

 CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS		
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	1

TERCEIRA SECRETARIA
DIRETORIA LEGISLATIVA
DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO
SETOR DE TAQUIGRAFIA
SETOR DE TRAMITAÇÃO, ATA E SÚMULA
3ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 7ª LEGISLATURA
ATA CIRCUNSTANCIADA DA 21ª
(VIGÉSIMA PRIMEIRA)
SESSÃO ORDINÁRIA,
TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL
PARA DEBATER A RELAÇÃO ENTRE PLANEJAMENTO
TERRITORIAL E MOBILIDADE URBANA.
De 23 de MARÇO DE 2017.

PRESIDENTE (DEPUTADO JOE VALLE) – Está aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

Em razão da aprovação do Requerimento nº 2.431, de 2017, de autoria do Deputado Chico Leite, a sessão ordinária de hoje, quinta-feira, dia 23 de março de 2017, fica transformada em comissão geral para debater a relação entre planejamento territorial e mobilidade urbana.

(A sessão transforma-se em comissão geral.)

PRESIDENTE (DEPUTADO JOE VALLE) – Convido as Sras. e os Srs. Deputados, bem como todos os convidados, a participarem desta comissão no plenário.

Declaro suspensa a presente sessão.

(Suspensa às 15h02min, a sessão é reaberta às 15h34min.)

(Assume a Presidência o Deputado Chico Leite.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Boa tarde a todas e a todos.

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
Data			Horário Início	Sessão/Reunião		Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		2

Eu declaro o reinício dos nossos trabalhos. Hoje, faremos uma comissão geral com a Rodas da Paz para debater a relação entre planejamento territorial e mobilidade urbana na nossa Capital.

Eu quero aqui fazer uma especial menção aos organizadores nas pessoas do Rafael Stucchi, do Nicolau Costa Queiroz e da consultora Tânia.

Peço licença para fazer a composição da Mesa. Antes, eu quero me irmanar à luta dos companheiros e companheiras policiais civis.

Quero convidar para compor a Mesa as seguintes pessoas: o Sr. Secretário de Estado de Gestão do Território e Habitação do Distrito Federal – SEGETH, Thiago Teixeira de Andrade; o Sr. Subsecretário de Mobilidade do Distrito Federal, Eduardo Rodrigues; a Sra. Diretora Executiva do Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento – ITDP, Clarisse Cunha Linke; o Sr. Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB, Célio da Costa Melis Júnior; o Sr. Professor do Programa de Pós-Graduação em Transportes da Universidade de Brasília, hoje chefe de gabinete da Reitora, Paulo César Marques – o professor tem uma longa história de debate no tema; a Sra. Coordenadora-Geral da ONG Rodas da Paz, Renata Florentino.

Nós vamos estabelecer o método. Primeiro, nós iniciamos com as palavras da Mesa. Vamos intercalar de maneira que efetivemos um debate, que é o nosso objetivo. Vamos intercalar palavras da Mesa com palavras da plateia. O ideal era que estivéssemos juntos aí ou aqui, mas é preciso uma organização. Então, vamos intercalar: fala um da Mesa e um da plateia. Por isso, peço à secretaria que colha os inscritos a partir de agora. Todos teremos cinco minutos. Quanto mais pudermos cumprir o tempo, melhor para o debate, porque todos poderão se manifestar.

Eu quero registrar algumas presenças. Está aqui entre nós o Presidente da Câmara Legislativa, Deputado Joe Valle. Quero agradecer a presença e a participação. Esse é um tema afeto também ao mandato de S.Exa. Quero registrar também a presença do porta-voz nacional da Rede Sustentabilidade, José Gustavo – muito obrigado pela presença entre nós. Com o desenrolar, eu vou fazendo o registro das presenças. Estou muito satisfeito com uma discussão tão concorrida. O tema é fundamental para nossa cidade. A gente faz política pelas pessoas que habitam a política, por aquelas que se empenham, que têm vocação transformadora, mas a gente também faz política por aqueles que não deveriam estar e que estão, porque é nossa obrigação fazer a luta constante.

A imobilidade urbana tem colocado ameaça sobre todas as cidades. Eu quero fazer um paralelo, uma comparação entre as duas motivações. De alguma forma, isso tem sido citado em palestras, em encontros, tem sido motivo de preocupação de autoridades, da academia, de organizações da sociedade civil, e a Câmara Legislativa precisa dar a sua contribuição. Essa é uma delas.

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
			Data	Horário Início	Sessão/Reunião	
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		3

A Mesa Diretora, presidida pelo Deputado Joe Valle, tem se preocupado em formar grupos de trabalho. Nós agora recentemente formamos o grupo de trabalho para discutir a crise hídrica e vamos formar, a partir desse nosso encontro, outro grupo de trabalho para discutir a mobilidade e o planejamento territorial, que nos preocupa muito. Nós vamos iniciar o nosso debate pelas palavras da Renata Florentino. V.Exa. pode falar daqui ou pode falar do púlpito, como preferir.

SRA. RENATA FLORENTINO – Boa tarde. Só desejo resgatar algumas questões antes de a gente, de fato, entrar no debate.

Esta semana houve uma nota do Ari Cunha, no *Correio Braziliense*, falando que tinha que ser retirada a atribuição da Câmara Legislativa de debater o uso e a ocupação do solo, e isso num contexto de quase que uma disputa política entre vários Poderes – Judiciário, Legislativo, Executivo –, no âmbito nacional e também distrital, muito arriscada, em que a gente vê que a nossa democracia está sendo testada no seu limite para se ver o que sobrevive depois disso tudo pelo que a gente está passando.

Nesse contexto, por mais que a gente saiba sobre esta Casa pesem várias denúncias que, de fato, têm que ser apuradas, quando a gente diz que um Poder tem que se ausentar de um debate, isso abre brecha para falar que a população também tem que se ausentar de um debate, como se essa fosse uma discussão meramente, entre aspas, “técnica”, como se um decreto sozinho desse conta de abarcar toda a complexidade do assunto.

Então, acho que, nesse contexto, é muito importante resgatar o papel da participação popular em qualificar esse debate. A gente vem de um histórico em que houve, justamente, a tentativa de colocar um decreto goela abaixo. Na tramitação anterior do PPCUB – Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – e da LUOS – Lei de Uso e Ocupação do Solo – se mostrou como o equilíbrio entre poderes foi importante, tanto com a oposição existente na época no CONPLAN – Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal – como também da intervenção, que foi necessária, num dado momento, do Ministério Público para resgatar esse debate com a qualidade que ele merecia ter, que ele merece ter e que vem tendo.

É nesse contexto que a gente está fazendo este evento aqui hoje e está vendo essa nova fase da discussão da Luos e do PPCUB sob a liderança do Thiago na Segeth – Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação. Nos conselhos em que isso foi debatido, há muita divergência, mas uma divergência da cintura para cima, de muita qualidade. Sabemos que vamos entrar numa nova fase agora e que temos que nos apegar aos nossos pares, a quem tem uma visão de mundo da inclusão, da sociedade como inclusão, não da cidade como negócio para darmos conta de manter essa divergência da cintura para cima e não abrimos o que é tão precioso, nossa cidade, nossa sociedade para interferências de especulação

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
			Data	Horário Início	Sessão/Reunião	
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		4

imobiliária que podem acabar descaracterizando, às vezes, de uma maneira quase que permanente, o nosso espaço urbano, a nossa qualidade de vida urbana. Então, é bem nesse contexto que a gente está com essa discussão aqui, com uma tentativa tanto de valorizar a participação popular, a participação da sociedade civil, como também de qualificar essa discussão aqui na Câmara Legislativa, porque a gente sabe que manter a qualidade desse debate quando essas leis chegarem para tramitação aqui é muito importante. Na verdade, é fundamental, porque a gente está com um processo interessante até agora, mas, enfim, para ele continuar assim a gente precisa da colaboração de vocês aqui na Câmara Legislativa. Então, é nesse contexto que a gente traz essa discussão e eu vou fazer considerações muito breves para já passar para os demais membros da Mesa.

Quando a gente está falando de Brasília entendida como Distrito Federal, tem alguns pontos que são muito importantes a gente resgatar, porque muito tempo ficou um falso embate, um falso não, mas um debate muito dicotômico entre os grandes empreendimentos imobiliários, com muita falcatrua, e uma defesa muito apaixonada da preservação do patrimônio histórico de Brasília, muito atrelada à questão do tombamento. Eu acho que pelos bons anos 90, quando Luiz Estevão estava na sua fase de ouro, o Luiz Estevão, os irmãos Passos, era muito desse embate que se tinha. Então, a gente tinha esse embate quase que puro sangue dos empreendimentos imobiliários, de vários loteamentos, aliás, que foram feitos de maneira inadequada, e de uma defesa de um purismo que talvez nunca tenha existido nem na cabeça do Lúcio Costa também. Mas, enfim, tinha essa defesa do purismo, do que seria o plano de Brasília e do outro lado esses conflitos imobiliários atrelados a muita especulação e corrupção.

A gente está numa fase que a gente tem que perceber que há mais nuances nessa constituição urbana que a gente está hoje. Existem as nuances da geração Brasília que está querendo se apropriar do espaço e dar vida a esse espaço muito para além da maquete que foi desenhada e também para algumas releituras em várias regiões administrativas sobre o que é o habitar, o padrão residencial urbano aqui em Brasília.

A gente vê e viu várias campanhas políticas sendo feitas dizendo que era preciso reduzir o déficit habitacional aqui em Brasília. Lembro que o Noroeste numa época chegou a ser alegado como algo que ia reduzir o déficit habitacional de Brasília, como se imóvel de 200 m² fosse reduzir déficit habitacional em algum lugar. Ao mesmo tempo, havia um purismo a qualquer tentativa de trabalhar o uso misto do solo, fazer um mínimo de adensamento urbano, num purismo do que foi a idealização de Brasília há uns quarenta anos. Então, acho que a gente está numa discussão aqui além desse contexto político com a Câmara Legislativa. É um contexto também do planejamento urbano, de como dar essa qualidade, essa contemporaneidade, essa atualização na Brasília que a gente quer.

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data	Horário Início	Sessão/Reunião		
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		5

Enfim, são essas as ponderações que eu queria deixar para a gente continuar a discussão e só dando o gancho que não existe nenhuma cidade que tem uma densidade habitacional tão baixa que dê conta de oferecer soluções de mobilidade que não implique em um grande consumo de combustível fóssil. A gente tem um inventário das emissões de gás de efeito estufa daqui de Brasília que mostra que 50% das emissões daqui de Brasília vêm da poluição veicular, ou seja, do uso excessivo do carro. A gente tem uma matriz modal onde o carro é excessivamente usado. São desafios ambientais e sociais de inclusão que a gente tem que superar. O debate da Luos e do PPCUB são instrumentos para tentar superar essas questões para a gente não ter uma cidade que gaste petróleo como se fosse uma cidade americana, sendo que a gente não tem um exército americano para garantir fonte de petróleo para Brasília ao redor do mundo.

Então, a gente precisa, de fato, por vários motivos, ambiental é um, social é outro, dar conta de atualizar o desenho urbano de Brasília para ele ser mais sustentável em termos de mobilidade. Era isso.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito bem, Renata. Muito obrigado. Como nós nos comprometemos, nós temos aqui o primeiro inscrito, o Rafael Stucchi.

Rafael, pode falar do púlpito ou pode falar daí também.

(Intervenção fora do microfone.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Prefere? Não, está certo, está bom. Está certo, pode ser. É porque a gente tinha se comprometido a fazer essa alternância. Não tem problema, se é um pedido seu. O Deputado Joe Valle, que é o Presidente da Casa e está entre nós, quer dar uma palavrinha.

Por favor, Deputado Joe Valle, concedo a palavra a V.Exa.

DEPUTADO JOE VALLE – Muito agradecido, Sr. Presidente. Primeiro, quero felicitar meu amigo, Deputado Chico Leite, por esta iniciativa. Deputado Chico Leite, que é o Ouvidor da Casa, hoje, e está preparando um trabalho muito interessante relativo a transparência ativa, em que vamos fazer uma parceria grande da Mesa Diretora com a Ouvidoria. Mas também por esse trabalho que o Deputado Chico Leite tem feito, hoje, coordenando a Frente Parlamentar Ambientalista, coordenando o Grupo de Trabalho Água, trazendo discussões de alto nível para esta Casa, que é o que nós desejamos e queremos.

Quero também dar as boas-vindas a todos os senhores, uma boa parte aqui eu conheço, e sei da vontade, do altruísmo e do nível de interesse em melhorar a vida em nossa cidade. Hoje, a Câmara tem alguns temas muito importantes que a gente discute que precisam muito da participação das pessoas.

Quero agradecer sempre o meu professor aqui que está à Mesa e sempre que chamado comparece – teve uma atuação muito importante para nós naquele

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	6

mês de janeiro, quando debatemos o preço das passagens. Começo dizendo que daquele debate, das reuniões do grupo de trabalho coordenado pelo Deputado Wasny de Roure, temos várias respostas acontecendo em função de metabolizar, de botar enzima para que aumentasse a velocidade de resposta do governo – que é um papel da Câmara, de mediar essas histórias.

Mas estamos aqui com a Lei Orgânica de Cultura, que é uma lei importantíssima para a gente. Temos aqui o Sr. Amauri, que está coordenando, junto com o Deputado Cláudio Abrantes o seminário que aconteceu na Casa.

Estamos com a Lei do Silêncio, já com um debate muito avançado. E eu quero dizer, Deputado Chico Leite, pela sua experiência, pelo seu trabalho, a importância desse ambiente. Onde mais nós conseguiríamos colocar dois grupos – os dois com razão –, o setor produtivo, ligado à economia criativa no Distrito Federal, e o cidadão dessa cidade que quer o direito dele de dormir tranquilo, para conversar, debater e buscar consenso, e sair daqui com uma solução consensual, que pudesse ter condição de ser implementada, ajudando a cidade em sua característica urbana plena?

Estamos discutindo agora os supersalários, devemos estar trabalhando a votação disso dentro de duas semanas, passando por todas as comissões. Então, são temas que estão na nossa Casa. Agora, hoje, um debate, uma audiência pública sobre o Instituto Hospital de Base, que é uma nova formulação metodológica para a gestão da saúde, que está em debate nesta casa. Então, são temas extremamente importantes, para além de todas as operações e os processos que a gente tem ouvido aí, sempre na imprensa.

Este debate de hoje é um debate de extrema importância. Estava conversando há pouco com o Eduardo – o Eduardo tem desde a transição –, e, há época, nós fizemos um debate muito forte, derivando para um seminário, em que criamos um documento sobre a gestão das regiões administrativas do Distrito Federal. A Câmara, então, fez uma colocação com muitas instituições participando. Temos um documento inscrito lá, como um roteiro, um caminho para melhorar a questão da gestão das regiões administrativas.

Quero dizer com isso, o Plano de Mobilidade, o debate sobre mobilidade, a Renata participou muitas vezes de grupos de trabalho, a gente quer dizer com isso o seguinte: venham para a Câmara, a gente quer debater a Brasília que queremos e a Brasília que é possível, a Brasília a que é possível chegarmos. Porque eu tenho certeza absoluta de que todos que estão no Governo, e logicamente eu tenho que pensar assim, querem o bem dessa cidade. E por que ela não melhora? Por que ela não tem melhorado? Por que a gente vem debatendo as coisas aqui, a gente vê, sabe o caminho, as pessoas inteligentes que estão junto conosco passam pelo governo e a gente não consegue avançar. O que será?

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	7

É a falta de vontade, é a incompetência, é a roubalheira, a corrupção, é a política? Mas, ora, acontece no mundo inteiro esses processos. Onde está? Então, eu acho que é um debate rico como esse que vamos ter aqui, hoje, que aponta soluções.

Juntamos as pessoas neste momento para sairmos do processo competitivo da sociedade de consumo exagerado em que vivemos, nessa crise enorme, num processo colaborativo, em que aceitamos ouvir e dialogar, porque na maioria das vezes, quando se vai conversar – e hoje isso se acirra muito, a Renata acaba de falar aqui sobre essa crise entre os Poderes –, quando se senta com qualquer outro Poder, já se senta com um preconceito enorme. Não tem isso aqui, aqui é aberto, só isso. Então, a gente fala, fala, fala, e não ouve.

Nós queremos melhorar, nós temos uma formação de pessoas que estão na Câmara, são Deputados que querem melhorar a cidade de verdade, está aqui o Deputado Chico Leite, que tem feito excelentes debates nesta Casa. Eu queria convidar vocês a virem para cá realmente com o compromisso de melhorar a cidade, usando essa ferramenta que hoje é o Poder Legislativo, que está à disposição de vocês. Como Presidente desta Casa, pedindo aqui autorização ao Ouvidor, estou colocando esta Casa completamente aberta para vocês, para as pessoas que pensam e querem uma cidade melhor. Nós temos as ferramentas, nós somos a ferramenta, vocês protagonizam isso, nós precisamos juntos, cada um de nós, trabalhar pela revolução na nossa cidade. Nós não aguentamos mais do jeito que está. Não tenham dúvida, aqui está a representação, todos que estão aqui foram votados, não tem nenhum nomeado nesta Casa. Às vezes, veem até preconceituosamente um Deputado que fala diferente. Ele fala a voz das pessoas, ele fala a voz do povo, ele entende e, quando ele emite, as pessoas entendem o que ele está falando lá na base onde foi votado. Então, essas pessoas também têm muita importância. Essa é a democracia que precisamos conhecer e trazer mais para perto, não só a nossa democracia, a democracia que eu vejo, que eu acho, que eu sinto, mas essa democracia que é de todos, essa democracia que não tem preconceitos.

Então, Deputado Chico Leite, parabéns pelo trabalho, estou aqui, e os momentos em que não estiver aqui estarei ouvindo porque a comissão está sendo transmitida para a Casa inteira, acredito que está sendo transmitido pela *internet* para o mundo. Parabéns, agradecido, conte comigo.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado, Deputado Joe Valle, importante para nós termos esse apoio institucional, não é um evento do mandato, não é um evento do Rodas da Paz, mas é um evento institucional. Quer dizer, é a sociedade se expressando por seus canais, aglutinando.

Eu conversava com a Renata há pouco e, antes de passar ao nosso próximo expositor, gostaria de fazer uma lembrança muito carinhosa. Para que nós tivéssemos esse encontro entre o Rodas da Paz e nós, para que ele fosse colocado

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data	Horário Início	Sessão/Reunião		
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		8

no papel, materializado e pudéssemos articular com as pessoas, nós tivemos um amigo comum, que foi o idealizador, foi quem nos provocou, ele até prefere ser o provocador, que é o Rômulo Neves, BBB. Ele chegou ontem à cidade quase à meia-noite, hoje estava sem comunicação, nós não tivemos oportunidade, mas foi ele que fez a provocação inicial, o nosso amigo Rômulo.

Eu quero então agora, seguindo o roteiro anteriormente acordado, pedir o apoio da academia. Vamos ouvir o Professor Paulo César Marques, a palavra é de V.Exa. por cinco minutos.

SR. PAULO CÉSAR MARQUES – Boa tarde a todos e a todas. Na pessoa do Deputado Chico Leite, quero cumprimentar todos os colegas de Mesa e o público e agradecer pelo convite. Acho que é uma oportunidade sempre importante, interessante, que devemos aproveitar, mesmo que não seja para falar grandes coisas, grandes novidades, mesmo que seja apenas para fazer provocações. É um pouco nessa direção que eu acho que a gente acaba contribuindo com esse tipo de evento.

Há um mantra que a gente vive repetindo. Na academia repete-se muito a necessidade de planejarmos, de forma integrada, mobilidade e uso do solo, que conversam. Não se faz uma coisa antes da outra, não se faz uma coisa em função da outra. Tem-se que fazer de forma integrada, mas não fazemos isso na prática. Na prática, por mais que nós nos esforcemos para materializar esse mantra, como estou chamando aqui, ainda vemos a oferta de mobilidade, de serviços de mobilidade como consequência do território que nós temos, ou consequência da forma como nós ocupamos o território. E acaba sendo assim, porque Brasília é assim. Precisamos construir mais rodovias porque Brasília tem uma ocupação espalhada. A solução de mobilidade para a Saída Norte é um trevo de triagem norte. A solução para a ligação entre Taguatinga e o Plano Piloto é ampliar e continuar ampliando a EPTG. Uma coisa meio sem fim, não é? A gente não vai parar.

A gente faz assim. Na prática, estamos fazendo isto: não refletimos sobre as necessidades reais de mobilidade. Nós pensamos a mobilidade de forma preguiçosa, pensamos que a mobilidade é feita por veículos que nós próprios dirigimos. Então, temos que produzir soluções para que os veículos circulem, e com isso está resolvido. Não é assim.

Eu tinha preparado não exatamente uma apresentação. Preparei uma sequência de *slides*, para orientar. Apesar de serem poucos, estou com medo, se eu for seguir aqui, de acabar me estendendo no tempo. Então, vou fazer um sinal aqui para, quando passarem, passarem rápido. Sobre os dois próximos, por exemplo, eu já falei aqui. Aliás, apenas sobre o primeiro. A gente pensa que a estrutura urbana determina os serviços de mobilidade, mas não é assim. Isso é mais ou menos o que o senso comum nos diz e como temos trabalhado na prática, mas a realidade é

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	9

diferente. Mesmo quando não pensamos, ou não planejamos dessa forma, a realidade é diferente.

Na realidade, a infraestrutura de serviços que nós construímos acaba sendo, por conta dessa preguiça de pensar mobilidade, uma malha rodoviária. A gente amplia essa malha rodoviária, investe nessa malha rodoviária, acha que é assim que vai ter que resolver. Se não há espaço para crescer lateralmente, vão-se construindo viadutos, transformando intercessões em trevos complexos rodoviários, e isso aqui vai-se ampliando. Isso acaba interferindo no desenho urbano. É isso que acaba dando cara à cidade que a gente vai construindo. A lógica acaba sendo essa.

É um texto um pouquinho longo, mas eu gosto muito desse texto do pesquisador francês Gabriel Dupuy. Ele escreveu isso em 1999. Tem alguns anos, mas é tão atual e reflete bastante esse círculo vicioso que nós vivemos. As pessoas precisam circular, têm carro, e os carros precisam andar. A gente expande a malha rodoviária para atender essas demandas, porque acha que se resolve o problema das pessoas fazendo os carros andarem. Então, vamos investindo nisso.

Com isso, as pessoas com os seus carros querem andar, gostam de andar e, para uma parte da realidade, as pessoas acabam indo buscar lugares onde a terra é mais barata para morar, ou onde é mais tranquilo, mais bucólico para viver. A gente vai se afastando para morar. Park Way já está muito perto, podemos ir mais para longe. Vamos fazendo isso, e aí cobramos do Poder Público o investimento da tal malha rodoviária para nos fazer chegar bem e andar melhor. Uma coisa vai alimentando a outra, acabamos vivendo dessa forma. É mais ou menos dessa lógica que o Gabriel Dupuy falou aqui.

Acontece que, se isso é verdade em muitas cidades do planeta – é verdade na França, onde o Gabriel Dupuy trabalha –, essa é só uma parte da verdade. Existem pessoas que fazem opção de morar mais distante, de andar no seu próprio carro, e isso provoca um espalhamento da cidade.

A cidade vai se ampliando assim, com tentáculos meio sem limites. Mas é somente para uma parte da população.

Outra parte da população, um pouco na linha do que a Renata falou aqui, é resultado da especulação imobiliária. Mesmo quando a gente está falando de programas de governo, que tem a melhor das intenções e tal, acaba sendo assim. Com os terrenos mais baratos, onde se pode fazer o Minha Casa Minha Vida, ou com programa semelhante, como foi nos anos 70 com o BNH, a gente vai mandando a população para longe de onde a cidade vive. Ela vai, não por opção, mas por falta de opção. Não tem outra forma de viver na cidade, de habitar a cidade, se não for a essas distâncias. Isso vai fazendo a cidade tomar as formas que ela tem hoje. Não é uma particularidade de Brasília, projetada, ou do Distrito Federal. Não é não. Brasília herdou boa parte dessa concepção, mas todas as nossas cidades viveram esse resultado.

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data 23 03 2017	Horário Início 15h01min.	Sessão/Reunião 21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	Página 10

Eu vou pular o próximo aqui, porque ele está muito longo. É um parágrafo do Prof. Aldo Paviani, que discute um pouco. A solução é trabalhar no sentido de aproximar as atividades das pessoas dos locais onde elas moram. Isso tem uma lógica importante: as pessoas trabalhem perto de onde elas vivem. Claro que isso é importante.

Mas a gente não se desloca somente, é bom que a gente não se desloque somente para trabalhar. A gente se desloca para viver a cidade, para consumir na cidade. É razoável imaginar que a população de São Sebastião merece ter todos os serviços. É ótimo! Claro, teremos ofertas de postos de trabalho em São Sebastião, é ótimo que seja assim. Mas não vai ter um Teatro Nacional em São Sebastião, e não se pode dizer que a população de São Sebastião não pode ir ouvir a Orquestra Sinfônica às terças-feiras no Teatro Nacional, porque o Teatro Nacional não é em São Sebastião. A Orquestra não vai para lá. Não é assim.

Então, existem outras formas e outras necessidades que as pessoas têm, que não são somente os deslocamentos casa/trabalho. Eu falei aqui de consumir. Coloquei aspas em consumir, porque o consumir, na verdade, é vivenciar todo tipo de serviço, é ter direito a essa liberdade, à intensidade da vida que a cidade oferece, e não segregar, de modo que somente uma parcela da população tenha direito a esta cidade.

Vou pular o próximo também, para não nos estendermos muito. Sobre esse gráfico, são cidades basicamente americanas, europeias e algumas asiáticas. O relacionamento que está ali é o quanto se consome em combustível para deslocamento – é o que está no eixo vertical – e a densidade urbana. É o consumo de combustível *per capita* somente para transporte. A densidade urbana foi medida pela quantidade de habitantes por hectare. Há várias maneiras de fazer essa conta. Se formos considerar o Distrito Federal, é uma coisa; Plano Piloto é outra. Essa é a conta da área urbana de Brasília. É essa posição que teremos para Brasília. A pergunta que precisamos fazer é se nosso consumo de combustível *per capita* equivale a Berlim ou Viena. É mais ou menos o que está nessa escala, ou até menos. Londres, talvez.

Essa é a história que a gente tem. A maneira que temos para planejar, para entender como é essa relação, o que queremos fazer da nossa cidade reflete-se, na minha visão, em que tipo de cidade nós queremos ter. Queremos ter Hong Kong, Houston ou Berlim? A cidade que a gente vai planejar vai refletir isso, pelo menos na maneira como a gente se locomove hoje. A maneira como os deslocamentos acontecem hoje, com a tecnologia que a gente tem, vai se refletir dessa forma.

A concentração, de que a gente está falando, das cidades, aproximar as atividades é principalmente para as pessoas andarem sozinhas, a pé. É isso que faz a cidade viver, não é o deslocamento de carro. Não é por que passam muitos carros na porta de um determinado empreendimento que aquele empreendimento vai dar

 CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS		
Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	11

certo, muito pelo contrário. A gente mata a cidade quando constrói essas vias de alta mobilidade, usando o jargão que a gente usa na gíria de tráfego. Alta mobilidade é porque tem muito movimento. Muitos veículos circulando em alta velocidade e tal, a gente chama isso de alta mobilidade. Então, essas vias que têm alta mobilidade, no mesmo jargão, significa que têm pouco acesso aos empreendimentos, pouco acesso às atividades que acontecem às margens do sistema rodoviário.

A principal provocação que eu queria fazer aqui para a nossa reflexão é: o que significa a gente ficar apostando nesse modelo de ocupação e de infraestrutura para atender essa ocupação? O que vai resultar da nossa cidade?

No próximo *slide*, isso aí é a evolução da taxa de motorização. A taxa de motorização, que está no eixo vertical, é o número de habitantes por veículos. Engenheiro e economista – isso é um *mea culpa* que faço aqui, porque sou engenheiro – adoram fazer esse cálculo com base nas projeções, do que o mercado ainda nos oferece de espaço. Se a gente olha ali, vai ver... O Brasil é a curva lá de cima, azul claro. Apesar de a gente estar, entre aspas, evoluindo, porque a taxa de motorização está aumentando, o número de habitantes por veículos está caindo, ainda temos um espaço muito grande para crescer, para evoluir, para atingir o nível daquele circulozinho verde que está lá embaixo, que pega Espanha, Japão, França, Reino Unido, Bélgica, Alemanha, que têm altas taxas de motorização.

Então, para os nossos planejadores mais ortodoxos, que, inclusive, determinam os planos econômicos, salvar a economia com a indústria automobilística significa mel. Tem um espaço enorme para a gente apostar no desenvolvimento. Vamos investir na indústria automobilística, no parque rodoviário, porque temos espaços para isso. Não é esse o caminho. Certamente não é assim que a gente vai conseguir fazer a cidade ser a cidade com a qual a gente sonha, a cidade da qual a gente precisa.

No último *slide*, um pouquinho na linha de a gente fazer essa provocação, as barrinhas azuis são do ano de 2001 e as barrinhas vermelhas do ano de 2014. Elas mostram as taxas de motorização medidas de forma diferentes. É a quantidade de automóveis para cada cem habitantes. Então, tem variação entre as nossas cidades aqui.

O que me chama a atenção – acho que deve chamar a nossa atenção – é saber qual é a cidade que a gente acha que é mais dependente de automóvel. Se a gente só olha a taxa de motorização, quem vai ganhar é Curitiba, a quinta cidade que está ali. É Curitiba que tem a maior taxa de motorização entre essas capitais que estão listadas ali. Independentemente da métrica que a gente vai usar, a gente pode afirmar, com segurança, que Curitiba não é uma cidade particularmente conhecida pelos índices de congestionamentos que a cidade sofre. Muito pelo contrário, com todos os problemas que a cidade tem, ela é muito mais conhecida, dentro e fora do Brasil, como uma referência de transporte coletivo. Isso significa que a dependência

 CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS		
Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	12

do automóvel não é fruto direto da posse do automóvel, por diversas razões. Inclusive, é um indicador de bem-estar econômico ter uma alta taxa de motorização. As pessoas podem ter seu carro, usar com moderação. O que é ruim para a cidade é a gente apostar que todo mundo vai andar sempre, por qualquer motivo, de automóvel. E é disso que a gente sofre. Apesar de Brasília não ser campeã nesse *ranking*, nós somos talvez o exemplo mais acabado de dependência do automóvel no nosso país, no Brasil. Acho que não teria lugar nenhum como aqui para se pensar segundo aquela frase famosa da Margaret Thatcher: qualquer cidadão acima de trinta anos – acho que foi isso que ela falou – que não tenha automóvel é um fracassado. A gente pensa assim em Brasília, não é? Todo mundo trabalha para ter o seu carro porque acha que depende do carro para trabalhar. A gente não pode continuar apostando nesse modelo de cidade, senão a gente vai matar esta cidade.

Eram essas as provocações que eu gostaria de fazer, saindo um pouquinho do roteiro, para pensarmos na hora de fazer um planejamento de mobilidade pensando na cidade que queremos, porque não é só a cidade que vai determinar a forma de mobilidade, também acontece o contrário.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado, professor.

O segundo inscrito é o Raul Aragão Rocha.

SR. RAUL ARAGÃO ROCHA – Boa tarde a todos. Meu primeiro questionamento é: como é que se solicita a vinda da sociedade civil se aqui tem um número tão reduzido de deputados? Então, se nem as pessoas que já deveriam estar aqui estão vindo para tratar desse assunto, como é que pode se pedir uma participação maior da sociedade civil?

Entrando mais no tema, uma das primeiras contribuições que eu gostaria de fazer é com relação à setorização da cidade. Eu não consigo entender qual é o grande interesse de a gente ter tantas coisas. A área em que residimos fica em um lugar; a área em que a gente trabalha, em outro lugar; os bancos, em outro lugar. Há concentração, por exemplo, de bancos em um lugar. Temos quinhentos bancos, mas eu só vou ao Setor Bancário para ir a uma agência do Banco do Brasil em que eu tenho conta. Isso já gera pouca mobilidade dentro de cada um dos setores, no deslocamento dentro dos setores.

Segundo ponto: quais são as prioridades tanto da Câmara quanto do governo em geral com relação ao transporte? Atualmente, a gente tem um transporte público sobre o qual há uma das maiores taxações, e, em contrapartida, não há taxação para estacionamento. Somos uma das únicas capitais no Brasil que não possuem serviço de zona azul. E isso, entre outras coisas, desde o projeto da cidade, desde as grandes avenidas com limites estúpidos de velocidade. No meio da cidade, um muro de 80km/h que ninguém pode atravessar se não por baixo do chão. Como é que vai se tratar essa inversão de prioridade onde uma pessoa acredita que, se o seu carro estiver em qualquer lugar onde não esteja atrapalhando o fluxo de

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data 23 03 2017	Horário Início 15h01min.	Sessão/Reunião 21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	Página 13

carro – porque ele pode atrapalhar qualquer outra coisa –, ele pode largar o carro dele ali. Inclusive, com relação a estacionamento em faixa dupla. Desde que eu não atrapalhe o fluxo dos carros, posso atrapalhar o outro carro que está estacionado, porque a minha necessidade de não me locomover mais de 50 metros a pé me obriga a isso.

Enquanto isso, a gente também vê diversas políticas priorizando o carro, mas gente não vê aumento da linha de metrô, não vê um ônibus em que a pessoa paga vinte reais para ir e voltar para casa, no fim das contas, se não morar no Plano Piloto. E, às onze horas da noite, você tem que estar em casa, senão não volta mais, a não ser que tenha um carro.

Então, se a gente vai discutir qualquer coisa relacionada à mobilidade urbana, tem que primeiro discutir o que é prioridade no discurso. E até hoje a gente só vê o carro tendo essa prioridade. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito bem, Raul, boas provocações.

Quero convidar agora a fazer uso da palavra a Diretora Executiva do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, Sra. Clarisse Cunha Linke.

SRA. CLARISSE CUNHA LINKE – Boa tarde a todos. Muito obrigada, Deputado, pelo convite. É um prazer estar aqui com todos da Mesa e com todos vocês, para discutir esse tema.

Não sou de Brasília. Conheço a cidade, mas não sou daqui. Vim do Rio. Estou aqui representando o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, que é uma ONG internacional. A gente trabalha no Brasil, desde 2009, promovendo a mobilidade urbana sustentável e promovendo, acima de tudo, uma visão de cidade. Então, não é pensar mobilidade exclusivamente do ponto de vista da infraestrutura de transporte, é pensar essa integração com o uso do solo; é pensar, acima de tudo, políticas que de fato podem fazer com que a cidade se torne um espaço inclusivo, um espaço para todos.

Vou fazer uma apresentação um pouco mais geral sobre os princípios de mobilidade urbana sustentável. É claro que a apresentação do professor já me deu a oportunidade de pular vários dos meus *slides*, mas eu queria começar falando um pouco desse cenário global que a gente tem. A nossa população urbana aumenta, e, em trinta anos, dados do Banco Mundial mostram que a população urbana dobra nas grandes cidades. Algumas cidades que eram pequenos vilarejos em 1950, principalmente na África e na Ásia, tornam-se megalópoles.

A cidade continua atraindo muita gente e é, portanto, onde se concentra a maior parte da produção econômica. Mas a nossa forma de ocupação faz com que a gente, apesar de dobrar a população, triplique os espaços que ocupa. Cada vez mais a gente se espalha ou se espalha mais no território, e a consequência disso, do ponto

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
Data			Horário Início	Sessão/Reunião		Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		14

de vista do meio ambiente, socialmente também falando, é muito maléfica. É também na cidade onde estão concentrados os maiores percentuais de emissão de gases de efeito estufa e de consumo de energia.

Eu tenho um *slide* aqui... Esqueçam os dados que pus abaixo, porque estão errados. Eu só queria que vocês se concentrassem nas duas imagens, nas duas manchas urbanas de Atlanta e Barcelona. Quem é urbanista já deve ter visto essa comparação um milhão de vezes. São bastante monotemáticos os urbanistas; sempre usam esse mesmo exemplo, porque é bastante claro. É o exemplo da cidade americana, que as cidades latino-americanas vêm seguindo, de se espalhar no território cada vez mais, porque o carro permite isso teoricamente. Permite que a gente more mais longe, apesar de isso não ser permitido a toda população com qualidade. Mas essa é a outra parte da discussão. E do modelo mais concentrado.

Então, Atlanta e Barcelona têm a mesma população. Atlanta tem uma mancha mais de dez vezes maior e, portanto, consome sete vezes mais energia do que Barcelona. Que modelo é esse? Onde a gente vai se encaixar nesses exemplos aí é uma discussão importante e é o que deve nortear a nossa visão de cidade. Acima de tudo, a gente tem um problema de acesso. Essa foto não ficou muito boa, mas é de uma cidade turca, Istambul, que é exatamente o cenário que a gente tem na maior parte das cidades atualmente. Então, duas crianças brincando em um parquinho sem a menor infraestrutura. Ao fundo, a gente vê onde a cidade cresce, a cidade do futuro, que, no Rio de Janeiro, seria o Porto Maravilha, onde estão as grandes operações urbanas e onde a gente concentra os nossos recursos, os nossos esforços, a nossa capacidade de pensar futuro.

Na distância, essas meninas estão... entre elas... e esse futuro... vias urbanas, são mais de dez faixas de rolamento dedicadas ao carro. Então, para que elas acessem essa cidade do futuro, ou elas vão ter que se endividar e comprar um carro, que é o que a gente promove aqui, ou elas não vão acessar essa cidade, ou vão passar duas horas paradas no ônibus. Então, esse é um modelo que está se reproduzindo no mundo. É a cidade negócio, que não é uma cidade inclusiva.

E, aí, quando a gente olha do ponto de vista de desigualdade territorial e acesso – aqui a gente tem as principais cidades e regiões metropolitanas brasileiras –, vê a cada ano – cada barrinha: 2004, 2009 e 2014 –, o aumento do tempo gasto... o indicador é o percentual da população que leva uma hora ou mais do seu tempo diário para se deslocar para o trabalho.

Então, a gente só aumenta. Se vocês forem ver, Brasília também teve um aumento bastante relevante. No caso do Rio, acho que, principalmente em função de todas as obras que aconteceram nos últimos anos, isso caiu um pouquinho mais para o parâmetro de São Paulo. Mas essa é uma realidade bastante perversa, inclusive porque a gente joga, cada vez mais, de fato, o pobre na periferia, afinal de contas é onde ainda se entende que ele deve morar. E, aí, obviamente, cada vez mais,

 CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS		
Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	15

gastam mais tempo para acessar o trabalho, que está concentrado nas áreas centrais.

Globalmente, a frota de veículo está aumentando radicalmente. Então, a gente já tem novecentos milhões de veículos no mundo e a expectativa é de que, até 2050, tenhamos três bilhões de veículos. Isso acontece principalmente em função de Índia, Ásia e África. No Brasil, a taxa de motorização é mais baixa do que a média das cidades europeias. Então, nós ainda somos um mercado quentíssimos para a indústria automobilística, não vamos deixar de ser, e, aí, há todas as incongruências a esses duelos de titãs. A gente tem uma política nacional de mobilidade urbana, teoricamente, superinteressante, mas como é que ela consegue, de fato, ter aderência se a gente tem políticas econômicas que enxergam essa grande oportunidade ainda para a indústria automobilística? Então, a gente tem aí o aumento da frota, que ocorre nas quinze principais regiões metropolitanas. Quem tem ido a Manaus, sabe que é assustador. Aliás, na maior parte das capitais brasileiras, é algo assustador. Você fica parado em congestionamento a maior parte do tempo, e Brasília está ali também com aumento bastante significativo.

A gente tem em todo canto, no entanto, uma demanda ainda muito grande por sistema de transporte. Então, a gente aumenta a taxa de motorização porque, obviamente, na primeira oportunidade, tudo o que eu quero é sair do transporte público, certo? Óbvio. O transporte público é ruim, é um mal necessário. A qualidade do serviço é muito ruim. Então, assim que eu posso, eu vou para o carro. Se não vou para o carro, vou para a moto, que é um grande problema que a gente vai ter de encarar nas nossas cidades. Ainda não estamos encarando com a seriedade devida.

Mas a gente continua tendo uma demanda por transporte imensa. Ali há fotos da Índia, de Jacarta e Guangzhou. Aqui eu coloquei uma de Brasília. A gente continua tendo a população precisando do transporte público, em função desse modelo monocêntrico de oportunidades, com a população cada vez morando mais longe. Se você não tem carro, precisa do transporte público, que não dá conta. Não é que a gente não tenha recurso para investir. Não. O nosso diagnóstico, que – eu acho – deve ser compartilhado por muito de vocês, é que nos falta uma capacidade institucional e uma capacidade técnica de investir os recursos. Então, a gente teve aí 147 bilhões, ou 150 bilhões nos últimos anos prometidos para a infraestrutura de transporte público, e pouquíssimo foi executado. Por quê? O que é que aconteceu? Onde é que engargalou? Qual foi o problema para que a gente não conseguisse avançar? A gente tem um problema de governança, um problema de arranjo institucional e um problema de capacidade técnica em todos os níveis.

A gente entende que precisa repensar a cidade do ponto de vista da mobilidade urbana, pensando todas as oportunidades, principalmente no entorno da infraestrutura de transporte existente. Então, esse já seria um primeiro passo para fazer com que as pessoas não precisem ir para o carro. Aí, a gente consegue diminuir o consumo de energia, diminuir a emissão de gases de efeito estufa,

 CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS		
Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	16

diminuir a emissão de poluentes locais, o número de colisões e todas as externalidades negativas que a gente tem para quem compartilha, para quem vive na cidade.

O ITDP entende esse raio, esse entorno da estação de transporte de média e alta capacidade como sendo um grande ativo para a cidade. Então, é ali que tem que estar o Minha Casa, Minha Vida; é ali que a gente tem novos empreendimentos sem vagas de estacionamento ou com um teto de vaga de estacionamento; é ali que a gente promove uma infraestrutura com acessibilidade para o pedestre, para o ciclista, para que, de fato, as pessoas se sintam induzidas e mais próximas do transporte público; é ali que a gente promove o uso misto do solo, e a gente adensa etc.

Então, esses oito princípios precisam todos existir ao mesmo tempo. É ilusão dizer que só se podem tirar os incentivos ao carro quando houver o transporte público. Tem que caminhar tudo ao mesmo tempo. É assim mesmo, e algumas pessoas vão ter que abrir mão dos seus privilégios. Vão. Afinal de contas não é porque você tem um carro que você tem um direito adquirido na cidade. O nosso entendimento é que assim a gente consegue avançar.

E isso está muito alinhado com a estratégia do setor de transporte relacionado à mudança climática global. Na COP 21, a gente teve o comprometimento nem de 2 graus, mas aumento somente de 1,5 grau. Foi o comprometimento político de todos os países. O entendimento é que a gente tem que seguir num tripé. Esse é um acordo internacional de grandes agências, de organizações internacionais: como é que o sistema de transporte contribui para evitar a mudança climática? A gente tem que evitar ou reduzir a necessidade de deslocamento. O que é isso? É uso misto, isso é cidade compacta, isso é cidade adensada. A gente tem que mudar ou manter os pré-modos mais eficientes. Então, onde tem que se deslocar, que seja de transporte público, que seja a pé, que seja de bicicleta, que seja por modos ativos. E, no que diz respeito ao deslocamento não só do transporte público, mas do veículo individual, a gente precisa aprimorar a eficiência energética e a tecnologia veicular.

Atenção: a indústria automobilística está focando nisso. Os carros elétricos estão chegando com toda a força, os veículos autônomos estão chegando com toda a força, e isso pode ser ótimo do ponto de vista de consumo de energia, de emissão de gases de efeito estufa, mas isso não vai resolver o nosso problema de mobilidade urbana: continua sendo o mesmo modelo do deslocamento individual.

E aí a gente precisa olhar para a cidade compacta e densa. A gente teve o modelo de Curitiba, que inspira muito. Infelizmente, quem mora ao longo do corredor adensado de Curitiba não é exatamente quem usa o sistema, porque a gente não teve ali um pensamento de medidas inclusivas que garantissem que, de fato, quem usa o transporte público esteja morando ali – então é uma área

 CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23 03 2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	17

valorizada. Essa é uma lição importante para a gente conseguir avançar. Mas a gente vê grandes cidades avançando nisso. O aumento dos índices construtivos sempre ao longo dos corredores onde já existe infraestrutura, e não nesse processo em que a gente constrói longe e depois tem que sair correndo para construir infraestrutura.

Aqui um outro gráfico – eu adoro esses gráficos, e a gente fica pensando onde será que a cidade está. Aí eu identifiquei: isso aqui é a população urbana, e ali, no eixo, o que a gente tem é a divisão modal. O que isso está mostrando? Que as cidades mais densas são cidades que têm na sua divisão modal uma maior participação dos transportes ativos, que são pedestre e bicicleta, e do transporte público. Então, quanto maior a participação desses modais na sua divisão modal, mais densa é. A relação está bastante próxima. Aqui, em Brasília 53% são de carro, então, seriam 50% de transporte público? E a densidade urbana foi de 52. Engraçado, está ali próximo de Zurique, e Zurique é uma área em que as pessoas estão usando bastante o transporte público.

Bom, depois a gente deixa aí esses mapas. Eles causam algumas discussões – qual é a métrica exata, qual a unidade –, mas essa relação entre densidade e uso de transporte sustentável é uma relação que vem sendo comprovada em todo canto. Então a gente precisa promover a mistura de uso. É claro que existe a questão da forma imaculada como o uso residencial é tratado em Brasília, enfim, é um projeto arquitetônico de valor imenso para o Brasil de modo geral, não só para a cidade, para os moradores de Brasília, mas para o Brasil, mas não pode ser intocável se deixa de cumprir a sua função social e se não resolve o problema de quem aqui vive e de quem aqui pode vir a viver, e do futuro e das gerações do futuro. Alguma nuance precisa de fato ser pensada aí. Então, não é possível que não se possa pensar em projetos de revisão do uso do solo que mantenham algumas características do projeto arquitetônico, mas que façam a cidade passar a cumprir de fato a sua função.

Essa foto aqui de Guangzhou, Cantão, China, mostra uma área que era completamente residencial, um condomínio imenso residencial no meio da cidade que recentemente foi totalmente repensado e manteve as mesmas características arquitetônicas superinteressantes da cidade e, no entanto, agora tem uma série de ofertas de serviços de comércio, está próximo do transporte, tem habitação social. Eles conseguiram fazer um projeto que, hoje em dia, é um dos projetos vitrine da cidade de Cantão, assim como o projeto do futuro, que não são torres. Ao contrário, continuam sendo prédios de três andares.

Essa desigualdade territorial é que a gente vem produzindo. Aqui é o Minha Casa, Minha Vida, não vou entrar muito nesse mapa porque estou um pouco sem tempo, mas tudo o que a gente produziu lá nos anos 70, com a Cidade de Deus é exatamente o que a gente vem produzindo hoje em 2013: noventa por cento do Minha Casa, Minha Vida, faixa I e II, no Estado do Rio de Janeiro, estão no extremo da zona oeste, a 50 km de distância do centro do Rio. No que isso vai resultar?

 CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS		
Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	18

Muito aqui rapidamente eu queria falar só da cobertura de transporte público em Brasília. Vou passar Curitiba, depois posso deixar esses mapas. No Rio de Janeiro, a gente teve um aumento da cobertura da população que vive a 1 km de distância da infraestrutura de transporte público de média e alta capacidades nos últimos anos. Houve muitos investimentos lá, no entanto existe ainda um delta grande, uma diferença grande entre a população de baixa e de alta renda. Se hoje em dia, 52% da população da cidade do Rio de Janeiro vive a 1 km de distância do transporte, só 46% da renda mais baixa está nesse grupo, e 66% no grupo mais alto.

Na região metropolitana, esse número não teve um aumento significativo da infraestrutura, então a gente vem, sim, investindo em infraestrutura no País, no entanto, a gente continua não pensando para quem é de fato que essa infraestrutura está servindo. Aqui, no caso de Brasília, a gente tem somente 17% da população que vive a 1 km de distância de BRT ou de metrô, e, quando você olha, existe uma diferença: de 11% da renda mais baixa e de 25% da renda mais alta. Para quem quiser, eu tenho mapas para todas as regiões metropolitanas, com dados desagregados por todas as faixas, enfim. Porque é fundamental a gente olhar para esses dados, e a gente entender isto: onde é que a gente está investindo e para quem?

A gente precisa, sim, desestimular o uso do carro. O professor falou do investimento na infraestrutura para o carro, e isso acaba gerando o que o Gabriel Dubois fala, que é a demanda induzida. Quanto mais investimos em duplicação de vias, mergulhão, túnel, via expressa, espaço de estacionamento, mais trazemos, de fato, as pessoas para usar o carro.

Então, tem que se diminuir o estacionamento em vias públicas, e aqui foi mencionada a zona azul. Há que, de fato, se pensar em políticas de gestão do estacionamento, repensar o estacionamento fora de via. Nas nossas legislações a gente tem sempre o número mínimo de vagas, e isso acaba induzindo os empreendedores a... Acaba tendo mais vaga do que muitas vezes deveria ter. E a gente vem há décadas produzindo mais espaço para carro do que para habitação, ou para outros usos.

A gente fez um levantamento no México com mais de 250 estudos de impactos que estavam em análise, e 42% dos metros quadrados que estavam sendo pedidos eram para estacionamento – mais do que para moradia, numa cidade com déficit habitacional. E essa realidade provavelmente se reproduz aqui.

A gente precisa continuar investindo no transporte coletivo. Eu sei que houve um investimento nos últimos anos, mas há questões sérias de qualidade de operação, qualidade do serviço, que precisam ser discutidas. Olha onde está o nível de satisfação com o transporte público aqui Brasília: 55% dos entrevistados – esta é uma pesquisa da GV, há dois anos – estavam muito insatisfeitos e 27%, insatisfeitos.

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data	Horário Início	Sessão/Reunião		
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		19

Se é uma empresa do setor privado e a gente apresenta isso para os acionistas – “Olha o que os nossos clientes acham do nosso produto” –, acredito que todos são demitidos da empresa. Então, vamos repensar.

(Intervenção fora do microfone.)

SRA. CLARISSE CUNHA LINKE – Sim. Mas se fosse uma empresa de sabonete, entendeu? É que ninguém entende o transporte público assim.

Vou falar do investimento na infraestrutura para o pedestre – vou passar isso bem rápido – e na integração da infraestrutura com o ciclista. Ou seja, uma cidade mais conectada, com mais espaço para pedestres. Aqui em Brasília, a gente sabe que tem também uma questão séria, de taxa de mortalidade em decorrência das colisões. Há a questão da velocidade permitida na cidade, o impacto que ela tem para o pedestre e para o ciclista – é fundamental pensarmos nisso.

Aqui são imagens de cidades que estão investindo em infraestrutura para bicicleta. Precisamos entender o benefício econômico das ruas mais sustentáveis e desse investimento no entorno das estações. Várias cidades do mundo estão fazendo esses investimentos, isso não é novidade.

É claro que Brasília tem essa característica de ser uma cidade patrimônio, e tem toda essa discussão, que é um pouco desse purismo, de como é que a gente lida com isso. No entanto, não podemos continuar defendendo essa cidade patrimônio, se essa cidade patrimônio não está de fato oferecendo para a sua população o que deveria oferecer, que é acesso a oportunidades de um modo geral. Então, acho que urge que isso seja revisto e que esses conceitos sejam repensados.

Desculpa, gente, eu tive que correr um pouco. Perdão.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado, foi muito produtivo.

Eu quero, então, seguir a forma combinada. Concedo a palavra ao Sr. Weber Barros.

SR. WEBER BARROS – Muito obrigado pela oportunidade. Eu gostaria de agregar ao que já foi dito o seguinte: são decênios de um trabalho propagandístico e de *lobby* fantásticos da grande indústria automobilística. Trabalharam a cabeça de muita gente de modo que se valorize a gasolina sobre a água; o carro sobre a saúde cardiopulmonar; o deslocamento em carro sobre a saúde psíquica.

Eu sou um ciclista há muito tempo – falo em termos de uso, em termos de utilitário. Eu comecei nos Estados Unidos e depois continuei no Rio de Janeiro nos anos 80 e 90. Eu andava de bicicleta lá. Era eu e os vendedores de sorvete. Quer horror, mas eu usava. Alguns diziam: “Não. O Brasil é perigoso”. Eu estou vivo até hoje. Eu não morri, e eu uso a rua desde os anos 90. A rua, com a minha bicicleta –

 CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS		
Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	20

seguindo as normas do Detran, claro. Eu gosto muito de bicicleta. Para eu ter sobrevivido até hoje, tenho de gostar.

Há o fato de o Brasil ser carrocêntrico por causa desse trabalho psicológico e também porque gera muito dinheiro. Está aí: pessoas com cabeças carrocêtricas. Pessoas que não sabem nem o que é melhor para elas. Quanto discussão sobre preço de gasolina, e a água aqui acabando, em crise! Por quê? É gente instruída, são grandes matemáticos, mas são emburrecidos em termos de mobilidade. Dinheiro, muito dinheiro.

Desculpe falar aqui sobre corrupção e outras coisas. *Lobby* não é corrupção, mas gera dinheiro, se pagam campanhas e tal. Quem vai pagar? A indústria de bicicletas ou uma Ford, uma Mercedes? Até lá nos seus países elas têm mais cuidado com o meio ambiente. “Mas lá no Terceiro Mundo tem mais é que vender, e dane-se o meio ambiente.” Eu vi o comercial de carro para o europeu e o comercial de carro para o brasileiro. O mais ambientalmente correto de lá não chega aqui. É a mesma marca, mas não chega aqui. Claro, porque, aqui, “temos mais é que nos ferrar”. “Nós não vivemos lá.”

Eu escuto há decênios tudo isso que foi dito aqui, mas eu acho que mais importante do que repensar tudo isso é persuadir as pessoas que não sabem o que é melhor para elas mesmas a seguir o que já está pensado há muito tempo em relação à mobilidade, ao urbanismo, ao humano. É isso. Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado, Weber.

Eu quero voltar à Mesa e convidar para fazer uso da palavra o Dr. Célio da Costa Melis Júnior.

SR. CÉLIO DA COSTA MELIS JÚNIOR. – Boa tarde. Cumprimento a Mesa na pessoa do Deputado Chico Leite.

Esse debate é o que eu mais tenho ouvido ultimamente. Hoje, é muito fácil entender por que as cidades estão sendo consideradas doentes. A gente tem uma lógica, citada pelo colega, voltada para o carro, as dimensões urbanas são sempre pensadas em função do carro, e agora a sociedade está se tocando de que isso não é mais suficiente.

Quarenta por cento da população em Brasília se utiliza de carro para o seu transporte e 60% da população se utiliza de transporte de outros tipos, basicamente coletivos. Quando se entra no desenho que as cidades têm, basicamente se vê que, em média, via de regra, 70% do espaço público é destinado ao uso do carro. É uma inversão facilmente identificável. É fácil se ver uma via com duas faixas de rolamento, estacionamento de um lado, estacionamento de outro, e uma calçada de 1,5 metro de cada lado para dar conta de uma parcela maior da população circulando. Esse é só um detalhe e não é exatamente o foco do que eu vim falar.

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data	Horário Início	Sessão/Reunião		
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		21

Eu quero falar sobre uma das dimensões que hoje em dia a gente acredita que pode auxiliar na melhoria da mobilidade na cidade e conseguir vencer um enorme preconceito que temos – eu acho que a gente tem que colocar isso em debate na Mesa, por isso, parabênizo a iniciativa do Rodas da Paz e a receptividade da Câmara Legislativa – que é a gente tentar superar a monofuncionalidade do uso do solo no Distrito Federal.

Eu acho que isso está se tornando um consenso entre diversos agentes, diversos atores da sociedade. A gente precisa colocar esse debate na Mesa e discutir francamente, sem cada um ficar na sua trincheira, atirando de um lado para outro, como estou vendo o que está acontecendo hoje em relação à Luos. Se esse debate não for feito de uma maneira franca, de uma maneira em que todo mundo esteja disposto a abrir mão de certos privilégios, a cidade vai continuar numa descendente de qualidade como estamos vendo acontecer de uma forma muito acentuada, principalmente nos últimos anos.

Por que eu estou falando isso? Hoje, em um debate importante que está acontecendo da Luos, o IAB/DF – Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento Distrito Federal – tem cadeira para participar das discussões da elaboração do texto e a gente tem discutido bastante sobre uma tendência, isso não é determinativo, não é uma decisão final. Entendemos que o uso residencial exclusivo tem que ser pelo menos evitado. Eu imagino que isso seja uma das formas que a gente teria para começar a discussão em relação à forma como o uso do solo pode contribuir para uma das dimensões da mobilidade que é essa questão da proximidade de trabalho, eliminação de distâncias, eliminação de deslocamentos perdulários, enfim, de todo esse corolário de problemas que a gente identifica como premências a serem resolvidas. Um início da discussão da eliminação do residencial exclusivo pode ser uma boa porta de entrada. Óbvio que a Luos está discutindo de uma forma muito maior, muito completa. A gente tem que ampliar o debate, mas eu acho que a gente começar o enfrentamento pelo uso do solo é uma boa alternativa.

Na verdade, eu fiz várias anotações para tentarmos discutir, mas eu imagino que, tendo o debate franco muito voltado a um tripé que é diversificação de uso do solo, adensamento... Óbvio que tudo tem o seu limite. Há muito tempo se discute o conceito de cidade compacta: A cidade compacta é a melhor? Aí eu fui pesquisar a respeito e vi que não. Há certos limites de compactação da cidade que, se são ultrapassados, acabam gerando problemas até piores que o que estamos discutindo hoje.

Tudo isso tem que ser, além de debatido, pactuado. O debate tem que ser ampliado e todo mundo tem que estar ciente de que a gente tem que resolver o problema de uma forma coletiva. E não adianta querermos única e exclusivamente manter os privilégios que temos hoje. Especificamente sobre mobilidade, o maior privilégio que se tem hoje tem uma explicação histórica, óbvio. O colega citou a hegemonia da consciência automobilística, digamos assim, dentro de um contexto

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data	Horário Início	Sessão/Reunião		
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		22

muito maior. Porém, a gente tem que ter noção de que está na hora de isso ser enfrentado.

Esse debate não vai se encerrar agora – quando digo agora, falo de um período, imagino, de pelo menos uma década ou mais – porque é um processo muito complicado. Por mais que a gente queira pensar de uma forma diferente, a gente tem que ter noção de que, por exemplo, a cadeia produtiva de uma indústria automobilística é muito grande. Ela sustenta a economia do País de uma forma muito premente. O enfrentamento ao carro tem que ser feito? Claro que tem que ser feito. O espaço do automóvel na cidade tem que ser refeito, mas esse processo vai ser gradual, queiramos ou não, porque há uma dimensão muito maior da qual o urbanismo não dá conta. De todas as camadas culturais que vão sendo sobrepostas na apropriação que a população faz da cidade, os planejadores não dão conta, os urbanistas não dão conta, os economistas não dão conta. Enfim, é toda uma complexidade de aspectos que têm que ser considerados, e é esse pacto das intenções que eu imagino ser a melhor forma de a gente tentar encaminhar esse debate.

Concluindo, eu acho que um dos caminhos que temos para lidar com isso é, exatamente, conseguir conciliar a diversificação do nosso uso do solo que hoje, sim, tem problemas da monofuncionalidade e todas as consequências que ela traz. A gente vai ter que enfrentar essa questão.

No Plano Piloto, deve haver todo um cuidado muito específico por conta de Brasília ser uma cidade-símbolo do País. Isso aí é uma coisa a que nós não damos muito valor, mas isso compõe uma dignidade nacional de uma maneira muito forte e tem que ser respeitado, tem que ser valorizado. Não só o Plano Piloto, mas o DF inteiro tem que sofrer esse processo que a gente está debatendo aqui, o processo da diversificação do uso do solo.

Era isso o que eu tinha para falar. Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado, Dr. Célio. Quero fazer o registro de que o Deputado Robério Negreiros, impossibilitado de comparecer, enviou-nos correspondência de apoio. Peço que a secretaria registre. Também quero registrar a presença do nosso companheiro Amauri Pessoa, que representa o Deputado Cláudio Abrantes, que está em outra atividade.

Retorno agora ao Sr. Rafael Stucchi.

SR. RAFAEL STUCCHI DA SILVA – Primeiro, eu queria agradecer a presença de todos. Como membro do Rodas da Paz, que ajudou a montar essa comissão geral, quero agradecer ao João e à Tânia, que cooperaram nesse processo, ao Nicolau também.

Eu queria apontar na minha fala um aspecto que a Clarisse abordou na apresentação dela. Acho que há dois anos, aqui em Brasília, eu vi uma apresentação

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
			Data	Horário Início	Sessão/Reunião	
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		23

da Professora Erminia Maricato justamente na abertura do seminário da semana do programa de pós-graduação da UnB – Universidade de Brasília – de transportes. Ela enfatizava o fato de quanto era uma falácia a gente falar em transporte público sem apontar as nossas questões de uso do solo. Tudo bem que é, como o professor Paulo César falou, um mantra na academia, mas na prática a gente vê um discurso completamente descolado entre mobilidade e uso do solo. E ela tinha um mapa que era bem impactante que mostrava esse processo de tanto investimento em transporte público no Rio de Janeiro na época das Olimpíadas e a expulsão da população daquela região que estava sendo provida de transporte público para distâncias absurdamente longas, lá para zona oeste, como a Clarisse mostrou no mapa dela. Aqui em Brasília, a gente vê esse processo desde a construção da cidade. Eu não sou daqui. Eu cheguei aqui há três anos e comecei a saber algumas coisas da história de Brasília. Foi bem impactante saber o significado de Ceilândia, que é Centro de Erradicação de Invasões. Então, a gente vê esse processo que Ermínia Maricato apontou, que está acontecendo no Rio, desde a construção de Brasília. E aqui eu vejo ainda uma dificuldade um pouco maior para a gente resolver esse problema de transporte público, que é o cinturão verde em volta de Brasília, um espaço em volta do Plano Piloto completamente vazio. São vazios urbanos. Nas outras cidades, a gente tem um espraiamento da população. Aí a gente pode pensar em alternativas como existe em Curitiba, em que a gente faz um corredor de ônibus e pode pensar no adensamento ao longo desse corredor.

Mas aqui em Brasília eu fico me perguntando como que a gente pode encarar esse desafio quando a gente talvez não consiga fazer esse tipo de adensamento. Por exemplo, no BRT Expresso Sul, que atende o Gama, a gente tem quilômetros de corredor sem ocupação nenhuma em volta. Não conheço todos os BRTs do mundo, mas dos que conheço eu não conheço nenhum que tenha uma densidade próxima de zero. Há um Park Way do lado, mas eu imagino que só as pessoas que trabalham naquelas residências usem aquele sistema de transporte. Eu fico pensando como a gente vai enfrentar os problemas de mobilidade aqui quando a gente tem questões tão amarradas de uso do solo como, por exemplo, esse espaço em volta do Plano Piloto sem nenhuma densidade. Basicamente era isso o que eu queria falar.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Rafael, quero agradecer sua participação na organização, e sua contribuição agora. Eu gostaria, dentro do mesmo roteiro, de solicitar que faça uso da palavra o Secretário Thiago Teixeira de Andrade. Agora, passamos aos entes do governo, depois voltamos.

SR. THIAGO TEIXEIRA DE ANDRADE – Primeiro, Deputado Chico Leite, obrigado pelo convite, por essa parceria Rodas da Paz/Câmara Legislativa. Muito obrigado, de fato, por organizar um evento dessa importância e com uma plateia que eu acho que boa parte da massa crítica de dentro e fora do governo, em relação a esse tema na cidade, está aqui presente. Gostaria de saudar todos os amigos e

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data	Horário Início	Sessão/Reunião		
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		24

conhecidos aqui da Mesa e principalmente agradecer a Clarisse por uma nova possível interlocutora nesse debate.

É difícil acrescentar mais questões a esse painel depois de tantos especialistas terem colocado as questões tão bem fundamentadas. Está perto de fazer 100 anos que as cidades começaram a ser desenhadas para os carros. Isso não é um fenômeno brasileiro muito menos brasileiro, ao contrário, nós pegamos muito desse refugio, dentro dessa lógica, inclusive, de produção internacional e de fato desse atraso. A questão fundamental que o Paulo César colocou dessa contradição, o que vem primeiro, o ovo ou a galinha, na questão do desenho urbano e transporte, eu acho um paradoxo fundamental. Mas a questão das opções que a sociedade vem fazendo na sua ocupação do território é muito mais do que a ocupação do solo, a noção de território, hoje, acho que é muito mais importante e abrangente para a gente entender essa questão, acho que ela reflete hoje o grande pilar fundamental do problema do direito à cidade – para mim – nesta cidade, que é a cidade socioespacialmente mais excludente, e com a exclusão mais plasmada no seu território, ela para mim é o gargalo fundamental de se atingir o direito à cidade. O direito à cidade é inatingível, ou seja: é realmente um horizonte, uma perspectiva ideal que todo mundo tem que perseguir, e a democracia, de um modo geral, é provavelmente o grande caminho nesse sentido.

A mobilidade, hoje, para mim, ela é o tema que pode ser o maior articulador, talvez, de uma grande revolução territorial. Eu quero até falar isso, no sentido de que aqui, apesar de toda essa massa crítica, o meu pesar é de que a gente vai, de fato, pregar para convertidos. Estabelecer os consensos do quê é relativamente fácil. O problema é o como. A operacionalização é o como.

Esse o quê consensual, até do ponto de vista mundial, apesar de grandes dificuldades na lida da diplomacia internacional, se você pegar o documento da Habitat III, feita agora em outubro, é uma cartilha das boas intenções com alguns pontos de discordância entre os interlocutores, mas consensuar o quê tornou-se relativamente fácil nos últimos anos. O problema é o como. Eu diria que o quê é o âmbito da disputa das ideias, da formulação de novas ideias, fundamentalmente até em torno da academia; o como é a política, Deputado Chico Vigilante, que eu acho que faz a mediação, faz a síntese e tem a real possibilidade de enfrentar.

Então, nesse sentido, os comos, aqui, é o que eu quero colocar, do ponto de vista de algumas ações do governo que têm esse horizonte. Isso não é uma política de governo, isso não é uma política de curto, curtíssimo prazo. Naturalmente, acho que todos advogam dessa mesma ideia, e quando eu falo isso não é escapismo, mas é que nós estamos plantando algumas sementes para colhermos, realmente, o começo de uma mudança que a gente espera que se reflita, realmente, em uma mudança social, e uma mudança ideológica.

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
Data			Horário Início	Sessão/Reunião		Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		25

Nós temos enfrentado um problema grave, que eu acho, que é o seguinte, de expectativa: o urbanista trabalha, e trabalhou muito por formação em uma expectativa de algumas cidades idealizadas, principalmente de modelo europeu, e que têm algumas imagens icônicas, e estão aí na nossa iconografia, estão como nossos modelos, nossos paradigmas, só que elas são eminentemente falsas. Elas são eminentemente falsas e são, de certa forma, desveladas, ou reveladas, por esses gráficos que vocês mostram, e mais: elas são reveladas pelo Google Earth. Eu, às vezes, perco o sono e fico no Google Earth entrando em cidade, *street view* e tal; há diversas cidades que são exemplo de grande tecido urbano etc. Normalmente, esses exemplos estão restritos a parcelas muito pequenas das próprias cidades, desses próprios paradigmas europeus.

A própria Europa regrediu muito nos anos 2000, vou dizer nesses dezessete anos desse novo milênio, em termos de mobilidade, em termos de fragmentação. E aí, nós não podemos tapar o sol com a peneira de um fenômeno indelével e aparentemente inescapável – pelo menos por ora – do fenômeno da perda de densidade na ocupação, que não é só decorrente da falta de planejamento.

Nos debates, eu acompanhei ao longo desses dois últimos anos e culminou com o Habitat de Quito. Na semana anterior eu estive na Colômbia, em Bogotá, e segundo eles – era um evento um pouco daqueles “olha eu aqui, olha como a minha cidade é melhor que a sua” e etc. – Bogotá se apresentou como a única cidade do mundo a aumentar densidade urbana em relação a todas as outras. E que se o mundo tivesse a densidade urbana de Bogotá, a população inteira caberia na ilha de Nova Zelândia. Então, isso é alguma coisa para pensar. Mas, fundamentalmente, por que estamos perdendo densidade e por que o mundo inteiro está perdendo densidade? Porque é associado ao fenômeno da urbanização. O fenômeno da diminuição do número de pessoas por família, da baixa taxa de fecundidade, e assim por diante.

Nós estamos vivendo esse fenômeno no Brasil de forma muito acelerada. Nós saímos aí, em trinta e poucos anos, de mais de 5 pessoas por família, para chegarmos hoje a 3,3 pessoas por família. Ou seja, em um levantamento rápido e de cabeça, assistemático, o meu edifício, onde nasci e moro até hoje, tem provavelmente sessenta por cento da população que tinha quando eu nasci. Então, esse fenômeno não é mexido por vontade de política pública ou por vontades próprias. Ele é muito complexo e muito difícil de mover. É como fazer uma curva em um supertransatlântico. É uma mudança realmente bastante drástica.

A que isso nos leva? A ter uma perspectiva, a fazer um câmbio de expectativa. Ou seja, se nós já temos uma cultura, uma sociedade instalada, um tecido urbano e uma ocupação do território como dados, o que nós conseguimos fazer de forma a termos realmente grandes ganhos? Eu não estou falando em reduzir expectativas, estou falando em ajustar expectativas para termos realmente grandes ganhos baseados nessa dialética com o território.

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS
			Data	Horário Início	
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	26

Quanto ao carro, nós podemos até ser contraditórios, pregar e lutar pelo uso, pela diminuição ou pela extinção, mas não podemos ser cínicos, não podemos negar o fenômeno. Clarice bem lembrou, e nós colocamos cotidianamente nos debates na Segeth que não há política de mobilidade possível sem o enfrentamento ao automóvel. Não há. Eu não conheço, na literatura, registro dessa natureza. Não sei se o Paulo Cesar conhece. É praticamente impossível, porque o carro é de fato o meio de transporte, grosso modo, mais confortável, preferencial. Muitas vezes, se você só computar o custo viagem a viagem – normalmente é o que a sociedade faz – ele pode até ser mais barato, principalmente se for colocada uma taxa de ocupação do automóvel um pouco maior, em viagens muito curtas.

Então, todo esse receituário nos leva a crer nisso. Existem simulações que fazem isso, o próprio Bruno me mostrou a simulação dos cenários do PDTU, com todas as grandes obras de mobilidade feitas. O carregamento das vias continua bastante parecido nessas perspectivas de futuro. Temos que equacionar realmente expectativas, questões de futuro, sabendo que nós temos uma densidade média de 52 habitantes por hectare.

A Codeplan acabou de fazer um estudo fenomenal, que foi apresentado na Segeth, onde praticamente foi lançado, fruto de diálogos Segeth/Codeplan, que já foi publicado como Texto para Discussão. Não sei o número, o coordenador da pesquisa foi o Sérgio Jatobá, dentro do Departamento de Estudos Urbanísticos. Os brasileiros interessados nesse tema têm que se debruçar sobre esse estudo.

Ou seja, nós não vamos ter, de modo sistemático, essas densidades acima de 180, 200, 220 habitantes por hectare, que normalmente viabilizam grandes transportes de massa. E aí, o que vamos fazer? Não é fácil essa questão. Obviamente, falar de metrô e de grandes corredores de BRT são possibilidades reais, mas eu acho que dificilmente eles conseguem se viabilizar para serem a grande chave, a grande mudança do problema. Há possibilidades muito reais de que essa nova transformação tecnológica, que trabalha hoje em outro espaço, mas que é espaço, possa realmente endereçar algumas novas modalidades de transporte.

Em novembro de 2015, o português José Viegas apresentou na Segeth simulações de modelos que ele fez – quero saudar aqui André Lima, nosso Secretário de Meio Ambiente. É uma proposta bastante embasada, com começo, meio e fim. Ele respondeu a todas as perguntas, a todas as contradições. É um modelo de transporte coletivo baseado no carro, sob demanda, porta a porta. Não é do tipo Uber, que pega exatamente na sua porta, mas num raio de duzentos metros. De fato, é um estudo de otimização do próprio automóvel. O automóvel que conhecemos hoje, com cinco lugares, não seria tão eficiente quanto eventualmente o desenvolvimento de um automóvel com oito lugares, sendo só usados seis lugares por conta das saídas e descidas. Ou seja, é um estudo completíssimo.

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data 23 03 2017	Horário Início 15h01min.	Sessão/Reunião 21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	Página 27

Se não fosse a velocidade, a presença do Uber nas cidades, porque o Uber se instalou e, de repente, tinha Uber em Brasília. Eu não fiquei sabendo que o Uber estava procurando motorista em Brasília. Para mim é uma dúvida: como eles se instalam? Onde eles buscam os motoristas? Imagino que o Uber não possa entrar no mercado com duzentos motoristas. Ele vai ter que entrar com alguns milhares. Se não fosse realmente essa questão, eu provavelmente seria um grande cético dessa proposta do José Viegas. Ou seja, há um possível horizonte que o grande problema urbanístico nos próximos 50 anos seja o que fazer com o espaço retomado do automóvel, o espaço obsoleto criado pelo automóvel. Porque, se não é um problema para os estudos de trânsito, tráfego e de mobilidade *latu sensu*, a questão da taxa de motorização *versus* o uso efetivo do automóvel, para as questões urbanísticas ele é. Um carro ocupa em média 25 metros quadrados na cidade, seja na vaga de estacionamento, seja no sistema viário, e assim por diante. Ou seja, os nossos 1 milhão e 600 mil automóveis hoje ocupam aí a ordem de 40 milhões de metros quadrados, cerca de 800 mil residências de padrão Minha Casa Minha Vida, 50 metros quadrados.

Então, como começar esse enfrentamento? Dentro da Segeth, planejamento urbano, é uma revisão, uma mudança ideológica dos próprios urbanistas, dos planejadores, dos próprios servidores públicos, principalmente os de carreira, de que de fato o automóvel precisa ser enfrentado. É mudar os normativos que privilegiavam e tutelavam o automóvel de forma bastante excessiva, como o Código de Obras que estabelecia esses mínimos, como já foi falado.

Houve uma revisão inclusive recente, quando esse debate já era quente, em 2012, que os tornou ainda mais necessários ainda, chegando a casos em que, por exemplo, dependendo do estabelecimento comercial, há mais de uma vez a área construída para as pessoas em área de garagens. Esse espaço nós já demos. A LUOS vai reconhecer o número de vagas em garagem, seja mínimo ou máximo, como um parâmetro urbanístico, e não um parâmetro da edificação. Pode parecer uma bobagem, mas não é. Ou seja, não é um parâmetro da edificação, é um parâmetro do planejamento urbano. Aí, você pode estabelecer mínimos – é um pouco a proposta da LUOS –, estabelecer um padrão médio e estabelecer os coeficientes de acordo com a proximidade do polo de transportes.

O Código de Obras e Edificações – COE já está chegando à Câmara Legislativa. Nós vamos marcar aqui uma entrega solene. O Célio foi um dos grandes artífices também desse código de obras novo, participou de quase oitenta reuniões sistemáticas, gravadas e publicadas na confecção desse novo código de obras, que não é uma revisão. É realmente um novo código de obras. Pegam o anterior, engavetam-no e arquivam-no para fins históricos e entram com novos procedimentos completamente diferentes.

LUOS e PPCUB já foram bastante comentados aqui. É uma perspectiva, sim, trabalhar com multiplicidade de usos. Há enfrentamentos. Por isso que eu falo assim:

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data	Horário Início	Sessão/Reunião		
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		28

hoje nós estamos pregando para convertidos, é um debate muito mais tranquilo, mas ontem eu fiz um debate com o Lago Sul sobre a LUOS e não foi tão tranquilo. Hoje à noite temos um debate sobre a orla livre. Fundamentalmente devem aparecer as comunidades do entorno da orla, e também deve ser um embate bastante aguerrido nessa questão fundamental que é o direito à cidade.

Eu falo isto porque estou na frente de dois grandes membros da Rede Sustentabilidade em Brasília: é impressionante como as questões formais, burocráticas e legais do meio ambiente têm servido de trincheira reacionária elitista e surrealmente desvirtuada. Tenho certeza de que vocês fazem parte de uma outra frente, de uma outra discussão, mas quando foi e onde está essa perspectiva da questão ambiental se tornar uma trincheira do reacionarismo na questão urbanística, na questão da ocupação do uso do solo? Todas essas defesas tentam desarticular toda uma perspectiva nova urbana, baseadas na proteção ambiental, mas a gente sabe que isso não tem grandes sustentações.

Então, para o PPCUB, o que nós queremos trabalhar? Uma política habitacional para o CUB – conjunto urbanístico de Brasília, para a área tombada. Nós queremos enfrentar esse debate. Eu venho falando disso desde 2012. Em 2014, fiz parte de um grupo que trabalhou aqui junto com a Rejane nesta Câmara Legislativa durante três meses. Eu acho que haver um capítulo de política habitacional no PPCUB para essa área tombada é fundamental. Aí, estratégias que nós já cunhamos dentro do programa Habita Brasília, como o aluguel social, o aluguel legal, não esse de amparo emergencial, mas um de longo prazo, são fundamentais nessa questão.

Por fim, dentro de um debate de transporte, de emprego e de território que tem que ser profundamente metropolitano, o ZEE – Zoneamento Ecológico e Econômico – já vem encaminhando a discussão para que nós realmente plasmemos, dentro do planejamento, com essa base ambiental sólida que o ZEE tem, que a Ceilândia fundamentalmente, e esse eixo quase norte/sul que vai do Gama à Brazlândia, passando pelas três BRs mais importantes da conexão econômica com o território, seja a Ceilândia o centro da capital metropolitana, ou seja, a capital metropolitana. Nós temos a Capital do País e a capital metropolitana. Ceilândia, no nosso entendimento, tem todas as condições, tanto infraestruturais, quanto de potência do desenho urbano, potência do território, fundamentais para se tornar, de fato, essa capital que almejamos.

Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Obrigado, Secretário.

O Secretário André Lima, aqui presente, acho que vai a uma reunião. V.Exa. quer fazer uso da palavra agora? (Pausa.) Na realidade, nós temos outros inscritos. V.Exa. pode esperar um pouco? (Pausa.) Já que V.Exa. pode esperar, muito obrigado. Eu agradeço. É que eu recebi um recado de que V.Exa. iria a uma reunião.

 CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS		
Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	29

Então, vamos seguir nosso roteiro. Concedo a palavra ao Sr. José Gustavo, nosso porta-voz nacional da Rede Sustentabilidade.

SR. JOSÉ GUSTAVO – Obrigado, Deputado Chico Leite.

Boa tarde a todos. Eu sou José Gustavo, um estrangeiro aqui em Brasília. Sou residente em São Paulo, mas tenho vivido bastante aqui na Capital Federal. Eu decidi me inscrever para botar um pouco o bedelho nessa discussão, que é uma discussão que importa muito para mim lá no Estado de São Paulo, na Cidade de São Paulo e no interior, e trazer algumas reflexões para contribuir com o debate.

Então, eu quero saudar a todos na pessoa do Deputado Chico Leite e da Renata Florentino, que está aí na Mesa e é uma amiga de longa data. É bom vê-la também.

Eu quero focar mais na questão da mobilidade urbana, porque, na primeira vez em que eu vim a Brasília, em 2008, eu me impressionei muito com essa cidade. Eu estava fazendo Administração Pública na Unesp de Araraquara, e nós viemos para estudar Brasília, conhecer os lugares de governo e estudar arquitetonicamente um pouco a cidade, a distribuição do território e tudo mais. Eu me impressionei como as ruas são largas e quanto essa cidade valoriza os carros. Refleti muito naquela época e hoje tenho a constatação de que todo o planejamento de Brasília – que foi muito evidenciada, principalmente nas décadas de 80 e 90, como um símbolo de planejamento –, esse planejamento estrutural hoje se mostrou falho. Hoje são quinhentas a seiscentas mil pessoas morando no Plano Piloto e dois milhões de pessoas morando fora do Plano Piloto. Então, esse planejamento não se materializou como algo a ser... Ele precisaria ter sido atualizado e não foi.

Aí eu fico pensando que um dos princípios que a gente trabalha nas reflexões tanto da Rede Sustentabilidade quanto na atuação nos movimentos sociais de São Paulo dos quais eu faço parte é que uma cidade rica e desenvolvida não é aquela onde pobres têm carros, mas onde ricos andam de transporte público. É um jargão. Muita gente usa isso, mas é algo que a gente tem de trabalhar do ponto de vista de uma mudança cultural.

Eu sou do interior de São Paulo, e lá é muito convencional, e em muitos lugares também, que você só cresce de classe, muda de *status* e até amadurece quando você compra um carro. Então, você sai de casa, compra um carro, casa. É assim que se desenvolve a vida. Então, não é mais o homem nasce, cresce. Ele compra um carro. E é contra isso que nós estamos falando, por essa mudança cultural de que carro não é sinônimo de desenvolvimento nem urbano nem territorial nem econômico e muito menos pessoal. Ao contrário, talvez, se a gente entendesse e conseguisse trabalhar isso do ponto de vista cultural – e a política tem uma presença importante nisso –, seria fantástico.

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
Data			Horário Início	Sessão/Reunião		Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		30

Ainda que a indústria automobilística tenha um impacto muito grande em nossa economia... E aí você vê o quanto é contraditório, do ponto de vista dos governos, o Governo Federal incentivar a compra de carros com redução de IPI e nós aqui dizermos que os carros são um problema para a mobilidade urbana. Nós temos de fazer uma reflexão. Como é que nós vamos atuar? É uma mudança, sim, da matriz da economia brasileira. Isso é uma discussão nacional. É importante a gente pensar como é que, na prática, as cidades vão contribuir com essa discussão, como nós vamos ajudar a mudança estratégica de concepção econômica para dar conta de trabalhadores que não vão estar mais na indústria automobilística. Porque não dá, as cidades não comportam mais a quantidade de carros que nós temos.

Esse desafio não é só do ponto de vista cultural, mas do ponto de vista político. Quando o senhor diz que a política faz uma síntese e que ela vai ser o como, esse como deve ser pedagógico. É preciso coragem política para apresentar e defender essas propostas.

Veja só, você mesmo disse sobre a questão do ambientalismo, como ele é utilizado instrumentalmente para várias questões. Agora as mais basilares, estruturais de que nós estamos tratando, inclusive como Rede Sustentabilidade, são como o impacto tanto do ponto de vista estrutural da cidade quanto do ponto de vista da poluição que trazem os carros é importante. Então, a Rede também está trazendo esse debate, essa discussão, inclusive aqui. Enfim, é um ferramental.

Propostas objetivas. Acredito que, em São Paulo, a redução das velocidades foi uma experiência muito interessante. Não diminuiu a quantidade de carros, mas diminuiu consideravelmente a quantidade de acidentes. Principalmente em Brasília, que teve um aumento da quantidade de motos – acho que, nos últimos cinco anos, cresceu muito –, a diminuição da velocidade dos carros ajudaria nisso. E a quantidade de ônibus...

Eu entendo essa lógica de fazer o cálculo de ônibus de alta capacidade para médias e longas distâncias. Você disse que o adensamento urbano talvez não favoreça isso, mas a expectativa das pessoas... Imagine você ter corredores de ônibus exclusivos tanto no Eixão quanto nas asas – eu não sei qual é o nome exatamente – que não parassem até a ponta das asas para depois fazerem a distribuição.

Trabalhar, de fato, uma política para as *bikes* na cidade de Brasília para que as pessoas pudessem ter mais segurança para chegarem aos seus lugares. Ainda que o nosso colega aqui tenha coragem de fazer esse trajeto, a maior parte das pessoas tem, no inconsciente, que é perigoso andar de bicicleta numa cidade onde os carros andam tão rápidos.

Essas reflexões são um pouco do que eu queria trazer. Quero dizer que, para mim, é muito gratificante ver fazermos uma comissão como esta, discutir, chamados pelo nosso Deputado Chico Leite. Estamos aqui com o Pedro Ivo, da Frente

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
			Data	Horário Início	Sessão/Reunião	
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		31

Parlamentar Ambientalista, com o André Lima, nosso Secretário, e com todos os presentes para fazermos esse debate e apresentarmos. É preciso coragem para fazer esse debate. É preciso coragem para apresentá-lo e defendê-lo também. Muito obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Obrigado, José. Você é que nos orgulha com a sua participação.

O próximo inscrito é o Roni César.

SR. RONI CÉZAR – Meu nome é Roni. Eu sou dançarino de *break dance*, dançarino profissional e produtor cultural.

Eu queria começar minha fala dizendo o seguinte: acho que, quando a gente pensar um debate de mobilidade social, a gente tem que pensar uma forma de como parar de vender carro, senão, daqui a uns dias, vamos ter de criar uma cidade espacial onde os carros vão ter de andar por cima, porque não vai ter mais espaço para se poder andar.

Outra coisa, discute-se muita mobilidade aqui no Plano. Se a maioria das pessoas está nas cidades satélites, por que não discutir mobilidade nas cidades? Olha só: há cidades, como Brazlândia, onde moro, em que 60% da água é concentrada lá. É o maior polo rural, maior polo hortifrutigranjeiro, e você não tem uma política para a questão rural, para a questão turística. Você não tem um cinema. Não só Brazlândia, como muitas cidades, não têm essa característica. Então, você tem que sair da sua cidade para vir para o Plano ou outras cidades que têm isso. Então, como se pensar isso? Como se pensar essa mobilidade nas cidades? Porque a maioria das pessoas mora lá e não conseguem se locomover. São cidades meio que fantasmas: você só vai lá para dormir e voltar para cá. As pessoas passam mais tempo se preparando para virem trabalhar do que para se divertirem e terem um estado de bem-estar mínimo. A gente tem que pensar num estado de bem-estar mínimo para as cidades, para a gente poder conter um pouco isso.

Uma coisa que eu queria colocar é o seguinte: como é que você poderá fazer com que as pessoas parem de andar de carro se não há uma política de transporte adequada?

Uma das promessas do governador foi de que iria ter o bilhete único, e não tem. Eu, particularmente, como dançarino, ando mais nas cidades satélites do que aqui no próprio Plano, e é muito difícil você se locomover de Brazlândia para o Gama sem ser de carro. Outra coisa: você tem, na semana, cem por cento dos ônibus rodando e, no final de semana, apenas 50%, sendo que poderia ter muito mais, já que é no final de semana que você vai se divertir e sair.

Então, a minha proposta é de que a gente tem que começar a pensar e discutir mobilidade nas cidades satélites. Porque você prepara Brasília para o ciclista, para o pedestre e para o turista, mas você se esquece das cidades satélites.

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
			Data	Horário Início	Sessão/Reunião	
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		32

Então, na própria fala do secretário, são quase dois milhões de carros, enquanto a gente tem três milhões de habitantes. É quase uma pessoa por carro.

Como que você vai ter uma política de mobilidade se você não pensar naquela pessoa que está lá na base?

Esses são os meus questionamentos. Como que a gente vai poder fazer isso, para incluir as cidades satélites? A gente pensa muito no Plano e se esquece de lá.

Eu queria ver uma resposta mais especificamente para a minha cidade, porque entra governador, entra mandato, sai mandato, e a questão do transporte não é melhorada.

É muito difícil para nós, da área rural, falar em mobilidade sem pensar na nossa cidade. Tem pessoas que moram lá e não conhecem o Plano Piloto porque, só de pensar que vai levar duas horas para chegar e duas para voltar, falam: "Não, vou ficar por aqui mesmo, porque o meu dia vai ser mais produtivo."

Então, acho que temos de começar a pensar nesse programa para as cidades satélites e tirar um pouco o foco do Plano. Dessa forma, teremos mais êxito nessa questão.

Era isso o que eu queria colocar.

Muito obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado.

Antes de eu passar para o próximo expositor, agradeço imensamente a presença, a contribuição e a participação do Secretário Thiago, que tem um compromisso e já está atrasado pelo menos há meia hora. Por favor, Thiago.

SR. THIAGO TEIXEIRA DE ANDRADE – É uma pena, Deputado Chico Leite, mas está aqui uma parte muito importante da Segeth, que é a Coordenação de Projetos e que tem desenvolvido projetos de requalificação urbana em prol do pedestre, do ciclista. Vamos lançar, no dia 17 de abril, um programa de requalificação de espaços públicos. Estão aqui as diretorias de plano de parcelamento de solo e a diretoria de equipamentos públicos.

Então, estou muito bem representado aqui, peço desculpas, mas já estou com meia hora de atraso.

Mais uma vez, meus parabéns. O Eduardo faz aqui a total representação do governo, juntamente com o André.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado, Secretário.

A coordenação está aqui entre nós e, se precisar usar da palavra, fique à vontade.

 CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS		
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	33

Eu conversava aqui com o subsecretário Eduardo e vou pedir ao secretário André Lima que faça uso da palavra. V.Exa. pode falar daí mesmo ou vir ao púlpito.

Muito obrigado pela presença.

SR. ANDRE LIMA – Na verdade, aproveitei que foi cancelada uma reunião com o governador agora, senão eu não poderia estar aqui. Aproveito para dar um alô e cumprimentar o Deputado Chico Leite, da bancada Sustentabilidade e Trabalho. Cumprimento os demais companheiros da Mesa na pessoa do Eduardo, que está aqui pela Secretaria das Cidades, na mobilidade.

Acho que precisamos avançar mais e temos procurado fazer isso. A Secretaria de Meio Ambiente colocou um dos seus legados, que é buscar ter incidência e transversalidade. Incidência sobre outras áreas dentro do governo. Isso é um grande desafio. Falar em transversalidade é fácil, mas, na prática, é difícil, porque as instituições, historicamente, se consolidam cumprindo suas metas, suas responsabilidades, e, quando você procura “ciscar no terreiro alheio”, nem sempre é bem visto.

No nosso caso, neste governo, temos tido uma boa receptividade das demais áreas. O Thiago, que esteve aqui, é um grande parceiro e tem sido muito receptivo, sobretudo em um elemento fundamental, que tem a ver com essa discussão: o zoneamento ecológico-econômico.

Para vocês terem uma ideia de como é a coisa, agora há pouco, dei uma entrevista à *Rede Globo* e a jornalista me perguntou: “André, eu conversei com uma liderança comunitária da região do Park Way e eles disseram que esse zoneamento é um absurdo, porque está previsto que vocês querem trazer aqueles grupos socioeconômicos, que são o G6 e o G7, o abaixo da linha da miséria e o abaixo da linha da pobreza, para cá, a fim de ocupar os espaços vazios.” Esses grupos são um percentual razoável da população de Brasília.

Então, olhem o nível! Tem a ver com o que o Thiago falou aqui, sobre a pessoa usar um argumento “ambiental” para detonar um instrumento absolutamente fundamental, que é o zoneamento ecológico-econômico.

Na verdade, o interesse é aquela história do meu fundo de quintal. E eu disse: olha, é exatamente o oposto, porque o que o zoneamento ecológico-econômico está propondo é levar o emprego, levar oportunidade de trabalho onde as pessoas moram e mais precisam, exatamente para reduzir a pressão de mobilidade e o famoso pêndulo: um milhão e meio de pessoas vindo das cidades. Não se chama mais de cidade-satélite, mas o entorno da região metropolitana para o Plano Piloto, em busca de emprego.

O que estou dizendo aqui é o óbvio, não estou falando nenhuma novidade, certamente isso já foi dito aqui. Todo mundo sabe que esse é o grande desafio. E o zoneamento ecológico-econômico vem materializar isso em um instrumento de

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
			Data	Horário Início	Sessão/Reunião	
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		34

planejamento territorial com diretrizes objetivas para isso. Mas as pessoas querem que o zoneamento diga que não vai ter comércio na quadra a, na quadra b, e não é isso que esse instrumento de planejamento e essa lei vêm dizer aqui.

Então, quero primeiro dizer que um dos instrumentos fundamentais de planejamento do território, que é pano de fundo para a LUOS, para a revisão do PPCUB, até mesmo do PDOT, é o zoneamento ecológico-econômico, que tem como uma das suas diretrizes exatamente orientar o Estado nas suas diferentes políticas, para levar oportunidade aonde as pessoas precisam e onde elas moram. Essa é a primeira coisa.

A segunda tem a ver obviamente com a questão da água. Nós todos estamos vivendo aqui uma crise grave, e tenho dito que, se tivéssemos um zoneamento ecológico-econômico aprovado há mais de dez anos e implementado obviamente – não só mais uma lei –, não estaríamos vivendo essa gravidade e essa restrição que na crise hídrica, que, apesar de ter muito a ver com a falta de chuva, também tem a ver com a irresponsabilidade de gestões anteriores no uso do solo, no uso do território, na proteção do Cerrado, nas unidades de conservação e com a absoluta omissão, quando não convivência, quando não promoção da grilagem no Distrito Federal.

Acho que um desafio que temos é alinhar a política de mobilidade com a política de clima. Nós tivemos aprovado neste governo – até então não tínhamos – um inventário de emissão de gás de efeito estufa, cujo maior fator de emissão é a queima de combustível fóssil, sobretudo por automóveis individuais, veículos motorizados individuais. De fato, precisamos pensar a mobilidade urbana também à luz da questão do clima e da questão da poluição atmosférica, que, no Distrito Federal, vem se agravando ano após ano, sobretudo na época de estiagem.

Então, esse é um desafio no qual ainda não conseguimos avançar. É preciso também reconhecer aquilo que não está avançando bem. Acho que a questão climática ainda não foi incorporada aos diferentes segmentos. Na agricultura, avançou-se um pouco, mas, nas demais áreas de governo, temos ainda um trabalho grande pela frente. Eu proponho, Chico, que, como coordenador da Frente Parlamentar Ambientalista, V.Exa. promova aqui um debate sobre a política de clima, os principais fatores de emissão – o principal deles é o automóvel – e como podemos articular isso, uma política de mobilidade, um plano de mobilidade. E criar um fórum, o nosso fórum de mudanças climáticas, para que haja mobilização na sociedade, porque as coisas não vão acontecer porque um deputado resolveu ou porque um secretário resolveu. Se não houver mobilização da sociedade para que isso se torne prioridade, vai ficar na lista de prioridades, e há sempre uma prioridade porque o povo está pressionando, a imprensa está pressionando, um grupo político está pressionando. Eu tenho também trabalhado para isso, mas a gente precisa mais de apoio tanto no Parlamento quanto na sociedade.

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data	Horário Início	Sessão/Reunião		
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		35

Eu agradeço a oportunidade e parabeno o Deputado Chico Leite e todos os demais aqui da Mesa por este debate de hoje.

Muito grato. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado, Secretário André. Muito obrigado. Quero dizer que acolho com satisfação a sugestão. Vamos fazer uma comissão geral ou uma audiência pública.

Vou pedir de novo a paciência do Sr. Secretário Eduardo: há ainda um inscrito aqui, disse-me a secretaria, de última hora, mas é muito importante. Convido para fazer uso da palavra o Sr. Yuriê Baptista César, do Movimento Nossa Brasília, por gentileza.

SR. YURIÊ BAPTISTA CÉSAR – Boa tarde a todos.

Eu queria reforçar a pertinência deste encontro. Eu acho que é muito importante estarmos discutindo este tema. Talvez a discussão pudesse ter acontecido antes de começarmos a discutir ZEE – Zoneamento Econômico Ecológico, LUOS – Lei de Uso e Ocupação do Solo e outras questões, porque é uma discussão que perpassa todas essas outras, mas, pelo menos, está se trazendo esta discussão para a Câmara Legislativa, o que é bem importante. Eu tinha pensado em várias coisas para falar, mas falaram que já tinham fechado as inscrições e, ainda agora, no finalzinho, me chamaram. Então, eu acabei esquecendo um pouco, mas eu participo.

Eu sou representante do INESC – Instituto de Estudos Socioeconômicos na câmara temática de uso do solo que faz parte do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social do Distrito Federal. Participei de uma reunião com a temática da LUOS, e lá ficou bem claro o quanto esse debate sobre repensar Brasília, repensar o uso do solo aqui é complicado, porque a gente tem uma cidade estante, que não promove que as pessoas criem e usem a cidade da melhor forma possível, uma cidade onde quem determina como ela vai ser é o poder público ou o empresário que tem dinheiro, que vai lá e faz o que quer, e, depois, o poder público acaba aceitando aquilo.

Eu estava discutindo, defendendo a questão de a gente ter tudo o que foi falado aqui, de ter uso diverso do solo, ter usos múltiplos e tudo mais, e as pessoas começaram a falar: “Ah, mas como é que você vai fazer isso aqui em Brasília? Imagine a gente aqui, na Segeth, no Setor Comercial, fazendo uma reunião com um bar do lado, com não sei o quê, com barulho, com carro passando”. Imaginem: todas as cidades do mundo são dinâmicas, têm coisas misturadas, e as pessoas vivem, conseguem viver naquele espaço. Aqui em Brasília temos um problema muito grave, que é a falta desse debate.

Foi falado aqui de usar a sustentabilidade para segurar, para justificar que a cidade não se transforme, e a gente precisa saber como sair. Eu acho que o grande desafio é como fazer um debate que as empreiteiras não estão interessadas em

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data 23 03 2017	Horário Início 15h01min.	Sessão/Reunião 21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	

fazer, que a indústria automobilística não está interessada em fazer, que, muitas vezes, os políticos, os governantes não estão interessados em fazer. Como é que vamos fazer esse debate com a sociedade? É através do debate, da conversa, das pessoas conversando que a gente vai mudar o pensamento, vai evoluir. Então, se a gente não consegue fazer esse debate porque ninguém está interessado em fazer, porque quem tem os meios para fazer isso acontecer – que é a mídia, que é a educação – não quer fazer esse debate, como é que a gente vai conseguir fazer isso? Eu acho que esse é um ponto bem fundamental que precisamos pensar um pouco mais como transformar.

Eu acho importante este espaço aqui, mas é como o companheiro ali falou: não dá para fazer só no Plano Piloto. Eu acho que foi até interessante termos uma fala aqui da Mesa, termos uma fala aqui da plateia, mas também esta forma de debate não flui, ele não gera. Eu vou falar aqui, o secretário vai falar depois, ele já tem a fala dele pronta. As pessoas que falaram já não vão falar de novo. Então, eu acho que a gente também precisa estar pensando como é que a gente consegue as nossas formas de debate e de construção coletiva, de transformar isso para melhorar e para ter uma construção, ter um debate, ter um produto final, também, do qual saia alguma coisa interessante.

Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Obrigado, Yuriê.

Essa não foi a primeira oportunidade e com certeza não será a última. Nós vamos ter muitas oportunidades de debates.

Concedo a palavra ao Sr. Subsecretário de Mobilidade do Distrito Federal, Eduardo Rodrigues.

SR. EDUARDO RODRIGUES – Boa noite.

Cumprimento o Deputado Chico Leite e a Sra. Renata Florentino, do Rodas da Paz; cumprimento todos na pessoa deles. Acho esse debate muito oportuno. Parabéns, Deputado Chico Leite; parabéns, Renata, por promovê-lo.

Não vou entrar aqui no que já foi dito, porque eu percebi que há um grande alinhamento. Incrível ver um alinhamento tão grande. Aqui nós temos representantes das entidades de classe, dos arquitetos, dos urbanistas, da academia, de entidades que militam na área de mobilidade urbana, vários militantes, pessoas interessadas, na plateia, e todas as intervenções foram basicamente no mesmo sentido. Como aproveitar isso? Como juntar forças para as ideias propostas irem à frente? Acho que foi o Thiago que colocou aqui: como levar essas ideias para os não convertidos, porque aqui acho que temos um alinhamento muito grande?

Pois bem, tendo dito que não vou repetir o que já foi posto, eu vou tentar trazer algumas notícias de coisas que estão andando na Secretaria de Mobilidade que, de alguma forma, claro que não completa, claro que não na intensidade que

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data 23 03 2017	Horário Início 15h01min.	Sessão/Reunião 21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	

todos nós gostaríamos, inclusive nós que estamos no governo – o André sabe como é difícil estar no governo e tentar implementar as coisas –, mas que dão resposta para algumas das questões levantadas. São vários pontos aqui. Eu vou tentar ser breve porque sei da hora avançada.

Com relação à questão da mobilidade ativa, ou seja, de ver todos os deslocamentos feitos utilizando-se a força motora humana – por meio de ciclos, bicicletas, e também pelo caminhar – como forma de deslocamento, forma de transporte integrado aos demais modais, isso está no discurso de muita gente, mas, de fato, avança não com a intensidade que todos gostaríamos, mas estamos dando um salto agora na Secretaria de Mobilidade. Estamos fechando várias parcerias, finalmente.

Esperamos entregar aqui na Câmara Legislativa, até o mês de junho, um projeto de lei para a mobilidade a pé, o que é uma coisa inovadora, ou seja, uma lei com objetivos, diretrizes claras, direcionando a política pública para integrar a mobilidade a pé aos demais modos de transporte e priorizá-la de fato. Outro projeto de lei integra todas as proposições relativas à ciclomobilidade, porque várias leis já tratam da questão da bicicleta, mas algumas, inclusive, antagônicas a outras. A gente está fazendo uma consolidação, uma proposta de política de ciclomobilidade.

Então, essas duas proposições devem ser encaminhadas até junho ou julho deste ano.

E até o final do ano, até o mês de novembro, pretendemos entregar para a sociedade de Brasília um plano de mobilidade ativa, um plano, além das diretrizes e objetivos, avançando concretamente no que será feito, o que será priorizado em termos de acessibilidade, de calçadas, de ciclovias, de integração desses modais com os demais. E esse plano nós não estamos fazendo sozinhos, até porque a Secretaria de Mobilidade é relativamente pequena, tem um corpo técnico pequeno – muito esforçado, mas pequeno. Nós estamos fazendo, claro, com a participação, com a discussão com outros órgãos. Um parceiro imprescindível é a Segeth, mas também fazemos com os órgãos executores, o DER – Departamento de Estradas de Rodagem, a Novacap, a SINESP – Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos do Distrito Federal, todos os envolvidos na elaboração desse plano de mobilidade.

Com recursos do BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento, estamos fechando a contratação de duas consultorias, uma voltada para a mobilidade a pé e a outra para a ciclomobilidade, para dar substância ao plano, ou seja, para consolidarmos um diagnóstico o mais amplo possível e apontarmos soluções factíveis no curto e no médio prazos.

Estamos em parceria com o IEMA – Instituto de Energia e Meio Ambiente, através do Ministério das Cidades. O Iema vai aportar a questão metodológica. Uma coisa que vai ser feita aqui em Brasília de uma forma piloto, como um projeto piloto,

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS
			Data	Horário Início	
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	38

e que deve ser replicada para todo o Brasil, é como você constrói com participação social, com o melhor subsídio e com a melhor técnica possível um plano de mobilidade ativa. Então o Iema é um parceiro nesse sentido.

O ITDP, que está aqui representado pela Clarisse, é um parceiro nosso – essa parceria estava travada há um tempo, Clarisse, e a gente está conseguindo destravar agora para a questão da mobilidade ativa, finalmente. O WRI Brasil também é, semana passada mesmo estivemos em Belo Horizonte com o WRI, e a UnB, ouviu, professor? Contamos com a parceria da UnB na frente de participação social.

Antes existia um projeto de desenvolvimento de um portal, que estamos reconfigurando. Era o Observatório da Mobilidade, e agora estamos chamando de Mobilidade em Discussão, com o escopo um pouco diferenciado, mas essa revisão que está sendo feita é justamente para torná-lo factível – talvez não tão ambicioso, mas implementável, gerenciável e de fato útil para toda a sociedade.

Há aqui a questão das bicicletas. Não é só a infraestrutura cicloviária, mas uma coisa que está presente aqui em Brasília e também em outras cidades do Brasil é a bicicleta compartilhada, que estava correndo sério risco de descontinuidade em Brasília pela questão do financiamento. Então a secretaria se envolveu muito com isso para buscar parceiros para financiar e garantir a continuidade do que está posto, que sabemos que é muito limitado. São apenas quarenta estações somente no Plano Piloto, e queremos ampliar isso, mas a gente não consegue ampliar sem dar sustentabilidade ao modelo de negócio, sem conseguir parceiros para que o sistema continue e se amplifique.

Estamos com um projeto pronto – a Natália está aqui, a técnica da Secretaria de Mobilidade que está à frente desse processo – para levar um modelo de bicicleta compartilhada para as cidades-piloto. Então a gente vai lançar um edital com o que a gente está chamando de bicicleta compartilhada-integração, porque a ideia é colocar estações de bicicleta nos terminais do BRT e nas estações de metrô, num primeiro momento, e depois em todos os terminais e outros polos atrativos. É uma coisa bem ambiciosa, que a gente quer fazer de maneira bem pensada, por módulos, de tal forma que a gente possa ter vários parceiros da iniciativa privada que deem suporte ao projeto. Vamos também chamar consultas públicas. Isso vai ser trazido para um debate maior, em pouco tempo.

Também está sendo gestado na secretaria um projeto de carro compartilhado, que é uma experiência de outras cidades do mundo e aqui no Brasil também – acho que já tem em Fortaleza.

Foi falado aqui sobre o estacionamento, sobre a restrição ao carro e a cobrança por estacionamento público, a implantação de zonas azuis etc. É uma preocupação do Governador, é uma preocupação do governo.

			CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
			Data	Horário Início	Sessão/Reunião	
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL		39

Esse assunto está sendo tocado por um secretário que é o braço direito do Governador, uma pessoa muito influente no governo, que é o Secretário das Cidades agora. Tem um grupo de trabalho que há mais de ano vem fazendo essa construção, já há proposta. Como eu disse, sou da Secretaria de Mobilidade e isso está sendo tocado pela Secretaria das Cidades, mas creio que muito em breve esse assunto virá para um debate maior.

Vamos precisar muito do engajamento da sociedade, principalmente dos defensores da mobilidade ativa, de todas as pessoas que falaram aqui. Como coloquei antes, estamos alinhados, mas vai ser um debate duríssimo. Falar em restringir espaço para carro via definição de áreas, em cobrar pelo estacionamento, em reduzir velocidade de vias, aumentando a segurança e humanizando a cidade, é uma questão duríssima que o governo não vence sozinho.

Todo governo tem um mandato, tem que ser renovado a cada quatro anos. O governo tem que pensar nisso, e debates como esse só podem ser feitos com o envolvimento direto, o apoio, a participação da sociedade civil organizada que defende essas ideias. Sabemos que temos de mudar uma cultura, e isso não se faz de um dia para o outro, e de canetada.

Por último – eu tinha outras coisas para falar, mas meu tempo já acabou –, vou falar só de uma iniciativa que é muito interessante. O Governador lançou em agosto do ano passado a ideia de um programa de segurança viária. É um programa que tem como base um compromisso assinado pelo Brasil com a ONU. É a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, que estabelece para os países signatários uma meta de redução de mortos e feridos no trânsito de 50%, em cima de uma projeção do que ocorreria se nada fosse feito. Qual a projeção para 2011 a 2020 se nada fosse feito? Então, o compromisso é baixar em 50% a estimativa para esse cenário.

Isso implica um esforço grande, uma coordenação muito grande de várias áreas do governo. A Secretaria de Mobilidade está à frente dessa organização, com suporte também da iniciativa privada, com modelagem inovadora, sem recurso público nessa primeira etapa e com o envolvimento de muitos órgãos.

Esperamos que até 2020 – um plano de quatro anos, de 2017 a 2020 – consigamos reduzir 37% dos óbitos no trânsito. Claro que gostaríamos de reduzir 100%, mas sabemos que não é factível. Com um plano de trabalho muito bem desenhado, com coisas factíveis, com compromisso do Governador, dos secretários, dos órgãos envolvidos nessa frente de segurança viária, esperamos dar uma guinada bem significativa.

A gente sabe da gravidade disso. Ano passado foram quase quatrocentas pessoas mortas no trânsito em Brasília. É uma coisa inaceitável. Esse é um drama não só de Brasília, é do Brasil como um todo, mas Brasília vai apresentar um plano concatenado, factível, com metas claras e que vai poder ser cobrado, com instâncias de participação social nessa frente de segurança viária.

 CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			NOTAS TAQUIGRÁFICAS		
Data			Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	40

Eram esses alguns pequenos pontos que eu queria colocar aqui. Mais uma vez, Deputado Chico Leite, muito obrigado pela oportunidade. Estamos à disposição.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado ao Secretário Eduardo.

Eu vou fazer o registro das pessoas presentes e das que estiveram aqui, as que tiveram a paciência e o interesse de ficar até agora, de permanecer conosco.

O Sr. Armando Ollaik, do Conselho Comunitário da Asa Sul, quer dar uma palavra, e evidentemente vou conceder-lhe. Com a palavra, o Sr. Armando Ollaik.

SR. ARMANDO OLLAIK – Eu agradeço a oportunidade. Eu só queria pedir uma gentileza ao Sr. Subsecretário de Mobilidade: que convocasse a comunidade antes de encaminhar esse projeto de lei à Câmara, para que a comunidade possa discutir e tomar conhecimento das propostas que o governo está fazendo nessa área. Seria interessante que ele promovesse, então, uma audiência pública sobre esses projetos que já estão em fase final de preparação, como eu entendi da fala dele.

Eu queria aproveitar também para deixar claro que nós temos uma obrigação fundamental nesse processo todo que é o nosso pano de fundo. Brasília está dada. Plano Piloto está dado. As características do Plano Piloto, cidade ímpar no mundo, estão definidas e nós temos que preservar essa característica. Em tudo o que nós temos de fazer com relação à mobilidade tem que ser colocado, em primeiro lugar, a preservação da cidade. Não é buscar uma solução correta, é buscar uma solução adequada ao Plano Piloto como ele foi concebido, porque nós temos a obrigação, como brasileiros, de conservar esta cidade. Eu tenho ouvido aqui alguns comentários dizendo que é preciso resolver as questões. A solução está sempre na preservação da cidade. Não a melhor solução que o mundo encontrou, mas aquela adequada ao nosso Plano Piloto. Eu acho que isso é fundamental.

O governo continua fazendo trevos rodoviários dentro da cidade. Os metrô e os VLTs propostos não saíram. É preciso que o governo dê prioridade, realmente, à mobilidade. Os últimos governos e o atual, acabam deixando de lado essa questão fundamental que é a mobilidade da cidade. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado pela participação.

Armando, certamente, eu consultava aqui o secretário, vai haver audiência pública.

SR. EDUARDO RODRIGUES – Muito obrigado pela oportunidade. Eu falei rapidamente, e não citei essa questão. A gente está com uma enquete pronta num primeiro momento. Temos uma proposição já, mas vamos abrir uma consulta por meio de duas enquetes, uma para cada projeto de lei. Já era para ter saído, mas infelizmente por questões técnicas não saiu. Um mês antes da data final – colocamos isso no acordo de resultado com o Governador, foi um compromisso nosso e do

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data 23 03 2017	Horário Início 15h01min.	Sessão/Reunião 21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	Página 41

Governador de mandar para a Câmara Legislativa os dois projetos de lei –, então, de 20 de maio a 20 de junho será aberta uma consulta pública para a população, as entidades, os militantes se pronunciarem com relação a cada dispositivo de cada um dos projetos de lei. É isso. Obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito bem, secretário.

Aqui, também posso garantir que vamos nos ocupar das audiências públicas quando os projetos chegarem. Esses e quaisquer outros que, de alguma sorte, intervenham na vida em comunidade. Nós vamos procurar fazer aqui debates trazendo a comunidade para se manifestar.

Eu queria pedir permissão só para citar algumas pessoas: Dra. Alinne Marques, advogada; Raphael Barros Dorneles; Robson Majus; Cláudia Borges de Menezes Ribeiro; Júlio Oliveira; Tales Guimarães Ferreira; Pedro Ivo, porta-voz da REDE no Distrito Federal; Douglas Brandão; Leonardo Rodrigues; Bruno Meireles Leite; Raul Aragão Rocha; Mayara Almeida Mitsuka; Cleo Manha; Eliane Monteiro; Paulo Henrique da Silva; Ana Maria de Aragão; Fernanda Silva Gomes; Caroline Pereira Pires de Oliveira; Nicolau Costa, já citei, até agradecendo; Mariana Pereira Gerez; Caio Moura Vieira; Raimundo Nonato Teixeira da Silva; Jéssica Pereira Luz; Rejane Jung Vianna; Alessandro Silva Barbosa; Frederico Ferraz Junior; Bruno Ávila Eça de Matos; Bruno Amaral; Benjamim Soares de Soares; Luis Otavio Neves, assessor da Presidência da Câmara Legislativa; Luanda Veras; Ana Maria Andrade Barusco dos Santos; Julia Sollero de Paula; Olga Chiode Perpétuo Batista dos Santos. Perdoem-me se deixei de citar algum nome.

Quem sabe que a propriedade da verdade não resolve coisa nenhuma também sabe que nós iniciamos a busca de alternativas pelos debates. O debate é o caminho. Por isso, aqui convidamos a comunidade, os entes da sociedade civil que se deram a atribuição e que têm atuado muito na luta dessas causas, a academia, o governo e a Câmara Legislativa como grande ente mediador. Esse é um papel importante. A gente aqui defende interesses coletivos individualizados, alguns chamados direitos sociais, mas aqui precisamos estar sempre atentos ao direito difuso e expressar na prática diária essa possibilidade de chegar a soluções com mediação. É preciso ter bom senso, serenidade, não perder o prumo do que desejamos. Se só um tem razão é porque as coisas andam questionáveis.

Eu quero felicitar especialmente o apoio institucional da Casa e a iniciativa do Rodas da Paz. Não é de hoje, não é a última, pois teremos mais. Estávamos aqui conversando, Renata e eu, muitas vezes entre uma exposição e outra, algumas vezes em meio às exposições, buscando algumas alternativas concretas. Nós precisamos dar encaminhamento. Nós temos alguns temas que são praticamente consensuais, Dr. Célio, mas há outros que precisamos amadurecer. São pensamentos diferentes reconhecer as realidades e amadurecer em direção àquela alternativa que melhor se adegue ao desejo de todos.

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		Data 23 03 2017	Horário Início 15h01min.	Sessão/Reunião 21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	Página 42

Aqui na Casa, nós temos procurado fazer algumas coisas, algumas iniciativas do mandato, como o investimento em emendas parlamentares na implantação dos painéis informativos das estações do metrô. É muito pouco, mas é uma iniciativa com destinatário de efeito concreto. A gente, às vezes, quer salvar o mundo e se esquece de começar pela aldeia. Nós tentamos, há anos, fazer isso com os itinerários de ônibus. Aprovamos até uma lei na Casa e colocamos emendas. Estamos procurando a melhor maneira – talvez através de aplicativo.

Nós também temos cobrado efetivamente a implantação do Programa Cicloviário, a instalação de estacionamento para bicicletas, porque entendemos que essas medidas são essenciais para o estímulo ao uso desses modos suaves de deslocamento. Não é tudo, mas é uma iniciativa que, aqui e ali, adequada à realidade, vai mostrando caminho, vai criando esperança.

E temos feito um trabalho intenso de denúncia e fiscalização da grilagem de terra. Não é possível transigir com ela. Ontem comemoramos o Dia da Água. Grande parte dos nossos problemas está exatamente na forma como são manobrados, articulados esses direitos individuais. Ora até às claras, visivelmente capitaneado por um grande empreendedor; outras vezes maquiado, como discurso de um interesse social, e o interesse social sempre é realizado quando se encontra o interesse individual, que está por trás. Esse interesse individual, às vezes, também se mostra às claras quando alguém pleiteia em nome próprio. Porém, às vezes, ele se coloca como um guarda-chuva em um cenário de tal modo nebuloso que resolver o problema da cidade é resolver o problema dele, daquele interessado.

Esse é um debate difícil, não é um debate simples. Ele é complexo porque o próprio debate cria empregos. Há gente que vive disso, há gente que vive do debate. Não é tão simples assim. Quisera que fosse. Contudo, isso é da vida. Nós gostamos disso. Vamos continuar fazendo isso.

Combinávamos com a Renata que faríamos algumas iniciativas nas cidades. Vamos iniciar pela Ceilândia, a maior cidade do Distrito Federal, para levar a discussão de um planejamento territorial e a preocupação com a mobilidade. Não é levar, porque não estamos levando nada novo. É procurar aglutinar aqueles que já debatem ali, mas mostrar nossa preocupação com a nossa Capital como um todo, como cidade inclusiva, que se respeita, que se preserva, mas que inclui, não procura se excluir.

Nós estamos combinando aqui uma série de iniciativas para dentro desse plano trabalhar, em audiências públicas ou em comissões gerais, essas ideias que pudemos colher hoje e outras.

Eu queria saber da Renata se ela gostaria de fazer sua exposição final.

SRA. RENATA FLORENTINO – Além de agradecer a todo mundo que contribuiu para qualificar a conversa, queria dar uma notícia que eu acho que é

		CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL		NOTAS TAQUIGRÁFICAS	
		3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA			
Data		Horário Início	Sessão/Reunião	Página	
23	03	2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	43

importante para quem está trabalhando com segurança viária, com mobilidade ativa. O Eduardo comentou que há a minuta de um decreto pronta na SEMOB – Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal – que trata da criação das Zonas 30 aqui em Brasília. A gente sabe que dentro do governo ainda tem que passar por algumas instâncias, mas a gente está feliz por já estar pronto para sair da Semob e ter um encaminhamento dentro do governo.

A criação das Zonas 30 aqui é muito importante, e faz sentido a próxima atividade ser na Ceilândia porque também será a cidade que vai receber a próxima fase do Mobilidade Ativa, da Segeth – Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação. Então é muito importante a gente começar a qualificar essa discussão por lá para a gente ter uma experiência mais exitosa do que foi a de Águas Claras. Além disso, a Ceilândia é uma cidade onde o uso da bicicleta é mais intenso – e é a cidade mais densa. Então, é um *case* para a gente por vários motivos.

Além desses pontos, é importante a gente frisar que a Câmara Legislativa continua sendo um espaço de qualificação do debate sobre planejamento territorial. Já houve tanto escândalo revelado aqui, que está na hora de a gente colocar a Câmara Legislativa no noticiário de uma outra forma.

A gente agradece muito não só ao gabinete do Deputado Chico Leite, mas a toda a bancada da sustentabilidade que se faz presente e atuante aqui para a gente dar conta de, ao longo do ano, não ficar só numa postura passiva de esperar as leis chegarem aqui para ir começar uma discussão do zero, mas começar o envolvimento com os Parlamentares, servidores e gabinetes para a gente dar conta de criar essa massa crítica.

Há um argumento que o André Lima usou que eu acho que é central. Na hora que a gente trabalha a questão climática em mobilidade, o ZEE – Zoneamento Ecológico Econômico –, o COE – Código de Obras e Edificações –, o PPCUB e a Luos, todos vão seguir a mesma lógica, para a gente não ter uma discussão fragmentada minuta de lei a minuta de lei, e ter uma argumentação que é comum a todos esses instrumentos normativos. Eu acho que esse argumento é comum a todos os instrumentos normativos e tem que ser a baliza das atividades que a gente precisa fazer. Eu comentei com o Deputado, claro que é importante ocupar aqui o plenário e tudo, mas mais importante do que o formalismo dessa relação com a Câmara Legislativa é a questão da relação qualificada que a gente passa a ter com vocês. São atores políticos, agentes pela sociedade, o IAB, a universidade, mas é pela questão de ter uma relação com os mandatos de qualificação da discussão e não só esperar chegar no caso da denúncia, porque faz parte também dos Parlamentares que não dão conta de ter esse debate de maneira tão qualificada, enfim, e estão atrelados a outros interesses, que a gente está aqui acreditando nisso.

Tem um lembrete do Stucchi sobre o decreto do GDF que possibilita tratar rodovias como vias urbanas, como avenidas. Acho que ele também é um caso sobre

CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL 3ª SECRETARIA – DIRETORIA LEGISLATIVA DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO SETOR DE TAQUIGRAFIA		NOTAS TAQUIGRÁFICAS		
Data		Horário Início	Sessão/Reunião	Página
23	03 2017	15h01min.	21ª SESSÃO ORDINÁRIA COMISSÃO GERAL	44

como o diálogo com a Câmara é importante porque ao mesmo tempo que o GDF, a Segeth, o Vicente estava planejando esse decreto, a Deputada Celina Leão aprovou uma lei não falando a mesma coisa, mas tratando do mesmo assunto sob um outro viés. Então, eram instrumentos normativos, um saiu da Câmara, um saiu do GDF, sobre o mesmo assunto sem que tenha havido essa maturação prévia. E depois a gente fica com essas leis que são contraditórias, enfim, um aparato normativo que é amigo da discricionariedade, de tão arbitrário que são. Aí abre margem para a corrupção, para o planejamento urbano desordenado – para ocupação urbana desordenada, pois um planejamento não existe.

Então, a gente está aqui começando a uma série de eventos, de debates, de fato uma parceria para tratar desses instrumentos normativos com a seriedade de que eles necessitam. A gente sabe que os gabinetes têm interesse, claro, em se debruçar, e é do interesse da gente oferecer a visão crítica que a sociedade tem para esses instrumentos serem bem feitos. A gente agradece a abertura e o começo da parceria.

PRESIDENTE (DEPUTADO CHICO LEITE) – Muito obrigado, Renata. Eu quero agradecer também imensamente de novo aos organizadores, àqueles que prepararam e que trabalharam fora aqui da Mesa, como a nossa turma do cerimonial, seguranças, som, a imprensa, os brigadistas, todos aqueles que sem os quais e sem as quais nós não teríamos conseguido realizar essa audiência. Muito obrigado a todos. Declaro encerrada essa comissão geral.

Está encerrada a presente comissão geral.

(Levanta-se a sessão às 18h18min.)