar. Então, tirar esses 20% é um tremendo retrocesso, porque os 20% não é só para construção de ciclovias e ciclofaixas, porque, como o Pablo disse e eu concordo, que o mais importante é a educação. Porque quando tu tens educação, tu não precisas de estratificar o trânsito, tu não precisas separar as pessoas. Tu precisas separar quando tu não tens educação, porque as pessoas vão se matar, tem-se que conseguir um muro para não se matarem; quando tem educação tu gera bom-senso, as pessoas se respeitam, têm menos estresse no trânsito. (Palmas.) A estrutura é um arrimo, ela é uma bengala, e quando tu não tens educação, tu precisas de estrutura, tu precisas de multa, tu

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

precisas de fiscalização. Só que no nosso Estado, o Poder Público, não educa e faz leis para multar, mas a fiscalização é fraca não dá conta. Então, não educa têm as leis, mas a fiscalização é fraca, então, não consegue multar também. Então o cidadão fica perdido, quer dizer, é quase uma terra de ninguém – – e não é só no trânsito, isso aí é em vários outros campos. Qual é a saída? Educação. Educação. Educação. Campanha. Campanha. Campanha. As pessoas têm que saber se respeitar, têm que saber se portar diante uma das outras, senão vai virar um caos e as pessoas vão continuar morrendo. Quantas pessoas são necessárias morrer para entendermos, será que precisaremos de uma boate Kiss no trânsito para mudar alguma coisa? Os ciclistas que estavam na Massa Crítica tiveram muita sorte, nenhum morreu. Então, até quando que a gente vai ficar vendo vocês postergarem essas medidas que são urgentíssimas? Há duas semanas duas gurias morreram, com 19 e 21 anos – isso não pode continuar acontecendo, tem que mudar urgentemente. E mudar essa lei dos 20% é um retrocesso fantástico, não tem como mudar isso aí, deveria ser 30% e não 20%.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Para concluir Flávio.

O SR. FLÁVIO BEYLOUNI: Então é isso. Gostaria só de agradecer a todos. Boa noite. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Leandro Leite está com a palavra.

O SR. LEANDRO LEITE: Trabalho no Banrisul e coordeno o Programa do Banribike, é um programa desde 2010, e um dos intuitos é ajudar esse Plano Cicloviário, no que tange às empresas, orientá-las a colocar bicicletário para os funcionários. Por um grande tempo, o Banrisul já faz bem esta parte, como entrou na parte social, no Socioambiental, começou a participar de feiras, até o próprio Secretário Busatto lá no Dia da Solidariedade na Restinga, depois no Rubem Berta. O que nós vemos principalmente é a falta de educação do pessoal que anda de bicicleta que não tem muita cultura. Uma coisa é o pessoal ativista e tal, sabe de cor qual a lei, qual o artigo, art. 58, mas a parte da população mais pobre, mais excluída, principalmente que mora lá na Restinga, em que

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

entrou uma ciclovía totalmente fora dos padrões... Quando estávamos lá no evento Solidariedade, até o Busatto, não estava inaugurada a bendita ciclovía, nós visualizamos todos os problemas. Não passaram nem seis meses, aí esteve a Massa Crítica lá, com aquele infeliz acidente, em que faleceu um guri de 16 anos. É duro nós ouvirmos do pai do menino de 16 anos que seria muito melhor ter dado uma moto para ele do que uma bicicleta, se ele soubesse isso antes... Então, de toda a questão, faz parte a própria educação. Todas as ONGs, a própria ACPA, em que estou; o Banrisul, o Banribike têm muito pouco foco, o que precisa é ter dinheiro e ações, que é função da EPTC. Ela tem dinheiro, tem dinheiro sobrando, tem o pessoal da educação muito competente, com mestrado, doutorado, tudo, só que não faz. Cria-se uma questão, não sei, acho que é política; até, o engenheiro, o arquiteto fala que não é questão técnica, é questão política, de não fazer essa parte da educação. Eu, como membro da ACPA, tivemos agora um encontro com o Professor Garcia. Eu até me coloco à disposição dos Vereadores – do Brasinha, que sempre vejo aí, do Ver. Valter Nagelstein – para discutir. Tem bastante furos essa lei, principalmente essa lei da retirada dos 20%, tem furos, depois que for aprovada não serão só os 20% que vão cair, é toda a questão do Fundo, da questão técnica, porque não tem coisa boa. Talvez, sobre projeto desse Fundo, o do Marcelo até seria melhor. É óbvio que deve ter também furos e tal, mas é uma questão a ser discutida por toda a sociedade. Até, em nome da ACPA, da Mobicidade, nós nos colocamos, antes da votação, à disposição para ter esse diálogo com os Vereadores, tudo, para poder informar. Eu acho que está todo mundo vendo que isso é contra a população, todo mundo; os cicloativistas são só uma parte, mas a população, aquela pobre, até do Brasinha, que é a população da... Talvez seja essa a população que requeira uma campanha, um panfleto, algum “azulzinho” dando informação na hora, é a melhor coisa que tem. Mas, com esses 20%, morreu! Agora já não faz isso, imagina depois, quando acabar esse dinheiro da multa.

Novamente, coloco-me à disposição, para qualquer coisa estamos aí, lá no ACPA, Mobicidade, Banrisul, Procergs, agora o pessoal está se organizando. É isso. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Leandro. A Ver.^a Fernanda Melchionna está com a palavra.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

A SRA. FERNANDA MELCHIONNA: Boa noite a todos e a todas. Eu queria cumprimentar todos os ativistas da cidade de Porto Alegre que conquistaram esta audiência pública na noite de hoje, porque, infelizmente, no dia 18 de novembro, nós ficamos discutindo para nós mesmos, uma vez que a Prefeitura se recusou a vir à audiência pública explicar aquilo que é inexplicável, ou dar sua opinião. Eu acho que o fato de haver uma audiência é uma conquista dos movimentos, ao mesmo tempo em que a audiência ter algum encaminhamento efetivo é fundamental. Nós estamos vendo aqui, com toda a clareza e tranquilidade, que todos os inscritos para falar vieram usar esta tribuna no sentido de não mutilar o Plano Diretor Cicloviário, mas no sentido de garantir a aplicação da lei, sobretudo conquistar uma cidade mais humana. E nesse sentido é inadmissível que a gente tenha uma audiência pública em que o Executivo não reflita nada, em que o projeto siga na Ordem do Dia, na quarta-feira, e tenha uma posição do Governo de querer aprová-lo a toque de caixa quando a Cidade está se expressando contra qualquer projeto no sentido da contramão da história. O projeto que retira os 20% das multas é, na verdade, um retrocesso completo e total, como bem explicaram o Pablo e o Marcelo, daquilo que foi conquistado pelo movimento e que ainda está muito longe de ser efetivado. Como é que a Prefeitura pode comemorar que a Cidade, depois de cinco anos de aprovação do Plano Diretor Cicloviário, tenha 20 quilômetros construídos quando o Plano prevê mais de 495 quilômetros na Cidade? Como a Prefeitura pode comemorar quando todos os meses nós temos acidentes? E, na semana passada, nós tivemos duas jovens que perderam a vida vítimas da brutalidade do trânsito, da falta de campanhas educativas, da falta da campanha com os motoristas e, sobretudo, da não aplicação das multas de trânsito para os ônibus que estão acima da velocidade permitida pela legislação. (Palmas.) O Ver. Pedro Ruas fez uma denúncia aqui nesta tribuna, e eu a faço de novo, aproveitando a presença do Cappellari: é inaceitável que, no dia 18 de abril, se tenham arquivado 30 multas de ônibus que estavam acima da velocidade, quando, na verdade, existe uma lógica das empresas de lucrar mais com transporte coletivo, uma pressão dos rodoviários para cumprir uma tabela horária que é incumprível, e quem coloca em risco suas vidas são os pedestres, os ciclistas, os transeuntes, porque eles não cobram das empresas! (Palmas.) Das empresas não são cobradas as multas diante

dessa tabela horária absurda e da ausência de educação para o trânsito e também de campanhas educativas para nossos motoristas do trânsito de Porto Alegre com a população de conjunto. Como pode dizer aqui na tribuna que faltam técnicos para executar projetos? Porque, teoricamente, estão sobrando recursos; aliás, na prática, estão sobrando recursos. Temos aqui menos de 10% aplicado em cada um dos anos que vigorou a emenda do Ver. Beto, que nós votamos a favor, quando...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. FERNANDA MELCHIONNA: Claro, improbidade administrativa, por quatro anos consecutivos, esses valores não são executados. Agora, Gonçalo, dizer na tribuna que não são executados porque faltam técnicos? Talvez não conheçam os cidadãos de Porto Alegre, porque é só chamar os ciclistas e quem pedala diariamente, que vão construir um projeto técnico com a Prefeitura, e aí não vai ter piso escorregadio, aí não vai ter parada de ônibus no meio da ciclovia, (Palmas.) aí não vai ter menos do que o espaço necessário para o sentido de ida e volta – como acontece na Rua Vasco –, aí vai ter ciclovia que respeita as pessoas. Mas não, é um projeto e uma postura autoritária, é uma Cidade que investe na lógica da rodoviarização, que investe na ideia do transporte individual! Até hoje, o transporte hidroviário não saiu do papel, e é uma lei Pedro Ruas também, de 1989; e, até hoje, nós não temos transporte hidroviário para levar a população do Centro à Zona Sul. Investe numa lógica que está comprovada: além de poluir, além de gerar trânsito, nós estamos vendo em relação ao cuidado com as pessoas, com os pedestres e com os transeuntes. Eu queria dizer que essa lógica da rodoviarização, de ampliação de vias, para desafogar o trânsito, é a mesma coisa que colocar gasolina no incêndio, porque, quanto mais tu ampliases avenidas, vias, mais carros vão ter! O que precisa é de metrô, de transporte hidroviário, de ônibus barato – e não de aumento da passagem como vocês querem dar na semana que vem para beneficiar os empresários –, é uma tabela horária que corresponda à necessidade da população e que, portanto, tenha mais qualidade e mais respeito aos rodoviários. Então, eu queria concluir dizendo que, para mim, está muito clara a opinião desta audiência. Espero que esta audiência não seja uma audiência de fachada no sentido de o Executivo não ouvir o que a cidadania está

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

expressando aqui na Câmara. Ao mesmo tempo, quero dizer aos cicloativistas que vocês estão de parabéns pela mobilização, que, como vocês disseram no ato, depois das mortes da Daise e da Patrícia, elas merecem o nosso silêncio, e elas merecem o nosso barulho. Vocês têm que estar aqui no dia da votação fazendo muito barulho pela Daise, pela Patrícia, por todos nós. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): O Sr. Carlos Eduardo de Carvalho Filho, da Mobicidade, está com a palavra. (Palmas.)

O SR. CARLOS EDUARDO DE CARVALHO FILHO: Boa noite a todos, o pessoal me conhece por Cadu. Anunciaram-me como integrante da Mobicidade, mas eu queria, neste momento, desconstruir um pouco esse conceito, porque, pela lógica, acho que todo mundo já entendeu que esse projeto não faz sentido. Eu queria desconstruir essa apresentação, como membro da Mobicidade, porque eu queria que cada um de vocês, Srs. Vereadores, cada um de vocês na plateia, cada um de vocês na Mesa descessem um pouco do cargo e do que vocês representam. Eu queria que cada um de vocês fosse o filho da sua mãe, o irmão do seu irmão, o pai do seu filho e uma pessoa de carne e osso que tem necessidades, anseios, desejos, vontades e esperanças. Eu acredito que cada um de vocês, como eu, compartilha da vontade de continuar vivendo e de viver em paz. Eu poderia falar sobre a construção de ciclovias, sobre a importância disso e do quanto isso pode aumentar na qualidade de vida da população. Mas aquele vídeo que passou com as plaquinhas dizendo: “Eu sou Daise. Eu sou Patrícia e a sua pressa tirou minha vida. Eu sou pedestre. Eu sou ciclista”, esse vídeo tem praticamente tudo que eu queria dizer. Naquele vídeo é pedido que cada um se coloque no lugar de uma pessoa que está prestes a perder a sua vida no trânsito. Eu podia ser Daise todos os dias. Cada um dos que estão nesta tribuna e que anda de bicicleta poderia ser Daise todos os dias. E eu queria lembrar que a maior mortalidade de jovens da minha idade é causada pelos acidentes de trânsito – e não por bicicleta, mas por carros. (Palmas.) Eu queria que todos aqui, independentemente da função, do Partido, da legenda, do que faz da vida, pensassem como pessoa, com o coração e que temos 20% de uma indústria milionária, muitos dizem que é a indústria da multa, eu não vejo assim, mas, enfim, nós temos um

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

recurso muito grande, muito poderoso e que pode ser voltado para a educação e que pode poupar muitas vidas. Pode ser que nós tenhamos 395 quilômetros de ciclovias implantados em Porto Alegre em um período “x” de tempo, mas o que nós vamos fazer hoje para as pessoas não morrerem mais? Eu quero que sejam feitas ações em educação, e eu quero que utilizem esses 20%. Eu peço, por favor, que cada um dos Vereadores aqui presentes passe a seus companheiros, que não estão aqui que, de coração, não vamos mais a enterros, não vamos mais pendurar bicicleta branca em poste. Eu não aguento mais isso! Obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): A Sra. Rachele Bianchi Sganderla está com a palavra.

A SRA. RACHELE BIANCHI SGANDERLA: Boa noite, Professor Garcia, Vereadores, amigos ciclistas, é uma pena, vim aqui falar aos Vereadores de Porto Alegre e, infelizmente, no decorrer da noite, percebi que o grupo foi diminuindo cada vez mais. Mesmo assim, peço aos presentes que levem às suas Bancadas o que eu tenho a dizer. Quando nós falamos da inclusão da bicicleta no cenário da mobilidade urbana, nós estamos falando de uma mudança de paradigma comportamental das pessoas que vivem na cidade. Não é uma mudança simples, é uma mudança que requer um investimento muito grande em educação. Isso implica em processo maciço em que o papel e a responsabilidade das pessoas envolvidas no trânsito precisa ser revista constantemente. É uma campanha que não pode parar. Esse processo educativo tem que ser constante o tempo todo lembrando as pessoas dos seus papéis. Hoje, esse é o nosso calcanhar de Aquiles. E isso a gente mede pelo volume de multas que é arrecadado, e que a Vereadora falou que não é fiscalizado corretamente, o que dirá se fosse apropriadamente fiscalizado, quantas multas, o que revelaria o verdadeiro desrespeito que existe no trânsito de Porto Alegre. (Palmas.) Assim me preocupa particularmente a mudança da lei no que tange ao art. 32, § 1º, que define a responsabilidade da EPTC em realizar ações de educação para a inclusão da bicicleta. O Antônio citou que as ações educacionais geram custos elevados. Bom, não falta recurso, porque eles não estão sendo aplicados. Desses 20% que estão sendo arrecadados, que é o mínimo que deveria ser utilizado, a

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

gente vê, pelos números, que não estão sendo aplicados nesse processo educacional. Eu posso dizer, como ciclista, eu troquei o meu carro por uma bicicleta há três anos. (Palmas.) Tenho utilizado a bicicleta para fazer um percurso de 15 quilômetros diários, do meu escritório até a minha casa, e eu vejo constantemente que esse processo educacional não está acontecendo. Porque eu vejo ciclista se comportando inadequadamente no trânsito, eu vejo motoristas se comportando inadequadamente no trânsito, e a gente viu isso com os motoristas dos ônibus atropelando as duas meninas na semana passada – um evento realmente muito triste! Entristeceu a todos nós, e todos nós que andamos de bicicleta pensamos: “Poderia ter sido eu”. Eu faço o trajeto no qual a Patrícia foi atropelada. Eu passo ali na frente da EPTC diariamente no meu trajeto para o trabalho. Poderia ter sido eu.

Construir ciclovias não é o suficiente para garantir a segurança das pessoas que transitam de bicicleta, porque a gente não vai construir ciclovias para todas as ruas que existem nesta Cidade. As pessoas de bicicleta terão de passar por ruas que não têm ciclovias. E daí? Quem é que disse para elas que não devem andar na contramão quando estiverem fazendo o trajeto de uma ciclovia até a próxima? Isso não está acontecendo.

Nesse sentido, também me preocupa a revogação do § 2º do art. 32, que determina que os 20% das multas não sejam mais utilizados como verba para aplicação no Plano Cicloviário. Vejam que, enquanto nós temos multas, nós temos o desrespeito no trânsito. É uma relação direta. Então, se temos desrespeito no trânsito, temos maior necessidade de investimento. Quando nós tivermos menor desrespeito no trânsito, ou seja, menos arrecadação com multas, essa relação vocês podem fazer, nós teremos menor necessidade de investimento. Então, o art. 32, § 2º, que garante o mínimo de 20% de arrecadação das multas, é a legislação mais coerente que temos para aplicação do Plano Cicloviário. É uma questão de coerência, de lógica. Então eu peço aos senhores, sob esses argumentos, junto com meus amigos ciclistas de Porto Alegre, que não aprovelem essa mutilação no Plano Cicloviário e que nos ajudem a evitar que isso aconteça compartilhando essas idéias junto aos seus colegas. Porque nós, realmente, estamos preocupados com isso. Muito obrigada. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): A Ver.^a Sofia Cavedon está com a palavra.

A SRA. SOFIA CAVEDON: Boa noite a todos e a todas; na pessoa do Marcelo e do Pablo, cumprimento os cicloativistas, Secretário Cappellari, Sr. Presidente, os argumentos aqui acho que foram todos colocados, e a reflexão que eu queria fazer tem a ver com justiça e verdade, com os 50 anos da instalação da ditadura militar neste Brasil.

A pergunta é a seguinte, Cappellari: decisão política, a primeira fala, a do Marcelo, não é uma decisão técnica, é uma decisão política, que é um pedaço da decisão da qual a cidade que nós vamos viver; hoje de tarde, nós tomamos outra decisão, de nesta madrugada operou-se outra decisão sobre qual a cidade que nós vamos viver. E a pergunta: quem decide, em uma democracia, Secretário Cappellari, qual é a cidade, qual é o Estado, qual é o País em que se vai viver? É o povo? É o cidadão que mora nela? A Constituição diz que o poder emana desse cidadão, e ele será exercido em seu nome ou diretamente por seus representantes, ou é o representante eleito que substitui esse povo e decide qual é a cidade, qual é o Estado, qual é o País em que esse povo vai viver. Essa é a discussão, o enfrentamento que todo dia se faz nesta Casa. Essa inconformidade com o que se faz com a democracia, ainda, neste País, democracia pela qual muitos morreram, foram torturados, desapareceram, e que nós não queremos mais ver os tempos de exceção se instalarem. Essa democracia ainda é, infelizmente, uma democracia de perna curta, uma democracia que hoje, por dentro dela, se usurpa o poder do cidadão. E nós vemos que Porto Alegre é privilegiada pela participação direta da população. A prova está nos milhares de ciclistas que, incansavelmente, estão nas ruas, estão se mobilizando, protestam, escrevem leis, entram na Justiça, exigem serem ouvidos. Hoje, Secretário Cappellari, saiu o edital da licitação dos ônibus. E ali os BRTs estão sendo terceirizados, os BRTs estão sendo licitados. A Carris vai sair dos melhores corredores de ônibus e dos ônibus mais rentáveis. Essa não é a vontade da população. Se é licitado, não é Carris – não é, Cappellari? Essa não é a vontade expressa da população; ao contrário, nas regiões a população diz que quer Carris em todos os bairros. O bloco de luta, toda a mobilização das ruas quer o avanço progressivo da Carris, da empresa pública, do controle público, do fundo público, da bilhetagem pública, para ter qualidade, para ter formação de motorista, para não ter a pressão para o motorista correr,

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

porque ele tem que cumprir uma tabela que serve ao dono da empresa, e não à população de Porto Alegre.

O edital não incorporou o que os donos da Cidade e da democracia pediram. Eu o li hoje. Hoje, o Parque do Gasômetro nasceu com seis vias no meio, nesta Casa. Infelizmente, tanto Governo quanto esta Casa não acham que a democracia tem que ser exercida em nome do povo, escutando o povo e incorporando as suas demandas. As massas, na rua, estão inconformes; as massas de junho do ano passado estão inconformes com essa usurpação do poder do cidadão. E eu vou repetir aqui indefinidamente isso, enquanto as decisões contrariarem, oprimirem e obrigarem o povo de Porto Alegre a viver uma Cidade que não é a que ele sonha.

Mas vamos ao debate técnico. Eu escutava aqui com atenção o debate técnico. Será que não é uma informação técnica, que uma mudança de paradigma, como dizia a menina que falou aqui antes? Não é uma informação técnica. É preciso muito mais investimento, muito mais recurso, muito mais aplicação, se uma cidade está toda montada de forma desordenada e voltada para o transporte individual. Não é uma informação técnica – e eu concluo com esta última fala – que uma mudança de cultura, a retirada de barreiras físicas e a retirada de barreiras culturais, para uma cidade mais humana, para uma cidade mais coletiva, para meio de transporte alternativo não poluente e que seja viável numa cidade com quase um milhão e meio de pessoas, se essa mudança e essa retirada de barreiras não exige um investimento de massa profundo. E não é um panfletinho! É televisão, é mídia, é material nas escolas, e para isso precisa muito recurso.

Portanto, essas informações técnicas têm a ver com a decisão política. E eu encerro dizendo o seguinte: “Do rio que tudo arrasta, diz-se que é violento. Mas ninguém chama violentas às margens que o comprimem. Bertolt Brecht”

Não tentem oprimir as massas que estão nas ruas reivindicando democracia, reivindicando sustentabilidade, reivindicando humanidade, porque isso é devolver com violência a cidadania. Portanto, sim ao plano cicloviário, sim à vinculação das multas e sim à cidadania!

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): A Sra. Sirlei Ninki, vice-presidente da Associação dos Ciclistas de Porto Alegre, está com a palavra.

Sou testemunha de que tu vieste de tarde, para cá, Sirlei. Tivemos a reunião para tu saberes como seria o processo. Isso é importante também, saber como foi acordada da reunião.

A SRA. SIRLEI NINKI: É, na verdade, Garcia, eu acompanho este debate desde o final de 2004. Tem certas horas que dá vontade de desistir, a gente cansa, porque é burocrático, é cansativo, exige tempo; mas eu continuo insistindo, porque eu ainda acredito que posso deixar, para o sobrinho do André – já que eu não tenho filhos –, uma Cidade melhor. (Palmas.)

Eu me lembro do dia da apresentação do Plano Cicloviário, em 2009, quando a gente fez a apresentação no auditório do TRE – se não me engano, era no TRE; no final, saímos eu, alguns cicloativistas e o Régulo, técnico da EPTC, para conversar e comemorar aquilo, que, para nós, agora tinha um papel. E eu me lembro de uma frase do Régulo que me marcou e que me faz estar aqui agora; ele disse o seguinte: “Ninki, existe o plano cicloviário, existe o projeto, só que não existe dotação orçamentária. Então, o problema não está resolvido. Por quê? Porque existia todo um projeto, páginas e páginas, debates e debates, e em nenhum lugar se dizia da onde ia se tirar esse dinheiro.” Eu fiquei olhando para ele e disse: não pode ser verdade! Fui ingênua. Porque eu passei 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 discutindo um troço que não vai sair do papel! Aí tivemos, pelo Vereador – que agora me fugiu o nome –, a apresentação dos 20%. E mais uma vez a gente foi tomar café, e disse: “Agora tem dinheiro, sai do papel.” E agora, Cappellari, a gente tem dinheiro, e você quer tirar esse dinheiro da gente! É como alguém disse antes: não é a pessoa Cappellari, é a EPTC. Eu estou colocando todo o projeto, Cappellari, na tua pessoa, não estou personalizando. E agora você quer tirar de novo esse dinheiro! Quer dizer, para ter ciclovía, eu vou ter que defender estacionamento de mil vagas?! Quando eu quero tirar o carro da rua! Quando eu quero que as pessoas tenham carro... Eu não sou contra o carro, eu acho que as pessoas têm que usar os seus carros com parcimônia, quando realmente é necessário, de forma consciente. Quando eu precisar usar o carro, eu vou usar o carro; quando eu puder ir de bicicleta, eu vou de bicicleta; quando eu quiser usar o táxi, eu uso o táxi. Agora, eu não quero me sentir obrigada a defender *shopping*, estacionamento de mil vagas, de 3 mil vagas, não sei de quantas mil

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

vagas, para ter meio metro de ciclovia em Porto Alegre! Ao mesmo tempo, Cappellari, eu espero que chegue o dia em que a gente não tenha mais 1% para usar de multa. Porque, quando a gente não tiver mais dinheiro de multa, é porque a gente vai ter cidadão consciente em Porto Alegre.

Eu me lembro que, quando eu comecei a pedalar, eu disse: eu sou contra a ciclovia! Como é que vão me prender ali num canto e vão dizer que eu tenho que andar ali? E eu fui convencida pelos meus colegas a defender a ciclovia, porque disseram o seguinte: “Mais gente vai usar; crianças vão poder ir para a escola; velhos vão poder andar devagar nesses lugares e com pouco mais de segurança. Mais gente vai poder usar a bicicleta.” E, mesmo defendendo a ciclovia, eu sempre bati na questão de: vamos educar. Se o motorista for educado e cumprir a sua obrigação, o seu dever; se o ciclista cumprir o seu dever e se o pedestre cumprir o seu dever, a gente não vai ter multa, não vai ter bicicleta branca para pendurar em poste, e vamos ter uma cidade para todos. Obrigada. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Sirlei. O Ver. Aírto Ferronato está com a palavra.

O SR. AIRTO FERRONATO: Caro Presidente, Srs. Vereadores, Sras. Vereadoras que estão conosco neste momento; saúdo a todos os nossos ciclistas que também estão conosco – isso é bastante positivo e demonstra o interesse pelo tema. Eu quase pensei que a Sirlei tirou o meu discurso, faltou muito pouco. Quero dizer que vou falar em nome do meu Partido, PSB, primeiramente – não como Líder de Governo –, alguém que votou favorável aos 20% lá em 2009.

Eu moro no Morro Santana. Vocês acreditam que um dia teremos ciclovia em todas as ruas, a começar pelo Morro Santana? Não, não vamos ter. Eu ainda sou daqueles que pensa, Sirlei, que seria necessário que, no País, se estabelecesse, nas cidades, 20, 25 quilômetros por hora. Se nós fizéssemos isso para o veículo, automóvel e ônibus, nós não precisaríamos da ciclovia. É uma posição que eu tenho. O meu filho tem uma moto e minha filha uma bicicleta. Vocês acreditam que eu durmo tranquilo nessas condições? Muito difícil.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Portanto, a luta de vocês é bastante positiva, muito positiva! E acredito que nós temos, talvez, uma lógica um pouco diferente. Ouvi algumas manifestações que foram bastante respeitadas por mim. Agora, tínhamos, Ver.^a Sofia, 950 metros de ciclovia, menos de um quilômetro, há bem pouco tempo atrás. Hoje, temos 20,5 quilômetros de ciclovia – podem vaiar, que eu respeito; até 2014, a proposta são, meu caro Cappellari, 50 quilômetros de ciclovia. Portanto, não dá para trazer duríssimas críticas aos nossos gestores. Eu até acho que aqui nós podíamos fazer um movimento – ao invés de ouvir o movimento “Sai Cappellari” – pela ciclovia, o movimento “Fica Cappellari”! Vamos fazer 50 quilômetros de ciclovia até 2014.

(Manifestações nas galerias.)

O SR. AIRTO FERRONATO: Agradeço, acho que é positiva a posição de vocês.

Uma outra questão. O Ver. Valter Nagelstein fez o seu discurso dizendo: “Terminamos, tiramos dos recursos de ciclovia as contrapartidas e deixamos nos recursos de ciclovia os 20%” – vocês aplaudiram. O Ver. Valter Nagelstein está com essa proposta, porque é uma proposta que retira um extraordinário volume de recursos para a ciclovia. Portanto, nós precisamos pensar aqui que são 20% assegurados, mas mantendo a ideia da verba de contrapartida. Muito bem, para dizer isso... E tudo está gravado por vocês. Certa vez, uma pergunta que me fizeram foi a seguinte: “Ferronato, o Governo atual está colocando recurso em ciclovia, nós não podemos correr o risco para os próximos governos”. Apresentei uma emenda, que diz que não termina com o fundo, suspende o fundo por um ano. É uma possibilidade concreta, porque Porto Alegre tem, sim, na participação popular e no orçamento, um instrumento que deu exemplo ao mundo. Eu repito: fui o primeiro Vereador de Porto Alegre que apoiou o Orçamento Participativo.

Portanto, meus queridos amigos, que estão aqui lutando por este belo tema, não dá para nós, agora, impormos a ciclovia. Acho que essa construção coletiva é positiva para a Cidade, a ideia que se tem – essencialmente os cabelos brancos, como eu – é que ciclovia não é bom, porque retira o carro. Aliás, o próprio Governo Federal insistentemente... Todos os governos colocam isenções para o veículo e, para a ciclovia, zero, para a bicicleta, zero, pagando impostos.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Então, assim: vamos intermediar com serenidade, compreendendo que, se há a necessidade de uma pequena retração para atender as demandas da participação popular, que também é saudável e positiva, não vamos eliminar o fundo, os 20%, vamos suspender por um pequeno período. Está gravada esta posição.

Um abraço a todos e parabéns por estarem conosco até a esta hora. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Ver. Ferronato. O Sr. Marcelo Kalil está com a palavra.

O SR. MARCELO KALIL: Boa noite, novamente. O Ver. Ferronato acabou de dizer que o Governo Federal dá isenções de IPI, que tem muitos carros na rua. Mas quem decide como vai ser a cidade é a cidade, somos nós, deveria ser o Governo do Município, que nos representa ou deveria nos representar. Não importa se todo mundo vai ter carro, as pessoas só vão usar esse carro diariamente se a Cidade propiciar isso, se for mais conveniente usar o carro do que usar a bicicleta, do que ir a pé, do que usar o transporte público. (Palmas.)

Ele também disse que o Ver. Nagelstein afirmou que iriam tirar as contrapartidas para manter os 20%. Tudo bem, só que não tem como tirar as contrapartidas, porque é lei, está lá no Plano Diretor Ciclovitário; a não ser que venham com outra proposta absurda dessas, não podem tirar as contrapartidas. Se o problema é o dinheiro, se o problema é que falta esse dinheiro, lá na EPTC vai fazer falta, que multem mais! A gente sabe que está cheio de infrações aí. Se colocar um “azulzinho” na Av. João Pessoa, onde desce do viaduto, ali, vai multar muitos ônibus que passam em alta velocidade e ainda furam o sinal do pedestre que tem ali embaixo; bota ali um dia, dois, e deu! Supre a necessidade da EPTC, vai sobrar dinheiro, vai ter muito mais que 6 milhões por ano para construir uma ciclovia.

Além disso, têm várias outras infrações que a gente vê no dia a dia: motorista no celular; uso de película nos vidros dos carros, que é proibido por lei, aquela película escura; carros que emitem muitos poluentes e ruídos acima da média, que não são fiscalizados. Tudo isso poderia reverter para a educação no trânsito, para construção de ciclovias e para ajudar a EPTC com outros 80% que eles já têm para pagar o que precisam pagar.

Uma proposta, para EPTC, seria promover por uma semana, um mês, tolerância zero de infrações no trânsito, pessoas que colocam em risco a vida dos outros; pegar crimes graves no trânsito e multar todo mundo. Enfim, fazer uma *blitz* na Cidade e não tolerar infrações que coloquem em risco a vida de terceiros no trânsito.

Quero lembrar a todos que tem votação aqui, na quarta-feira, dos dois projetos de lei, que criam um fundo municipal: o da Prefeitura, que remove o fundo do fundo, e o do Sgarbossa, que mantém os 20% e ainda cria um conselho paritário. Então, quem puder, compareça na quarta-feira, pressionando... Começa às 14h, mas eles costumam ficar enrolando...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

O SR. MARCELO KALIL: Às 14h30min. Eu queria finalizar dizendo que Porto Alegre tem que tomar uma decisão política – infelizmente não temos representantes do Executivo aqui, o Vice e nem o Prefeito estão aqui, o Prefeito nunca vem. A gente tem que escolher se a gente quer viver numa cidade onde se pode ir a qualquer lugar em curto tempo de carro, onde as vias vão ser prioritariamente os dos automóveis particulares, ou se a gente quer viver numa cidade que haja investimentos e educação no trânsito, em que os pedestres e os ciclistas sejam respeitados, que haja uma cidade mais humana, com transporte público de qualidade, com corredores exclusivos para ônibus, que podem ser compartilhados com bicicletas, ou não. É uma decisão extremamente política. Todos os argumentos que a EPTC apresentou foram meramente técnicos e não respondem. Técnicos são ótimos para responder perguntas, mas a gente tem que fazer a pergunta certa! Então está, era isso que eu tinha a dizer. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Marcelo. O Sr. Pablo Weiss, representante da Associação do Ciclista de Porto Alegre, está com a palavra.

O SR. PABLO WEISS: Mais uma vez, boa noite; gostaria de agradecer a presença de todos, o engajamento de todos que ficaram aqui, abriram a mão de estarem com as suas famílias, com os seus filhos. Muito obrigado.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Eu gostaria de fazer uma pergunta ao Cappellari: se ele se lembra, em uma das primeiras reuniões que nós tivemos com a gestão atual, lá no ano de 2011, quando a própria EPTC, no auditório da sede dessa empresa pública, questionou os ciclistas que lá estavam presentes sobre qual seria uma medida que deveria ser aplicada de forma imediata e urgente. Lembra desse encontro, Cappellari? Lembra? Estava o senhor, o Secretário Busatto e muitos ciclistas que estão aqui hoje também estavam naquela reunião. De forma unânime, nós solicitamos uma campanha educativa nos veículos de massa: rádio, TV, jornais, bancadas pelo Poder Público. A resposta que nós obtivemos do Secretário Busatto e também do Secretário Cappellari foi, na época, que não existiam verbas disponíveis para realização dessa campanha e que nós deveríamos procurar a RBS e as demais empresas de comunicação, de televisão, para nós mesmos tentarmos convênios com essas empresas. Agora, nós temos a verba, as campanhas também não existiram. Imaginem vocês se os Vereadores votarem pela retirada dessas verbas. Aí, sim, nós não teremos campanha nenhuma e nenhuma alteração na condição do trânsito.

Um dos argumentos que foram apresentados aqui que eu achei interessante foi o argumento da Kelly, que relacionou o investimento de multas à ocorrência, como se fosse um termômetro. Parabéns por esse argumento! Quanto mais multas nós tivermos com a manutenção dessa lei, maior é o investimento em campanhas de educação, porque maior vai ser a necessidade de investimento em educação, porque maior vai ser o número de infrações que nós vamos ter. É óbvio, é uma coisa diretamente proporcional: mais infrações, mais campanhas de educação.

Respondendo ao Ferronato – não sei se ele ainda está por aí –, dentro da brilhante execução da atual gestão da EPTC, do Cappellari, que construiu 20 quilômetros de ciclovias...

(Manifestação fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PABLO WEISS: Vinte e meio – não vamos ser injustos! – nos últimos quatro anos, pelos meus cálculos – são quase 500 quilômetros no Plano Diretor Ciclovitário –, a gente poderia dar uma salva de palmas para o Cappellari, porque, em cem anos, talvez, nós tenhamos o Plano Diretor Ciclovitário concluído em Porto Alegre. (Palmas.)

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014

Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Eu não entendo também por que o argumento apresentado com relação à necessidade atual de uma retração dos valores disponíveis. Por que retração? Nós temos valores sobrando, nós tivemos os valores que deveriam ser realmente aplicados nos últimos anos resguardados, de forma espontânea, pela Prefeitura? Não, nós não tivemos. Nós já temos ciclovias e campanhas educacionais suficientes na nossa Cidade? Não, nós não temos. Nós já temos um governo com competência para gerir os recursos que nós não temos? Não, também nós não temos isso. Então, eu acho que, em momento algum, a gente não pode falar em retração, e sim em ampliação: ampliação de valores, ampliação de ciclovias, ampliação de campanhas educativas para o trânsito, ampliação da nossa mobilização.

Para finalizar, eu gostaria, mais uma vez, de agradecer pelo espaço e pela presença de todos os colegas aqui. Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Pablo. Secretário Vanderlei Cappellari, neste ato representando a Prefeitura, está com a palavra.

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Pessoal, primeiro quero dizer que me orgulha muito fazer parte da equipe da EPTC. Há 33 anos trabalho lá e, como técnico dessa instituição e da Secretaria de Transporte, me orgulha por demais fazer parte de uma equipe que, realmente, tem um grande desafio de fazer esta Cidade ter mobilidade, mesmo com as condições adversas que a gente tem enfrentado diariamente para poder cumprir essa missão.

Em segundo lugar, me orgulha muito que hoje – há 95 anos não se faz licitação para o sistema de transporte coletivo – nós tenhamos publicado um edital, com toda a dificuldade que tivemos, mas com recursos e inteligência próprios da nossa equipe técnica. Então, me orgulha demais, novamente, fazer parte dessa equipe, que não mede esforços para trabalhar domingos e feriados para poder cumprir a sua missão.

O Cappellari é apenas um representante do Governo que venceu a eleição com 65% dos votos e que representa a gestão da nossa Cidade. Também quero deixar muito claro que a equipe que eu ajudei a constituir dentro da EPTC, no sentido de trabalhar os projetos do Plano Diretor Cicloviário – alguns que fazem parte dessa equipe até já foram citados –,

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

tem trabalhado com todo o afinco e tem conseguido convencer parte da população que é extremamente adversa e contrária à implantação de ciclovias na nossa Cidade. E boa parte que está aqui sabe disso, mesmo que não queira ouvir quando essa população silenciosa fala ou faz abaixo-assinado quando a gente está implantando uma ciclovia, como aqui, na Av. Loureiro da Silva. Recebemos abaixo-assinados de instituições públicas aqui do entorno da Câmara de Vereadores contrárias à retirada das vagas que foram retiradas e que serão ainda retiradas aqui da Loureiro da Silva. Quando se fala, tem que pensar nas dificuldades que as equipes têm em implantar, está bem?

(Manifestações nas galerias.)

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Por gentileza, tem um orador na tribuna. Façam as manifestações depois. Obrigado.

O SR. VANDERLEI CAPPELLARI: Então, quero deixar muito claro que, desde que fui convidado pelo Prefeito Fortunati, tenho trabalhado com afinco para fazer cada vez mais a implantação do Plano Diretor Ciclovitário. Quando pessoas desqualificam um grupo técnico formado por pessoas que, além de serem técnicos da EPTC, são cicloativistas, participam ativamente dos movimentos ciclovitários e estão alocados exatamente por essa afinidade dentro do projeto do Plano Diretor, isso me preocupa demais, porque nós estamos desqualificando pessoas que têm um objetivo particular, pessoal, além do profissional, para trabalhar no Plano Diretor Ciclovitário. Eles têm toda autonomia para elaborar projetos, para trabalhar nos editais. Desde que nós constituímos essa equipe, têm aparecido alguns resultados, apesar das grandes dificuldades, como é o caso, por exemplo, da ciclovia da Sertório. O edital foi publicado em 2011, e uma empresa ganhou a licitação usando as artimanhas da lei. Tivemos um ano e dois meses para desclassificar legalmente essa empresa e só depois, chamando o segundo colocado, é que nós conseguimos ter um projeto para a ciclovia da Sertório. Devido à demora, até o orçamento ficou desatualizado. A equipe de orçamentistas da SMOV está atualizando para, num momento próximo agora, lançar o edital.

Câmara Municipal de Porto Alegre
Seção de Taquigrafia
003ª Audiência Pública 31MAR2014
Pauta: Debater o Projeto de Lei Complementar do Executivo nº 010/13.

Eu tenho toda a tranquilidade, tenho a minha consciência tranquila em relação ao esforço que é feito não só por mim, mas pela minha equipe que trabalha lá, e eu também faço parte dela como técnico daquela instituição.

Eu sou solidário com todos os acidentes que ocorrem na nossa Cidade, eu perdi o meu irmão num acidente de trânsito e sei como dói isso. Então, não venham querer me dizer como dói perder um familiar num acidente de trânsito, porque eu também perdi um. Então, me preocupa demais quando as pessoas não valorizam o esforço de uma equipe... Podem desqualificar o Governo politicamente, aceito isso. Agora, quando desqualificam uma equipe profissional e que quer produzir, me preocupa demais. Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Professor Garcia): Obrigado, Cappellari. Senhoras e senhores, eu quero agradecer a Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, a Associação dos Ciclistas de Porto Alegre, que solicitaram essa audiência pública ao Executivo. Nós combinamos com o Prefeito, e o Prefeito nós garantiu que, neste ano, todas as audiências públicas – audiências públicas, aquelas que são marcadas através de solicitação por via de órgão público – contarão com a presença do Executivo.

Quero agradecer as diversas manifestações, sejam dos meus colegas Vereadores, sejam dos ativistas, quero dizer que vocês foram brilhantes. Esta aqui é a Casa do contraditório, divergir faz parte – nós só crescemos com o contraditório.

Estava dizendo há pouco tempo para o Marcelo algo que me fez refletir. A nova ponte do Guaíba vai ter ciclovia? Eu acho que é um bom tema para todos nós, porto-alegrenses e gaúchos. (Palmas.)

Quero convidá-los, para quarta-feira – porque esse debate terminou, hoje, aqui –, quando nós vamos ter a votação dos projetos. Muito obrigado pela presença dos senhores e até quarta-feira. Boa noite a todos!

(Encerra-se a reunião às 22h16min.)